

La RATP gagne son mondial

La carte jeune est arrivée :



La RATP met sur le marché Imagine R : une carte jeune des transports pour les 10/25 ans.

TPV : une petite révolution

Le nouveau terminal point de vente délivre tous les titres de transport, accepte tout mode de paiement, gère les stocks et la comptabilité.



Panoramiques

P3 La ligne 14 s'ouvre aux voyageurs



Dans la ville

P8 Le bus roule pour La Poste

La RATP a remporté l'appel d'offres lancé par La Poste. Et, depuis quelques mois, les facteurs du VIII^e font leur tournée en autobus.

P10 Tycia, sur un air d'opéra

Tycia Paul est soprano. En juin dernier, elle a participé au concours de chant lyrique organisé par la RATP et a gagné le premier prix.

Aller-Retour

P12 La RATP joue la Carte Jeune

Afin de fidéliser sa jeune clientèle, la RATP met sur le marché Imagine R: la nouvelle Carte Jeune des transports des 10-25 ans.



Correspondances

P14 La maintenance bus en Tunisie

Thierry Pinet a pris en charge la formation des mécaniciens tunisiens, à la suite de la livraison de dix bus offerts par la RATP à la ville de Kébill.

DOSSIER

LA RATP GAGNE SON MONDIAL

- Que ce soit en matière de transport, d'accueil, de maintenance ou de sécurité, la RATP a présenté un parcours presque sans fautes. Retour sur un bilan. **P.16**
- Le 3 juillet avait lieu, à 16 h 30, le quart de finale France-Italie au Stade de France. Tous les agents étaient sur le pont. Un album de souvenirs qui montre comment l'entreprise s'est préparée pour assurer cette journée de match. **P.18**
- Les supporters étrangers du ballon rond ont apprécié l'accueil qui leur a été réservé sur les réseaux de transport parisiens. Les échos d'un sondage réalisé pendant le Mondial. **P.21**



Ressources

P22 Handicapés:

l'insertion se poursuit

Un protocole d'accord signé par l'ensemble des syndicats prévoit l'embauche de soixante handicapés sur trois ans. Le point en fiches.

Arrêt sur

P24 Terminal point de vente: tout pour vendre

Le TPV sait tout faire: il délivre tous les titres de transport, accepte tout mode de paiement et gère automatiquement les stocks et la comptabilité des points de vente des réseaux Métro, Bus et RER.



Parcours

P26 MF88:

les mainteneurs veillent

Les mainteneurs du MF88 détectent une usure anormale sur les roues de guidage de plusieurs trains. La ligne 7 bis est fermée au public. Explications.

P28 Pleins feux sur les secouristes

Les formateurs de secourisme et sécurité incendie de Sucy-en-Brie transmettent chaque année leur savoir-faire à quelque 1200 agents.

Passionnement

P30 Ali Belabbès, agent CSA de la ligne 9 a participé aux V^e Jeux mondiaux des sapeurs-pompiers de Durban.

P31 Mémoire

Entre Les Lignes : LAC A 85, 54, quai de la Rapée, 75 599 Paris Cedex 12. Délégation générale à la communication-RATP. Tél. : 01 44 68 36 62/36 51/36 42/37 33. Directeur de la publication : Vincent Relave. Rédaction : Philippe Carron, Simone Feignier, Yvonne Kappès-Grangé. Ont collaboré à ce numéro : Yan Rodriguez, Cécile Toin. Photographies : DGC-AV. Conception et réalisation graphique : Textuel. Couverture : Bruno Marguerite. Photogravure : Point. Imprimerie : Toray Quebecor. N°ADEP 1791. Membre de l'Union des Journaux et Journalistes d'Entreprise de France UJEF. Abonnement : 150 F (180 F pour l'étranger), pour 10 numéros. Les demandes sont à adresser à « Entre les Lignes », 54, quai de la Rapée, 75 599 Paris Cedex 12. Retraités de la RATP : vos changements d'adresse sont à transmettre par écrit au bureau des Pensionnés, 30, rue Championnet 75889 Paris Cedex 18.

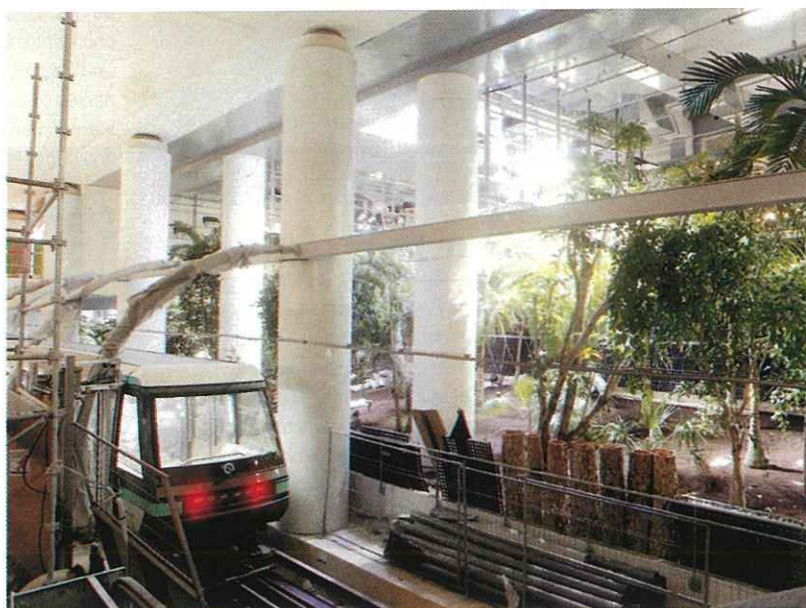
Réseaux La ligne 14 s'ouvre aux voyageurs

La ligne 14 entre en exploitation dès octobre prochain. Entièrement automatiques, les rames vont relier les sept stations de Tolbiac-Masséna à Madeleine en onze minutes. Une nouvelle phase de travaux est déjà en cours : le prolongement de Madeleine à Saint-Lazare.

La mise en service de la quatorzième ligne du métro est l'événement parisien de la rentrée. Dès le mois d'octobre, elle reliera les quartiers de Tolbiac à Madeleine, première phase de construction d'une ligne devant, à terme, permettre de joindre le sud-est de Paris au port de Gennevilliers. Rappelons que la création de la ligne 14 répond à un quadruple objectif : allègement de la ligne A du RER, desserte du pôle d'activités Seine sud-est, irrigation du sud du XIII^e et accompagnement du développement du pôle régional de Gennevilliers.

Nouvelle organisation du personnel

Un métro plus sûr, plus régulier et plus convivial : le matériel Météor (métro est-ouest rapide) de la ligne 14 équipe déjà la ligne 1, le MP89, mais avec cabine de conduite. Les rames relieront, en onze minutes, les sept stations de Tolbiac-Masséna à Madeleine à une vitesse commerciale de 40 km/h, l'intervalle entre les trains étant de 90 secondes. Avec des rames entièrement automatiques, Météor bénéficie



de toutes les évolutions et de tous les développements technologiques mis en œuvre par la RATP sur ses réseaux (système d'automatisation de l'exploitation des trains – Saet, intégrant pilotage automatique et système Sacem –, télésonorisation, télésurveillance et téléaffichage). Une nouvelle organisation du personnel a également été mise en place, améliorant l'accueil et répondant aux besoins croissants des voyageurs de rencontrer davantage

d'agents pendant leur voyage. Et, déjà, on se préoccupe de l'avenir de la ligne 14. Elle prendra en effet toute sa signification régionale quand elle rejoindra Saint-Lazare. Le 24 juin dernier, Jean-Paul Huchon, président du conseil régional d'Ile-de-France, et Jean-Paul Bailly ont donné le premier coup de pioche d'une nouvelle phase de travaux, le prolongement de Madeleine à Saint-Lazare. Mise en service prévue en 2003.

Simone Feignier

617, un nouveau bus à Roissy

Une nouvelle ligne de bus circule sur le réseau départemental de Seine-Saint-Denis : le 617 assure, depuis le 15 juin, la liaison entre la gare du RER d'Aulnay-sous-Bois et l'aéroport de Roissy – zones de fret de la plate-forme des Aéroports de Paris et gare RER de Roissy-pôle. Elle dessert aussi la zone d'activités de Paris-Nord II et la gare RER de Villepinte. Rappelons que le réseau de Seine-Saint-Denis a été confié à la RATP (conception de l'offre, animation et contrôle de l'exploitation) et à TRA – Transports rapides automobiles – (réalisation de l'offre avec personnel et matériel TRA).
Contact - Daniel Lelarge, RATP Bus, Villepinte, tél. : 01 48 61 15 42.

D.R.



Alternis et Combinis : le choix de Saint-Quentin

Le réseau SQYBUS de la ville nouvelle de Saint-Quentin-en-Yvelines a institué, le 11 mai dernier, deux nouveaux titres de transport. Ils sont « multimodaux », car utilisables aussi bien sur le réseau SNCF (gares de Coignières, La Verrière, Trappes et Saint-Quentin-en-Yvelines) que sur le réseau de bus. Le client occasionnel se voit offrir le choix entre Combinis, ticket horaire (valable une heure), sur le bus et le train, ou Alternis, ticket trajet (un ou deux tickets selon la longueur du déplacement), utilisable sur le bus ou le train. L'expérimentation de ces deux titres devrait aider à la mise au point finale, par le Syndicat des transports parisiens, d'un titre pour tous les Franciliens utilisateurs occasionnels des réseaux de bus.

Contact - Sabine Marchand, SQYBUS, tél. : 01 30 13 96 70.

Journaux à quai sur la 9

Méto et lecture font décidément bon ménage. Après les polars à 10 francs dans les distributeurs Sélecta, c'est au tour des journaux de bénéficier de la vente automatique. Ainsi, depuis le 15 juin 1998, les voyageurs de la ligne 9 peuvent acheter leur quotidien préféré sur le quai de huit stations. *Le Parisien*, *Le Monde*, *Libération*, *Le Figaro*, *France-Soir* et *Le Journal du dimanche* sont proposés dans trois distributeurs de couleur jaune. Si cette initiative RATP et Relais H rencontre son public, elle devrait se généraliser à l'ensemble du réseau.

Contact - Alain Seves, Promométo, tél. : 01 45 29 97 92

Quatre-vingt-trois stations mises en lumière

Le renforcement de l'éclairage des quais des stations de type « Motte » s'est achevé avec succès.

En effet, l'ambiance des stations traitées a sensiblement amélioré le sentiment de confort et de sécurité ressenti par les voyageurs. Il en est de même pour la plupart des conducteurs qui effectuent leur « service voyageurs » dans de meilleures conditions. Les travaux effectués consistaient à porter à 100 lux le niveau d'éclairage des quais, dont l'éclairage était jugé insuffisant (de 10 à 80 lux). Au total, quatre-vingt-trois stations auront été rénovées pour un coût global d'environ 7 millions de francs.



Le foot en déco à Lagny

C'est le 27 juin que l'on a pu découvrir au 18, rue des Pyrénées (Paris XX^e), sur la façade du centre



bus de Lagny, la fresque murale peinte aux couleurs du football. L'initiative de cette fresque vient de l'artiste-peintre Nemo qui, financé par le ministère de la Jeunesse et des Sports, a proposé au directeur du centre bus de décorer son mur. Après accord, Nemo, accompagné de jeunes moussaillons (issus d'une classe de CE2-CM1 de l'école des Amandiers), s'est mis au travail. L'artiste et son équipage ont ainsi quadrillé Paris et la région Ile-de-France avec une vingtaine d'œuvres.

Contact - Florence Capdeville, tél. : (01 40 0) 2 49 86.

Accueil téléphonique récompensé

Le CIT (centre d'information téléphonique) et le standard RATP (Championnet), qui avaient déjà reçu en 1995, de la société Téléperformance, le premier prix d'accueil téléphonique du secteur public, se sont vu décerner pour 1998 le Téléphone d'argent dans le secteur des transports (derrière Iberia et devant Air France). Un deuxième prix, mais très distinctif, car ils étaient cette année en concurrence avec deux cent cinquante entreprises publiques et privées. Les opérateurs du CIT et du standard, appelés à gérer 4 700 appels par

jour, et ce, sept jours sur sept (CIT), ont donc vu leurs compétences et programmes de formation porter leurs fruits. Objectif 1999, le Téléphone d'or !

Contact - Alain Le Picard, CML, tél. : (01 40 0) 6 72 00.



Les tarifs des transports augmentent

Le Syndicat des transports parisiens a procédé, le 1^{er} juillet, à la revalorisation des tarifs des transports collectifs en Ile-de-France. Cette hausse est en moyenne de 3,4%. L'augmentation diffère selon les zones d'utilisation. Elle est plus forte pour les usagers des zones centrales (Paris intra-muros et proche banlieue: + 6,3% pour deux zones) que pour ceux de la grande couronne (+ 1,9% : zone 1-8). Le prix du billet à l'unité, valable sur le métro, la section urbaine du RER et les autobus, est maintenu à 8 francs. En revanche, le carnet de dix billets passe de 48 à 52 francs (+ 8,3%). Une augmentation qui touche particulièrement les zones desservies par la RATP (Paris et proche banlieue) et qui ne sera pas sans incidence sur les recettes.



Gallieni : l'info tous modes

Le 5 juin, le pôle multimodal de Gallieni – gare routière avec six lignes de bus, Eurolines et le terminus de la ligne 3 – présente un nouvel équipement prototype d'information. Installé dans la gare routière, ce support d'information multimodal (ou SIM) intègre à la fois des informations fixes (plans de réseaux, de lignes, de quartiers...) et dynamiques sur deux écrans

(horaires, messages de perturbations en temps réel), l'un pour le bus et l'autre pour le métro. Ce tout nouveau système répond à une demande des exploitants et des voyageurs désireux de regrouper sur un support unique un maximum d'informations.

Contact - Jean-Marc Viaut, PRO,
tél. : (01 44 6) 8 38 92.



du 3 au 19 septembre

- Troisième édition de l'opération «Demandez-nous la ville», plus de cent cinquante sites concernés (voir *Aller-Retour* page 13).

11 septembre

- Journée du Prix de l'implication RATP et du trophée de la qualité.

19 et 20 septembre

- Journées européennes du patrimoine. Une dizaine de manifestations sont prévues par la RATP, tél. : (01 44 6) 8 36 15. A l'occasion de ces journées, ITA organise des portes ouvertes les 18, 19 et 20 septembre sur le thème «Les métiers du patrimoine» (voir p. 31 *Mémoire*), 1, rue Philidor, 75020 Paris.

du 18 septembre au 1^{er} décembre

- Campagne de sensibilisation au port des équipements de protection individuelle (EPI) par MRB à l'aide d'un bus itinérant auprès des centres bus.

19 septembre et 3 octobre

- «Challenge bus» au centre de Créteil. Les deux machinistes sélectionnés participeront au Bus d'or, à Orléans, les 29 et 30 octobre, à l'occasion du congrès de l'UTP.

1^{er} octobre

- Ouverture de la ligne 88.

10 octobre

Ligne 14 : journée portes ouvertes pour les agents et leur famille, de 9 à 18 heures.
Une invitation sera envoyée à chaque agent de l'entreprise.

mi-octobre

- Ouverture de la ligne 14 (voir *Panoramiques*, p. 3).
- Rencontres Pari RER, lignes A et B.

Des lignes fictives... mais citoyennes

Comme ils s'y étaient engagés, des élèves de 4^e et de 3^e de cinq collèges associés à cinq centres bus (La Maltournée, Pavillons, Nanterre, Aubervilliers et Saint-Denis) ont fait circuler à la fin de mai 1998 leur ligne de bus fictive,

élaborée pendant l'année scolaire. Un projet imaginé par l'Association pour une meilleure citoyenneté des jeunes (APMCJ) afin de découvrir toute la dimension du transport collectif (ELL n° 78). Pour ces jeunes, l'approche du monde du travail a été unanimement appréciée : « Un grand merci à la RATP qui nous a appris à respecter ses machinistes. » Quant aux professeurs, ils se félicitent de la démarche : « Toutes ces rencontres avec les agents de l'entreprise les ont véritablement transformés en citoyens ! »

Contact - Nathalie Lieupart, Jean-Claude Zaoui, APMCJ, tél. : (01 49 5) 7 87 88 et 7 87 96.



DUPUY/DGC-AV

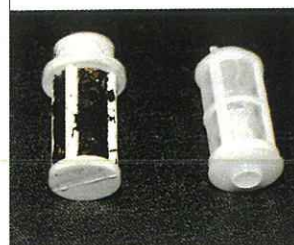
Nouveaux services à La Défense

Village service de La Défense, c'est parti ! L'ouverture est prévue pour mars 2000, mais déjà un prévillage s'est installé depuis le mois de juin 1998 dans la grande halle. Ce village témoin permettra d'expérimenter certains services : orientation et accompagnement, garde de paquets, gestion d'un tableau de petites annonces, initiation aux loisirs tels qu'Internet... L'équipe du prévillage se compose de vingt employés, recrutés dans le dispositif emplois-jeunes par l'association CGEP. Avec, comme partenaires clients, la RATP, la SNCF et France Télécom. Un test grandeur nature.



MAUBOUSSIN/DGC-AV

Il y a des bactéries dans le gazole



Début 1997, le centre bus de Créteil connaît une « hécatombe » de pannes sur le matériel roulant. Pannes qui se propagent à d'autres centres bus : Flandre, Les lilas, La Maltournée et Croix-Nivert. Après étude, l'unité IMP de MRB constate que des micro-

organismes (une sorte de bactérie), dus au pollen contenu dans l'air, polluent les cuves de gazole et encrassent les filtres des circuits d'alimentation des moteurs.

Un traitement plus soutenu des cuves, utilisant un biocide, a été engagé. Cet agent chimique sera, désormais, employé à titre préventif tous les deux mois. Les cuves sont rechargées dès qu'elles se vident afin d'éviter l'entrée des bactéries. Enfin, les réservoirs des bus pollués sont nettoyés grâce à une machine fabriquée par l'atelier AMI-SUD.

Contact - Gérard Saint-Aubin, tél. : (01 49 2) 5 61 19.

Préfiltres à gazole : SC10, en haut, et R312, en bas.



SUTTON/DGC-AV

Bac pro : les reçus de Noisiel

Dix-huit stagiaires de l'Ecole technique de Noisiel ont été reçus sur les vingt et un présentés au bac professionnel 1998 dans la spécialité Maintenance en système mécanique automatisé, soit un taux de réussite de 86 %. La répartition par département étant la suivante : 8 MRB, 6 MRF, 3 ESE et 1 SIT.

Contact - Daniel Giuliani, DRH, tél. : (01 43 0) 3 98 35.



DUPUY/DGC-AV



MARGUERITE/DGC-AV

Le MP73 rénové arrive sur la 6

Les deux cent vingt-huit voitures de matériel pneu (MP73) de la ligne 6 vont bénéficier, à partir de septembre 1998, d'une rénovation complète. Il s'agit d'une modernisation (confort de la loge, nouveaux sièges et luminaires...), d'une rénovation technique (compteur kilométrique, câblage du pilotage automatique...) et d'une restauration (remise en état standard du matériel), à l'image de la rame prototype réalisée et testée à la fin de 1996 (ELL n° 64) aux ateliers MRF de Fontenay. Cent soixante-huit voitures seront rénovées à Cannes-La Bocca (ce fournisseur a notamment rénové le MP59) et les soixante autres voitures en partenariat entre les ateliers MRF de Sucy et de Fontenay. Fin de l'opération prévue en l'an 2000.

Contact - Pierre Langlois, MRF, tél. : (01 40 0) 6 23 12.

22 septembre, journée sans voiture

« Nous voulons faire découvrir aux gens d'autres moyens de se déplacer », explique

la ministre de l'Environnement, Dominique Voynet. De fait, l'opération « En ville sans ma voiture » se déroulera le 22 septembre, durant la Semaine du transport public, dans une trentaine de villes françaises. La RATP est partenaire de l'opération pour la région Ile-de-France (avec Montreuil, Argenteuil et Saint-Germain-en-Laye). La Ville de Paris s'associe également à cette journée en proposant des quartiers sans voiture, ainsi que la gratuité des parkings. Les voitures particulières seront interdites de centre-ville entre 7 et 21 heures. Cette manifestation est appelée à se répéter chaque année avec davantage de villes partenaires.



CHABROU/DGC-AV

Un vélo bien assuré

Vol, accident... L'utilisation de la bicyclette n'est pas exempte de risques. Abeille assurances et l'agence de Versailles, partenaires de l'opération

Roue libre, proposent un contrat d'assurance multirisque vélo. Avec une réduction de 15 % pour tous les agents et retraités de la RATP.

Contact - Abeille assurances,
8, rue Sainte-Famille,
BP 445, 78004
Versailles Cedex,
tél. : 01 39 50 10 12

Maintenance : Châtillon remplace Invalides

● Fin septembre, mise en service d'un nouvel atelier de maintenance de proximité de MRF au terminus de Châtillon sur la ligne 13. Il remplacera l'atelier actuel situé à Invalides, qui entraînait des ruptures de charge pour les voyageurs devant changer de train. Hall de maintenance à deux voies, il permettra de faire face à l'augmentation du parc de la ligne.

Concours Coupe du monde (1)

● Près de deux mille agents ont participé au concours, « 500 places pour la Coupe », organisé par la RATP. Les gagnants de place pour les différents matchs provenaient pour 46 % du tertiaire, 34 % de l'exploitation et 20 % de la maintenance. En tout, cinq cents heureux.

Concours Coupe du monde (2)

● Six agents de Bus et de MRB ont remporté le concours de pronostic 1998 organisé par Bus. Ils ont trouvé le podium de la Coupe du monde 1998. En lançant ce jeu, le département Bus souhaitait saluer, de façon ludique, la participation des agents Bus et MRB au succès du Mondial.

Nouvelle adresse du Conseil de prévoyance

● Depuis le 29 juin, le Conseil de prévoyance se trouve à l'adresse suivante : 34, rue Championnet, 75889 Paris Cedex 18. Adresse interne : CH 34 Championnet. Tél. : (01 44 9) 2 28 74, 2 27 91, 2 27 92, 2 28 67.

Convention européenne de la qualité

● La Convention européenne de la qualité se tiendra à Paris, du 21 au 23 octobre. C'est le plus grand rassemblement annuel européen traitant du management par la qualité totale. Il réunira le Mouvement français pour la qualité, l'Organisation européenne pour la qualité et la Fondation européenne pour le management de la qualité. La RATP en sera l'un des partenaires principaux.

Le bus roule pour La Poste

La RATP a remporté l'appel d'offres lancé par La Poste. Et, depuis janvier, les facteurs du VIII^e arrondissement font leurs quatre tournées

Des bus accessibles, bien adaptés à nos besoins, des conducteurs ponctuels, sympas... », les facteurs

du VIII^e arrondissement ne tarissent pas d'éloges sur le service spécial assuré par la RATP. En effet, depuis le mois de janvier, celle-ci transporte les facteurs sur les différents lieux de distribution du courrier de l'arrondissement, lors de leurs quatre tournées quotidiennes.

Selon Didier Germain, responsable de production au centre de distribution du VIII^e arrondissement de La Poste, « les autobus de la RATP sont les seuls à répondre à nos exigences. Autrefois,

quotidiennes à bord de R312, le seul bus adapté au transport des nouveaux chariots.

La Poste possédait un parc d'une dizaine de voitures. En 1995, le temps de son renouvellement venu, il nous a semblé plus rentable de faire appel à une société privée, les Cars Suzanne.

Des plates-formes spacieuses

A la fin du contrat, en 1997, au moment où sont apparus les chariots utilisés par les facteurs distribuant un courrier volumineux, il s'est avéré que

les cars de tourisme, au couloir central étroit et au plancher surélevé, n'étaient pas adaptés à ce transport. Avec ses R312 pourvus de plates-formes spacieuses, la RATP a enlevé le marché ». Six mois après, Didier Germain est satisfait du service rendu par la RATP. « Même si les bus arrivent parfois un peu juste – la première tournée est à

8 h 15 : un chariot à la main, les postiers se préparent à prendre le bus pour assurer leur première tournée.

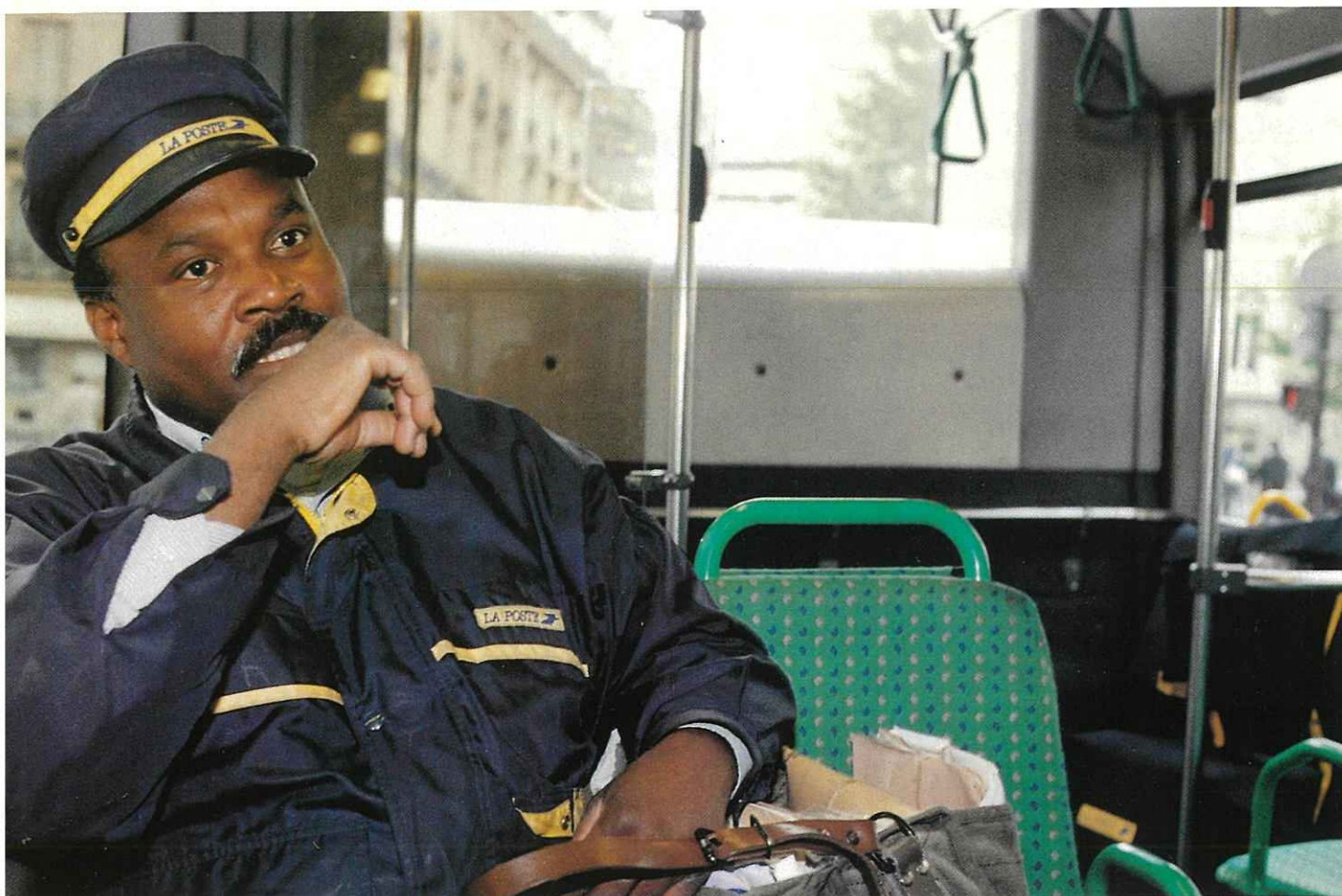
Des chiffres et des lettres :

Paris VIII^e, centre de distribution du courrier.
900 postiers assurent la distribution du courrier du VIII^e arrondissement qui comprend 40816 habitants et 224 779 actifs.
Le VIII^e compte cinq fois plus d'actifs que d'habitants.
469 000 plis sont traités quotidiennement.
32 000 entreprises.
11 000 points de remise du courrier.
435 boîtes postales.

Les tournées – quatre itinéraires différents (Champs-Élysées, Europe, Ternes et Madeleine) – sont effectuées par des véhicules de quatre centres bus : Asnières, Belliard, Montrouge et Croix-Nivert.
8 h 15 : première tournée, 4 bus.
10 h 40 : deuxième, 3 bus.
11 h 30 : troisième, 3 bus.
15 h 30 : quatrième tournée, 2 bus.
Le samedi, une seule tournée à 10 h 30, 3 bus.



MARGUERITE GOGGIAN



MARGUERITE/DGC-AV

8 h 15. Au moindre retard, on aimerait savoir ce qui se passe, il faudrait que les centres bus nous préviennent quand les véhicules partent.» Et, note Didier Germain, «le contrat prévoit la location de R312, mais on souhaiterait

avoir des Agora qui paraissent encore plus bas de plancher et plus vastes.» Des appréciations confirmées par les réactions des facteurs, les premiers concernés par ce nouveau service. «Le matériel de la RATP est plus pratique,

plus accessible pour la prise en charge de nos chariots que les cars, constate Cyrille Louarn. Nous sommes une vingtaine de facteurs pour chaque tournée et il y a beaucoup plus d'espace pour se déplacer, même avec des sacoches très chargées, et, de plus, les conducteurs sont ponctuels et sympathiques.»

Valérie Bricout regrette que «les machinistes changent tout le temps. Mais, quand un nouveau conducteur ne connaît pas le trajet, on lui indique les rues à prendre, les différents arrêts à respecter». Et, précise Jean-Christophe Bauche, «il faut faire attention quand nous descendons aux arrêts avec nos chariots car les voyageurs qui attendent veulent souvent monter. C'est nous qui leur expliquons que ce n'est pas leur bus... On aide les machinistes dans leur travail». ■

Simone Feignier

Tournée Poste : lui aime, elle non

Mohamed Boumedienne-Duval, machiniste sur la ligne 54 du centre d'Asnières : « Nous sommes en roulement sur le service spécial de La Poste une fois par an environ. On décompresse alors complètement : les facteurs nous disent bonjour, merci, bon week-end...

Ils nous changent de nos voyageurs ! Les facteurs n'ont pas de tenue imposée comme chez nous : certains sont en bermuda, d'autres en jogging, l'ambiance dans le bus est gaie, chaleureuse. Ils sont sympas, toujours prêts à nous aider, à nous indiquer les différents points de dépose, on n'a plus rien à faire ! »

Marielle Boumedienne-Duval, épouse de Mohamed, et machiniste comme lui sur la ligne 54, ne partage pas l'avis de son mari : « Je n'ai pas tellement le sens de l'orientation et, en dehors de l'itinéraire du 54, j'aurais peur de me tromper ou de ne pas arriver dans les temps. » Le centre d'Asnières n'oblige pas les agents à effectuer le service de La Poste, mais à charge pour eux de s'organiser entre collègues : « Quand je me suis vu attribuer ce roulement, j'ai demandé à mon mari d'échanger nos services, ce qui m'a permis d'éviter le spécial et de conserver mon itinéraire habituel ! »

Tycia Paul chante Verdi et Mozart dans le métro. Le 3 juin, elle a participé au concours de chant lyrique organisé par la RATP. Elle s'est vu décerner le premier prix : une rencontre avec trois ténors de renom.



Les trois lauréats du concours : de gauche à droite Jean-Noël Briand, Tycia Paul et Hervé Varin.

PHOTOS : CHABRIU/DSC-AV

Tycia, sur un air d'opéra...

Rencontrer les trois ténors José Carreras, Plácido Domingo et Luciano Pavarotti, dîner avec eux, chanter en leur présence : Tycia Paul vient de vivre un événement exceptionnel auquel elle n'arrive pas encore à croire ! Et, pourtant, c'était le prix offert aux trois lauréats (Tycia Paul, Jean-Noël

Briand et Hervé Varin) du concours de chant lyrique (opéra et opérette) organisé par la RATP à Auber du 3 au 5 juin. En avant-première du concert donné par les trois ténors au Champs-de-Mars le 10 juillet, à l'occasion du Mondial. Pour Tycia, soprano lyrique chantant Verdi, Mozart ou Catalani dans le métro,

tout a commencé lors des animations organisées à l'occasion de la Coupe du monde de football. Antoine Naso, qui délivre à l'Espace Métro Accords, après audition, les autorisations de jouer dans le métro, connaît bien tous ses musiciens. Il propose à Tycia de participer à l'animation « Italie » de la ligne 7.

« L'Espace Métro Accords devient davantage prestataire de services, constate Antoine. De plus en plus d'associations, de municipalités ou même de

→ Eve Ruggieri : le public est très bon juge

Pour Eve Ruggieri*, le métro évoque avant tout « une petite musique, celle du ticket chic-ticket choc, et le décor magnifique de Subway, film au lyrisme fou ». Avec Pierre Médecin, directeur de l'Opéra-Comique, elle faisait partie du jury du concours de chant lyrique. « Ce concours organisé dans le RER est une très bonne initiative prise par la RATP. Le fait d'amener des voix d'amateur ou de semi-professionnel à se produire devant un public venu tout exprès pour les entendre, ou qui les découvre en passant par hasard, est intéressant. Le public est très bon juge, il ne se trompe jamais et il a su applaudir ces chanteurs qui nous ont offert une prestation de qualité. J'ai été étonnée du niveau des candidats, agréablement surprise, avoue Eve Ruggieri, je ne m'y attendais pas en venant à Auber ! » Chanter dans le métro, hors des « temples habituels » ? « C'est un apprentissage formidable, poursuit Eve Ruggieri. Le public, même s'il n'est pas toujours attentif, s'il bouge, est en contrepartie très chaleureux, n'hésitant pas à applaudir pour manifester son plaisir, même en fin de premier mouvement d'une symphonie... Les applaudissements, n'est-ce pas la meilleure récompense pour un artiste ? »

* Eve Ruggieri est une journaliste spécialiste de musique classique.



particuliers nous contactent quotidiennement pour obtenir les coordonnées de musiciens pour des fêtes. Nous les connaissons tous et pouvons les recommander. Nous sommes en quelque sorte les "agents" des chanteurs !»

Devant la qualité des musiciens et le succès qu'ils rencontrent auprès des voyageurs, l'Espace Métro Accords envisage de leur réserver des emplacements dans les couloirs. A la suite de sa prestation très remarquée pendant l'animation « Italie », il est proposé à Tycia de participer au concours de chant lyrique. « Je m'y suis préparée très sérieusement. Je pensais que je devais gagner, ne serait-ce que pour remercier tous les gens de la RATP qui m'ont fait confiance et m'ont soutenue ! » Chanter à Auber lors de la finale ne l'a pas impressionnée : « J'ai l'habitude de chanter dans le métro deux ou trois fois par semaine, je m'y sens un peu chez moi. » Tycia s'y produit par nécessité. « Il n'est pas toujours facile de chanter dans les couloirs, poursuit Tycia, l'autorisation qui nous est délivrée par le métro ne nous donne pas pour autant la possibilité de chanter où l'on veut. Les places intéressantes sont souvent prises. » Ses stations favorites ? Odéon, Sèvres-Babylone, Concorde ou La Motte-Picquet, « car les voyageurs qui les fréquentent apprécient de m'entendre interpréter des airs d'opéra. » Et Tycia d'ajouter : « Peut-être ce concours me permettra-t-il de sortir du tunnel... » ■

Simone Feignier



Eve Ruggieri
en compagnie
de Tycia Paul.

Site propre d'Epinay : c'est parti !

Mis en service le 8 juin, le site propre d'Epinay (93), d'une longueur de 1,3 kilomètre (sur les 8 kilomètres de la ligne 154), est emprunté dans son intégralité par les lignes 154, 361 et, partiellement, par la ligne 354. Cette voie est entièrement réservée au transport en commun. Pour marquer physiquement l'interdiction aux véhicules légers ainsi qu'aux deux-roues, le site se trouve encadré par des murets d'environ 50 centimètres ou des rehaussements de trottoirs.



D.R.

« Cet ouvrage favorise les transports en commun. De plus, le fait qu'il ne soit pas emprunté par les automobiles, et que la priorité au feu ait été installée, nous a permis d'améliorer sensiblement notre vitesse commerciale », précise Didier Delwarde, responsable du centre bus de Saint-Denis. La commune d'Epinay, qui a proposé la création du site, a ainsi eu la possibilité de réduire son boulevard urbain (qui provoquait de nombreux accidents) en éliminant deux voies. Un tunnel utilisé par les automobilistes a également été supprimé afin de détourner et d'améliorer la circulation. Enfin, un aménagement urbain (plantation d'arbres...) a été effectué. Financé par l'Etat, la Région, le STP et la commune d'Epinay, cette belle réalisation est un succès, tant au niveau écologique que de l'amélioration de la qualité de service.

Contact - Didier Delwarde,
tél. : (01 44 6) 8 42 22.

Théâtre : la RATP pour décor

Un bus pour le théâtre et du théâtre pour le bus : c'est le résultat du partenariat entre le centre bus de Fontenay et le collège Jean-Moulin de Meudon-la-Forêt (410 élèves). Les élèves de la 4^e A ont bénéficié du prêt d'un bus pour leurs sorties trimestrielles au théâtre de l'Odéon. D'où l'idée, en remerciement, d'une pièce de théâtre dont le thème central serait la RATP. Pendant cinq mois, sous la houlette de leur professeur, Hélène Perol, et d'un metteur en scène professionnel, ils ont imaginé, écrit, mis en scène et joué leur RATP'aille. Si les débats n'ont pas manqué autour des métiers de la RATP : « Machiniste, c'est un métier dur, routinier, on est souvent agressés », dira Frantz, et Manaëlle de reprendre : « Contrôleurs, c'est vraiment un boulot difficile, ça fait pas vraiment rêver », cette expérience aura sans doute fait gagner à chacun un regard un peu différent sur la « R'TAP », et les vingt-huit élèves sont tous prêts à renouveler l'expérience l'année prochaine, et à jouer leur pièce devant les agents.

Contact - Elizabeth Allouche,
centre bus de Fontenay,
tél. : (01 48 1) 8 90 15.



STÉPHANE MANDRON

La RATP joue la Carte

Elle s'appelle Imagine R, elle est moins chère que la Carte Orange. Disponible sur abonnement, la nouvelle Carte Jeune des 10-25 ans permet également de voyager le week-end, partout en Ile-de-France, sans supplément de tarif.

Imagine R est bien réel. C'est le nom de baptême du nouveau titre jeune des transports (10-25 ans), disponible depuis septembre pour les collégiens, lycéens et apprentis, et à partir du 1^{er} novembre pour les étudiants. Imagine R est un abonnement (valable de la rentrée scolaire ou universitaire à celle de l'année suivante) calqué sur les zones de validité de la Carte Orange. Du lundi au vendredi, Imagine R permet de se déplacer à l'intérieur des zones tarifaires choisies, mais la véritable innovation réside dans le fait de pouvoir voyager hors de ces zones et sans supplément, dans l'ensemble de l'Ile-de-France, pendant tous les week-ends et les jours fériés. Le titre est couplé avec la centrale d'activité Carte Jeune.

Les transports publics franciliens ont donc enfin pris le marché des jeunes à bras-le-corps, marché qui représente pas moins de 2,3 millions de personnes, soit 23% de la population d'Ile-de-France. L'objectif est de « rendre les jeunes adeptes du transport en commun », précise Marie-Catherine Lecoufle, chef de projet au département commercial, afin de fidéliser cette clientèle. Le fait paradoxal, c'est que les salariés peuvent payer le transport à moitié prix, tandis que les jeunes qui, eux, n'ont pas de revenus ne possédaient pas jusqu'à présent de produit adapté. Une façon, aussi, de lutter contre la



La première année, la RATP espère toucher entre 400 000 et 600 000 jeunes abonnés avec la Carte Imagine R.

fraude qui demeure élevée, surtout parmi les étudiants et les lycéens. « Ainsi, la RATP, avec Imagine R, révolutionne quelque peu la manière d'aborder les transports en commun, en proposant un produit transport couplé avec du service ciblé vers une population donnée. »

Etaler le paiement en neuf prélèvements

Autre avantage, et non des moindres, ce nouveau titre est largement moins cher que la Carte Orange : par exemple, pour deux zones, son prix est de 125 francs par mois, au lieu de 271 francs. Ce coût

peut encore être réduit, car on peut bénéficier des subventions accordées aux scolaires par les départements. Enfin, la possibilité de payer l'abonnement en neuf prélèvements (d'octobre à juin) répartit son prix de revient. La véritable innovation demeure cependant l'adhésion à la Carte Jeune incluse dans l'abonnement Imagine R. « Vendre aux jeunes le moyen de se déplacer pendant leur temps contraint n'est pas suffisamment attractif, parce qu'ils sont obligés d'aller à l'école. Payer pour cela, à leurs yeux, n'a aucune valeur. De fait, il fallait donc se placer en proposant une offre pour le temps libre », précise Marie-

Jeune

Catherine Lecoufle. Les abonnés d'Imagine R auront donc, au verso de leur titre de transport, la Carte Jeune enrichie de nouveaux partenaires. Imagine R bénéficie d'offres réservées telles que des réductions à la Fnac, chez Quick, sur les concerts, la téléphonie...

Le coût global de cette mesure est estimé à 257 millions de francs. Pour compenser le manque à gagner en termes de recettes, la mesure est financée conjointement par le ministère de l'Éducation nationale, la région Ile-de-France et le Syndicat des transports parisiens. Toutefois, il paraît regrettable que le « dézonage » durant les congés scolaires n'ait pas été adopté, mais Imagine R étant en pleine jeunesse, on peut penser qu'il est appelé à évoluer pour devenir un titre phare de la RATP. ■

Yan Rodriguez

Comment s'abonner ?

L'abonnement s'effectue uniquement par correspondance. Pour obtenir le formulaire d'inscription :

- un numéro de téléphone : **0801 510 520**;
 - Minitel : **3615 RATP** ou Internet : **www.ratp.fr**;
 - possibilité de retirer les formulaires dans les gares, les stations et les agences commerciales.
- Pour les jeunes de moins de 16 ans, il suffit simplement de renvoyer le bulletin d'inscription accompagné d'une fiche individuelle d'état civil et le règlement comptant, ou un RIB si l'on choisit le prélèvement. Au-delà de 16 ans, il faut obligatoirement faire tamponner la demande d'abonnement par l'établissement où se déroule la scolarité.**

La campagne Respect a trouvé son public

« Prendre le bus, ce n'est pas le prendre d'assaut. Respect ». Trois mois après son lancement en Ile-de-France, la campagne Respect a-t-elle trouvé son public ? Oui, si l'on en croit les résultats d'une enquête réalisée par Ipsos pour la RATP.

67 % des interviewés se souviennent avoir vu ces affiches, 35 % les attribuent correctement à la RATP et les visuels plaisent à 60 %.

D'après Ipsos, les pourcentages obtenus par la campagne Respect



sont tous supérieurs à ceux obtenus, en moyenne, sur ce type de manifestation. Plus spécialement, ce sont les jeunes, les hommes et les familles modestes, qui donnent les résultats de reconnaissance, d'attribution et d'agrément les plus élevés. Des résultats qui viennent confirmer, auprès du public, l'impact déjà positif suscité par cette campagne en interne. Une campagne à l'origine de multiples expériences. Dans les lycées et collèges, où de nombreux débats ont été organisés. Dans les associations, en particulier sportives. Elle s'affiche par exemple dans les locaux du Paris Football Club. Dans les collectivités territoriales, où elle est reprise dans les articles des bulletins municipaux ou en couverture de leurs différentes publications. Enfin, de nombreuses villes de province, comme Mulhouse, ont souhaité l'afficher sur leur réseau de transport.

Enquête : un test qualitatif Ipsos, réalisé une semaine après la fin

de l'affichage, sur un échantillon de trois cents personnes, hommes-femmes de 18 à plus de 60 ans, toutes catégories socioprofessionnelles confondues.

Contact - Jérôme Grolleau,
tél. : (01 44 6) 8 36 58.

Demandez-nous la ville, 3^e édition

Imagine R (voir article ci-contre) a été le maître mot de la troisième opération « Demandez-nous la ville », organisée du 4 au 19 septembre par le département CML, en partenariat avec la SNCF et les associations de transporteurs privés.

En plus des nouveaux produits et services proposés aux voyageurs cette année, l'objectif principal était de présenter et d'expliquer le fonctionnement et les avantages du titre Jeune. Les cent cinquante sites, répartis sur Paris et la banlieue, ont été soigneusement sélectionnés dans cette optique : bibliothèques, collèges, lycées, centres de loisirs, Fnac, centres sportifs et commerciaux, ainsi que tous les relais de proximité. Le jeu-concours, lui-même, a affiché sa « couleur jeune » avec des lots tels qu'ordinateurs et téléphones mobiles. Fondée sur le volontariat des agents, l'opération, qui leur permet, hors du cadre de leur réseau, d'installer un contact personnalisé avec les voyageurs, connaît un succès grandissant. Une occasion pour la RATP de répondre aux attentes de ses clients : l'accueil et une prise en charge globale des besoins et des activités dans la ville.

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

La maintenance bus en Tunisie

Au printemps dernier, dix bus SC10 offerts par la RATP arrivent dans le sud de la Tunisie. Thierry Pinet a été chargé sur place de la formation des mainteneurs tunisiens. Témoignage.

Ils ont beaucoup de savoir-faire, mais ne disposent malheureusement pas des équipements et des pièces nécessaires à l'entretien des bus », constate Thierry Pinet, responsable de l'équipe réparation à MRB-FER (fabrication et reconstruction), après avoir assumé la formation de mécaniciens tunisiens. Dix autobus standard SC10 ont, en effet, été offerts par la RATP à la municipalité de Kébili, dans le Sud tunisien, pour les transports scolaires. Avec, à la clé, trois semaines de formation à la maintenance.

Le dépôt bus de Kébili et la fosse de nettoyage.

Après remise en état à Championnet, les bus arrivent le 9 février dans le port de Tunis. Le convoi repart immédiatement pour rallier sans difficulté Kébili,



D.R.

Les mécaniciens tunisiens manquent de pièces de rechange mais pas de savoir-faire.



D.R.

quelque 480 kilomètres plus au sud et dix-huit heures plus tard. Les bus sont remis à la Société de transport de Gabès puis, après un défilé et une fête dans la ville de Kébili, Thierry peut commencer sa mission. « J'étais sur place pour former quatre agents d'entretien –mécaniciens et électriciens–, à charge pour eux, ensuite, de s'occuper de la quinzaine d'autres agents d'entretien de la société de transport.

Le sable : ennemi numéro un

Après avoir présenté le nouveau matériel, luxueux selon eux –ils possédaient jusque-là une cinquantaine de bus tchèques et de Fiat–, nous avons vu ensemble les meilleures conditions d'utilisation des autobus (la suspension fonctionnant à l'air, je leur ai conseillé, par exemple, de faire chauffer le moteur quelques minutes avant de prendre la route). Mais il faut bien reconnaître que nos bus – comme ceux qu'ils possèdent déjà –, ne sont pas adaptés à leurs habitudes de conduite et à l'environnement – peu de bonnes routes, températures élevées et pas de protection contre le sable, l'ennemi numéro un. »

Seconde partie de la formation, la résolution des pannes : des avaries courantes

survenant lors des premières circulations à Kébili –démarrreur bloqué, fuite de la pompe à eau– ont permis de mettre tout de suite en pratique la théorie : établir le diagnostic, échanger des organes et tester le véhicule.

Thierry a beaucoup apprécié la motivation et l'intérêt des agents tunisiens : « Ils ont une compétence certaine en mécanique, mais manquent cruellement de documentation et de pièces de rechanges. C'est le règne du système D : s'ils n'ont pas les pièces adéquates, ils en utilisent d'autres qu'ils adaptent. Rien ne se perd, tout se transforme et est réutilisable. Ils ont même récupéré les liens qui attachaient les quelques pièces détachées apportées avec les bus, alors que nous les avions jetés. On peut imaginer que lors de la première panne grave d'un de nos SC10, celui-ci ne pouvant être réparé sera mis de côté et servira de réservoir de pièces détachées. »

Quant à leur atelier de réparation, pour cinquante bus, il comprend en tout et pour tout deux fosses d'entretien et une fosse de nettoyage. Le sol de l'atelier n'est pas bétonné et le sable s'infiltre partout. Pas d'établi ni de matériel de levage. La débrouille joue à fond, en toutes occasions, et, grâce au savoir-faire des mécaniciens et électriciens de Kébili, ça roule ! ■

Simone Feignier

TRANSPORT: SALUE PAR TOUS

Ils étaient unanimes :

le **gouvernement**, la mairie de Paris,
la **presse** nationale et **internationale**.

La RATP a fait montre d'une efficacité
à toute épreuve tout au long
de la Coupe du monde de football.



MARGUERITE/DCG-AV

LA RATP GAGNE SON MONDIAL



MAUBOUSSIN/DCG-AV

DES CHIFFRES MARQUANTS

La RATP a transporté lors des quinze rencontres
un million de voyageurs. Le réseau routier a
mobilisé 184 bus qui ont effectué **8 500** voyages
de journalistes. Lors du match de quart de finale
France-Italie, **26** trains supplémentaires sur la
ligne 13 ont été mis à la disposition des voyageurs.

VIVE L'ACCUEIL

Le 3 juillet, à 16 h 30, débutait le
quart de finale **France-Italie**. Ce jour-là,
tous les agents étaient **à pied d'œuvre**.
Leur objectif : assurer le transport des
supporters dans les meilleures conditions.
Missions accomplies. Le reportage
du transport **en images** un jour de match.



MAUBOUSSIN/DCG-AV



RETOUR SUR UN SUCCES

Du transport à l'accueil, en passant par la sécurité, la maintenance et la convivialité... La RATP a affiché l'image d'une entreprise innovante et dynamique. Le bilan du Mondial, côté transport.

Le gouvernement, le maire de Paris, la presse nationale et étrangère... ont salué, dans un même élan, le « sans fautes » des transports en commun à l'occasion de la dernière Coupe du monde du siècle. Même les Américains ont été impressionnés « par la réponse hautement efficace » de la RATP et de ses services de sécurité (*Le Journal du dimanche*, 20/07/98). L'entreprise affiche donc un bilan largement positif. « Les objectifs fixés au départ ont été atteints, rapporte Henri

Les agents affectés à la cana

Schwebel, DGA du pôle service voyageurs et maître d'ouvrage du dossier Coupe du monde, *tant dans les domaines du transport, de la sécurité, de la maintenance, que de l'accueil et de la convivialité.* » Du côté des transports, avec les trains supplémentaires mis en service sur les quatre lignes desservant les deux stades (9, 10, 13 et B) et les prolongations de service, la RATP a pu acheminer et ramener, sans encombre, un million de voyageurs lors des quinze rencontres. « Nous avons pu offrir un service sans faille pour tous les supporters sans nuire aux services que l'on rend habituellement aux Franciliens », rappelle Henri Schwebel. De plus, le rôle des agents affectés à la canalisation a grandement contribué à la réussite du volet transport. Quant au réseau routier, il a mobilisé 184 bus pour effectuer 8 500 voyages de journalistes. Sans compter 38 bus

réquisitionnés afin d'acheminer 2 500 supporters sans billets de match vers les sites équipés d'un écran géant. « *N'oublions pas tous les services de maintenance, présents aux côtés des exploitants avant et pendant la Coupe du monde, et qui se sont tenus prêts à intervenir pour assumer la réactivité nécessaire.* » Du côté de la sécurité, la bonne coordination des services de police avec ceux du GPSR, la vigilance particulière des points sensibles et l'expérience accumulée ont permis d'assurer la tranquillité des voyageurs. Les différents sites d'écrans géants ont été considérés comme un facteur ayant contribué au calme des banlieues parisiennes, en offrant à leur population la possibilité de partager la fête. Auprès du PC 2000 (le PC sécurité), la Permanence générale des réseaux (PGR), à Lyon-Bercy, a ainsi pu vérifier que l'ensemble des moyens techniques instauré avec la nouvelle organisation des réseaux avait parfaitement fonctionné : cellule de crise, centres de liaison, couverture radio, liaisons avec les équipes mobiles et l'ensemble des CSA, téléaffichage...

Le dispositif d'accueil, renforcé par les 450 jeunes CDD – 66 % d'entre eux étant fils et filles d'agents – parlant des langues étrangères, a fait l'unanimité auprès des étrangers. Conscientieux, enthousiastes, compétents, réactifs, « *ils ont contribué à donner une image jeune de l'entreprise* ». Par ailleurs, les agents qui se sont consacrés à l'accueil et à l'encadrement de ces jeunes, ayant bénéficié d'une formation particulière, et même pour certains à l'anglais, ont démontré les réels progrès accomplis dans ce domaine. Ainsi, les vingt-six stands

Commentaires de Jean-Paul Bailly

Victoire de l'équipe de France et, aussi, victoire des transports publics. L'organisation de la Coupe du monde de football, dans toutes ses dimensions, a été unanimement reconnue. L'Etat et les pouvoirs publics avaient notamment misé sur les transports en commun et, plus particulièrement, la SNCF et la RATP. Notre entreprise a rempli, avec succès, ses missions de transport, de sécurité et d'accueil offertes à plus de cinq cent mille spectateurs. Cette réussite, nous la devons, d'abord, à l'ensemble du personnel de la RATP. Je tiens tout particulièrement à saluer la mobilisation sans faille de tous les agents, leur implication, les compétences qu'ils ont su mettre en œuvre, leur état d'esprit, leur sens du service public. Nous la devons également aux quatre cent cinquante jeunes CDD, fils et filles d'agents en majorité, qui ont, par leur enthousiasme, conquis nos voyageurs étrangers. Nous la devons, aussi, aux organisations syndicales qui ont agi en partenaires responsables conscients des enjeux. Nous la devons, enfin, aux différents corps de police et à la SNCF, dont l'étroite coopération avec nos propres services a contribué à l'efficacité de la sécurité et du transport. Il s'agit là, comme l'a souligné Jean-Claude Gayssot, ministre des Transports, de l'exception française des services publics. Notre entreprise, grâce à vous, en est sortie grandie. Je vous en remercie.

lourds, reliés au centre d'information unique de Châtelet-les-Halles, ont indiqué en temps réel les perturbations de trafic, les résultats des rencontres ou toute autre information concernant les événements qui se sont produits en Ile-de-France. « *Pendant cette période, il ne faut pas oublier non plus que nous avons aussi traversé des moments difficiles sur les réseaux, en particulier à l'occasion des différentes manifestations organisées dans Paris : les Géants, le concert des trois ténors, celui de Jean-Michel Jarre et, surtout, la grande fête du 12 juillet.* » Si la RATP et la SNCF savent ramener 60 000 personnes du Stade de France, le réseau de la RATP n'est pas conçu pour en évacuer 500 000 des Champs-Élysées. « *Le réseau Bus a beaucoup souffert, souligne Henri Schwebel, et l'on a dû prendre la décision de faire rentrer les voitures ou d'interrompre des services en banlieue.* » Les Noctabus, pris d'assaut par les supporters, ne sont pas prévus pour un tel afflux. La victoire de l'équipe française et la liesse populaire qui l'a accompagnée ont radicalement transformé l'image de la France dans le monde. La RATP y a joué son rôle en prouvant l'efficacité du service public. Un joli but qui en appelle d'autres...

lisation ont contribué à notre réussite



450 jeunes ont assuré l'accueil des visiteurs dans quelque 70 stands Info Coupe du monde.

10 h 30 à Mitry-Claye

Sur le site de Mitry, des agents de maintenance des ateliers de Massy (MRF) vérifient les trains appelés à renforcer la desserte du Stade de France sur la ligne B.



MAUBOUSSIN/DGC-AV

Le vendredi 3 juillet débutait, à 16 h 30, le quart de finale France-Italie au Stade de France. **ELL** vous présente un reportage photo de cette journée à différents moments et en différents lieux. Album de souvenirs.

CHRONIQUE D'UN QUART DE FINALE

11 heures à Neuilly-Plaisance

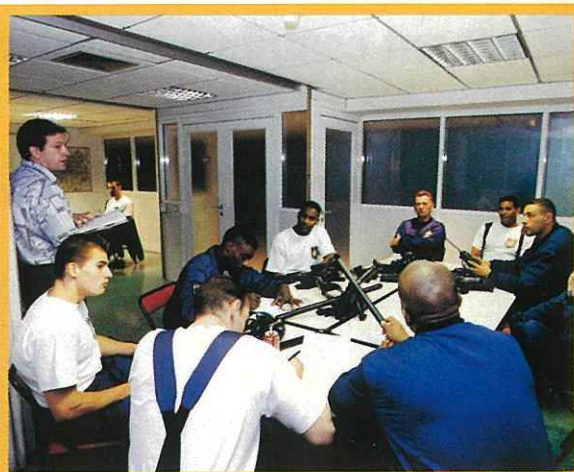
Une permanence spéciale Coupe du monde a été mise en place au Centre de supervision des réseaux de télécommunications à Neuilly-Plaisance pour optimiser les interventions d'astreinte des agents de SIT.



MARGUERT 'DGC-AV

13 h 30 à La Défense

C'est l'heure du briefing pour les agents du GPSR (SEC), à La Défense, qui prennent connaissance des consignes de leurs missions : canalisation et sécurisation.



MAUBOUSSIN/DGC-AV

Paroles d'agents

Micham Chattaoui,
animateur agent
mobile ligne 13, MTR
On appréhendait les
supporters. En fait,
ils se sont très bien
comportés. Les matchs
avant la Coupe nous
ont vraiment servis,
une répétition utile.

Florent Aide,
agent de réserve, MTR
Quelqu'un est venu
me voir en me disant :
« Bonjour, où se trouve
le marché noir ? »

Bernard Doye,
animateur à Saint-Denis-
Porte-de-Paris, MTR
Les Ecossais, sympas,
alcoolisés, mais sympas.

Dominique Paris, agent
de vente, gare RER,
Châtelet-les-Halles
« Un jour, il a fallu que
je hurle dans ma
recette pour couvrir
le bruit que faisaient
les Ecossais, mais
c'était plutôt sympa. »

Christophe Mirabel,
agent d'accueil,
La Défense, RER
Ce qui est étonnant,
c'est qu'il y a autant de
femmes que d'hommes
parmi les supporters.

Abdel, agent local de
médiation social
Les Italiens, la grande
classe, on sent que c'est
un pays de football.

Patrice Biava, conduc-
teur ligne 13, MTR
C'est bien organisé,
présence RATP,
présence policière.
On sent que la RATP a
la volonté de réussir
et elle s'en donne
les moyens. On voit
les responsables,
l'encadrement sur
le terrain aux
moments propices.

13 h 45 à la Porte de Versailles

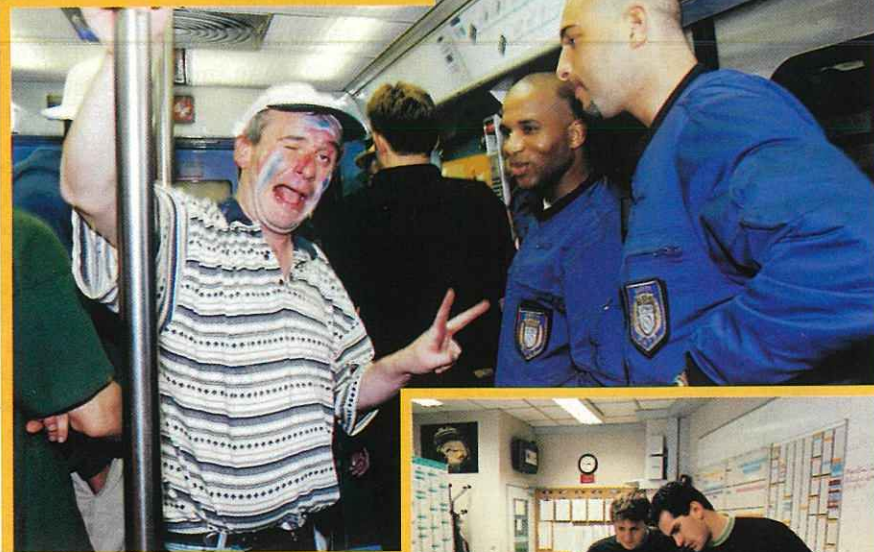
Les navettes bus sont prêtes à
emmener les journalistes, installés
au Centre international des médias
à la Porte de Versailles, jusqu'à
Cité-universitaire, où ils emprunteront la
ligne B du RER pour le Stade de France.



CHABROL/DGC-AV

14 heures sur la ligne 13

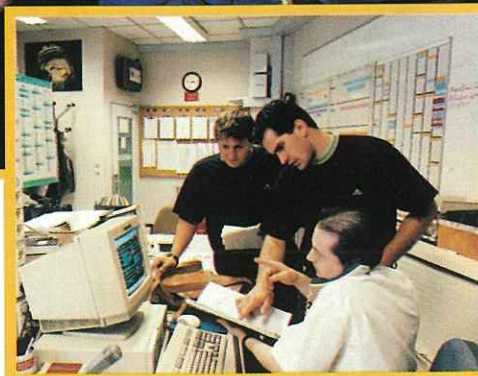
La présence
des agents
du GPSR
dans les rames
de la ligne 13
semble
appréciée
par les
supporters.



MAUBOUSSIN/DGC-AV

15 heures à Stalingrad

Les agents d'ITA-AMI, en renfort à Stalingrad,
sont prêts à intervenir sur le réseau, grâce à
la liaison permanente avec le Centre de traitement et
de résolution des signalements situé à Bourdon.



SUTTON/DGC-AV

15 h 15 au PCC de Denfert

A une heure du coup d'envoi, les chefs
de régulation du Poste de commande
centralisée de Denfert attentifs à la bonne
marche des trains sur la ligne B, qui dessert
le Stade de France.



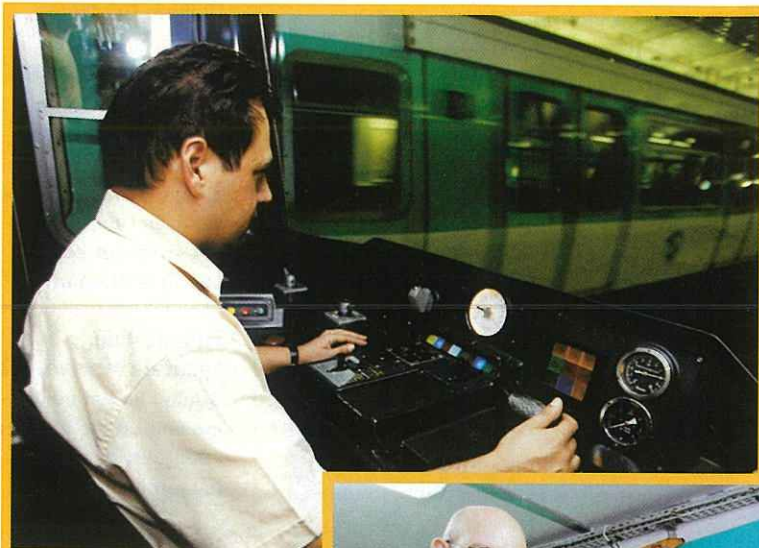
CHABROL/DGC-AV

15 h 30 au Point Info Coupe du monde

Les 450 jeunes CDD
répartis sur près de
70 points d'accueil,
facilement repérables, sont
très sollicités : maîtrise des
langues étrangères oblige...



SUTTON/DGC-AV



MAUBOUSSINDGC-AV

16 h 10 à Saint-Denis-Porte-de-Paris

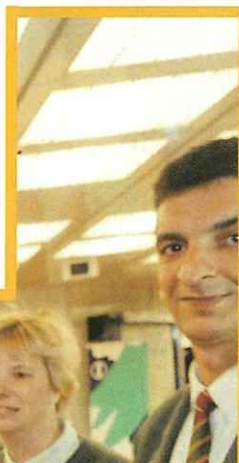
A Saint-Denis-Porte-de-Paris, Didier Simon – aussi chauve que Fabien Barthez – et Patrice Oudin, deux agents de ESE-Dulong sont prêts à intervenir en cas de problèmes d'alimentation de la station, de ventilation ou de traction.



MAUBOUSSINDGC-AV

19 h 20 à Saint-Denis-Porte-de-Paris

- La canalisation se met en place en attendant le déferlement des 15 000 supporters qui vont emprunter la ligne 13.
- Sur le quai, les voyageurs attendent tranquillement les rames de métro qui se succèdent toutes les deux minutes trente.



MARGUERITE DGC-AV

16 heures sur la ligne 13

Vingt-six trains supplémentaires seront nécessaires sur la ligne 13 pour acheminer et reconduire 15 000 supporters du Stade de France.

Paroles d'agents

Claudine Diguët, conductrice ligne 10, MTR

Je préfère la Coupe du monde à Roland-Garros, les supporters sont plus sympas. Ils n'ont rien à voir avec ceux du PSG, agressifs et difficiles à contenir.

Nguyen, conducteur ligne A, RER
Pour nous, la Coupe du monde, c'est surtout les collègues de la 13 ou de la B où il se passe des choses. On n'a pas vraiment l'impression que c'est la fête, car, question travail, cela n'a rien changé.

Didier Chevalarias, conducteur ligne 9, MTR
Le comportement des supporters de la Coupe du monde est totalement différent de ceux du PSG, et pourtant les trains sont combles. Ils me saluaient à l'arrivée en station.

Camille Cupit, machiniste ligne 154, Bus
La Coupe du monde ? Aucune raison d'avoir peur. Les Jamaïcains sont extraordinaires, même quand ils perdent, c'est formidable !

Francis Filin Sence, conducteur ligne 13, MTR
On est un peu tendus par l'affluence considérable, mais cela se passe bien. Les supporters sont bien encadrés, c'est rassurant.



LES SUPPORTERS SUR NOTRE TERRAIN

Les supporters de tous horizons ont surtout apprécié l'accueil qui leur a été fait par les agents. Les Italiens ont salué la rapidité et la propreté du métro, les Brésiliens ont loué l'étendue du réseau francilien... Les échos d'un sondage.

La Coupe du monde de la gentillesse a été décernée par les supporters étrangers aux équipes d'accueil de la RATP. Cet avis unanimement partagé par des gens aussi divers que des Brésiliens, Coréens, Argentins, Ecossais, Bulgares, Nigériens, Italiens..., provient d'un sondage effectué dans différentes gares du métro parisien, durant le Mondial, par les «CDD» engagés à cette occasion.

La rapidité du métro parisien a été saluée par les tifosi italiens, étant, semble-t-il, plus habitués à leur maxime, *Chi va piano va sano*. Les Transalpins ont également dribblé tout le monde en relevant les premiers la propreté du métro parisien. Cette opinion fut reprise en chœur par les Nigériens et les Bulgares. Seuls les supporters colombiens et brésiliens effectuent un tacle par-derrière en émettant un avis contraire.

Ces mêmes Brésiliens furent tout de même fair-play, en avouant leur étonnement sur l'impressionnante couverture (de balle !) et l'étendue du réseau francilien. Les Coréens, quant à eux, «ont fait la Ola» en l'honneur des différents agents de la RATP, car ils pouvaient converser en anglais. Seuls nos amis écossais jugent le métro peu pratique du fait «de sa fermeture trop précoce». Cette opinion peut s'expliquer, entre autres, par le temps passé dans les bars parisiens à fêter pintes en main... les défaites. On attendait les Ecossais sur le terrain financier et, notamment, sur le coût du titre de transport, mais ce sont les Italiens qui ont pris tout le monde à contre-pied en affirmant qu'il était trop élevé. Cet avis fut repris de volée par nos voisins ibériques.



Le carton rouge des supporters est adressé au manque de clarté dans la signalétique à l'intérieur des stations. Un problème largement compensé par une défense active des CDD, qui tenaient les stands Info Coupe du monde. Les supporters ont donc salué les équipes d'accueil de la RATP, qui se sont qualifiées jusqu'à la finale en marquant toujours le même but, mais en pleine lucarne : offrir le meilleur service !

Dossier réalisé par Philippe Carron et Yan Rodriguez

De l'avis des Franciliens

Sur le terrain du transport, la RATP a également eu sa Coupe du monde. La balle a donc été saisie au bond pour proposer, du 8 juin au 23 juillet, un questionnaire aux voyageurs (franciliens et provinciaux), qui nous livre là ces premiers résultats. La clarté et la lisibilité des plans de réseau ont été les plus appréciées avec une note de 7,4 sur 10. La facilité à s'orienter dans la station ainsi que la faiblesse du temps de trajet suivent de très près avec respectivement 7,2 et 7 sur 10. Les éléments les plus mal notés sont le manque de convivialité entre voyageurs (4,5 sur 10) et la température trop élevée dans les véhicules (4,5 sur 10).

Enfin, les odeurs nauséabondes dérangent les voyageurs qui donnent 4,6 sur 10.

L'étude montre que les Franciliens notent plus sévèrement que les provinciaux, qui n'ont pas forcément l'habitude d'emprunter les transports en commun.

Questionnaire effectué auprès de 9 591 personnes.

La RATP continue son effort d'insertion en faveur des handicapés.
Un protocole d'accord signé par l'ensemble des syndicats prévoit l'embauche de soixante personnes sur trois ans. Cet accord concerne également

Handicapés : l'insertion se poursuit

les agents atteints de maladie invalidantes ou d'accidents graves.

A la fin de 1997, la RATP a reconduit pour trois ans le protocole d'accord en faveur de l'emploi des travailleurs handicapés. Cet accord, signé par l'ensemble des familles syndicales, prévoit l'embauche de soixante personnes handicapées sur trois ans. Le précédent avait induit le recrutement de cinquante-cinq personnes en trois ans, soit dix de plus que les objectifs fixés. *« C'est un effort de solidarité et de lutte contre l'exclusion sociale logique de la*

part d'une entreprise de service public », explique Ernest Lebahan, responsable de la mission Insertion des personnes handicapées à DRH. Et si cet argument ne suffisait pas, rappelons qu'au terme de la loi les entreprises ayant au moins vingt salariés doivent employer 6% de handicapés, sous peine de pénalités. La RATP a atteint 4,86% en 1997 – contre 4 en 1992 –, la moyenne nationale se situant à 4,11%.

Il n'existe pas d'emplois réservés

L'embauche s'effectue dans des métiers où la RATP recrute aujourd'hui : chef de station, agent des gares, ouvrier qualifié, ouvrier professionnel, machiniste... *« Il n'existe pas d'emplois réservés, confirme Ernest Lebahan. Le recrutement se fonde sur la compétence et non sur le handicap. Dès qu'un candidat est retenu, nous l'adressons au service médical, qui reconnaît – ou non – son aptitude pour le métier auquel il postule. La différence étant que le candidat handicapé peut être recruté sous réserve de l'aménagement du poste de travail. Le recrutement se déroule ensuite de façon classique. Tout au plus, des personnes nous sont adressées par des centres spécialisés opérant une présélection. »*

Des candidatures spontanées sont aussi envoyées. A Louis-Blanc, un agent de l'unité Recrutement des opérateurs a été

spécialement dévolu à l'instruction de ces dossiers et au suivi des candidats. Des agents ayant subi un accident de vie peuvent bénéficier des dispositions de ce protocole au cours de leur carrière à la RATP.

« Surtout dans le cas de maladies invalidantes ou d'accidents graves qui, sans la reconnaissance Cotorep, pourraient entraîner la réforme de l'agent, précise Ernest Lebahan. Mais la reconnaissance Cotorep reste une démarche volontaire, que seul l'agent peut décider. L'entreprise ne vient qu'en appui » (cf. fiche n° 1). De 1995 à 1997, quinze agents, reconnus par la Cotorep, ont été ainsi maintenus dans l'entreprise.

Les travaux confiés aux centres d'aide par le travail et aux ateliers protégés, qui emploient des personnes handicapées, sont un point moins connu du protocole d'accord. Pourtant, sur sa durée, ils ont correspondu à trente emplois. Les prestations sont assumées dans des domaines variés : papeterie, imprimerie, entretien d'espaces verts... Autant de marchés emportés après des appels d'offres et des mises en concurrence.

Actuellement, 39 % des cent mille entreprises concernées n'emploient aucun travailleur handicapé malgré la législation... L'effort d'insertion de la RATP est donc à signaler. ■

Yvonne Kappès-Grangé

LES CORRESPONDANTS INSERTION

Dpt.	Nom	Téléphone
Bus	Catherine CHARDON	01 44 68 33 83
CGF	Monique JULLIEN	01 44 68 21 73
CML	Marcelle VILLACAMPA	01 44 68 35 64
DEV	Hamdane CHAOUICHE	01 44 68 24 16
DRH	Maryse LEMEN	01 44 68 31 14
ESE	Viviane ROUGER	01 48 04 11 50
ITA	Lucette RICOT	01 41 95 41 88
JUR	Guy LEROI	01 49 57 82 48
PRO	Béatrice ROYER	01 44 68 32 13
LOG	Jean-Jacques POULAIN	01 49 25 52 48
MRB	Pierrette NOLIN	01 49 25 52 25
MRF	Claude LEOPOLD	01 48 04 14 61
MTR	Paulette LEGARGASSON	01 44 68 27 62
PAT	Nicole PALUSSEAU	01 49 57 87 35
PPP	Christiane CHAVEL	01 49 28 47 10
RER	Corinne MAILLARD	01 44 68 26 05
SIT	Jean-Pierre LOVIAT	01 43 03 95 62



LE DISPOSITIF LÉGAL

L'emploi des handicapés dans les entreprises

Depuis 1987, la loi oblige les entreprises employant au moins vingt salariés à recruter des personnes handicapées, dans la proportion de 6% de l'effectif total. En cas d'accord d'entreprise - c'est le cas de la RATP -, le nombre d'embauches annuelles est fixé par le protocole d'accord.

● Destinataires

Toute personne âgée d'au moins 20 ans (16 ans en cas d'entrée dans la vie active) répondant aux critères de l'une des trois catégories ci-dessous :

- les salariés dont le handicap a été reconnu officiellement par la Commission technique d'orientation et de reclassement professionnel (Cotorep). Cette catégorie représente la plupart des personnes concernées ;
- les personnes victimes d'accident du travail ou de maladie professionnelle

ayant entraîné une incapacité égale ou supérieure à 10% ;

- les anciens militaires du contingent titulaires d'une pension d'invalidité militaire.

● La Cotorep

Cet organisme est compétent pour :

- reconnaître une personne comme travailleur handicapé et fixer le taux d'incapacité de la personne concernée (catégorie A : handicap léger ; B : handicap modéré ; C : handicap grave). La qualité de travailleur handicapé se définit en fonction de la qualification professionnelle et de l'aptitude de la personne à tenir son emploi antérieur ;
- répondre aux demandes relatives à l'emploi, la formation, les aides financières, les placements en établissements médico-sociaux.

● La reconnaissance Cotorep

La constitution du dossier Cotorep reste une démarche personnelle et privée.

Les bénéficiaires :

- toute personne atteinte de maladie invalidante ;
 - toute personne faisant l'objet de restrictions médicales, en cours de carrière, susceptibles d'entraîner un reclassement ou une reconversion.
- Pour les agents RATP : le dossier Cotorep peut être constitué dès la reconnaissance d'incapacité définitive à l'emploi statutaire, avec l'appui du service médical du travail.

Pour en savoir plus

La Cotorep du département de votre lieu de résidence ;
à la RATP : le médecin du travail de votre secteur ou l'assistante sociale de votre attachement.



LE DISPOSITIF DE L'ENTREPRISE

L'emploi de travailleurs handicapés à la RATP

Concerne les personnes reconnues handicapées (cf. fiche 1).

● Recrutement

- Dans le cadre statutaire ;
- en milieu ordinaire de travail ;
- dans les métiers que la RATP offre actuellement au recrutement ;
- mêmes modalités que pour les autres candidats, en tenant compte de la compatibilité du handicap avec l'emploi à pourvoir.

● Maintien de l'agent dans l'entreprise

Pour les agents devenus handicapés et ne pouvant plus occuper leur emploi statutaire, reconnus par la Cotorep, des solutions sont recherchées pour le maintien dans l'entreprise, avec l'accord du médecin du travail.

● Insertion

- Aménagement du poste de travail, en particulier par la recherche de matériels techniques appropriés, permettant de compenser le handicap, par l'adaptation des horaires, l'accessibilité des locaux professionnels... ;
- accueil du travailleur handicapé : un accueil personnalisé peut être organisé. Des actions de formation et de sensibilisation sont dispensées aux personnes directement concernées par l'arrivée d'une personne handicapée dans l'unité : encadrement, collègues de travail.

● Formation

Elle peut être dispensée au bénéfice des travailleurs handicapés de l'entreprise et de personnes susceptibles d'être embauchées.

● Mesures financières

- Des aides matérielles peuvent être accordées aux agents de la RATP reconnus travailleurs handicapés (cf. fiche 1) afin de faciliter la vie courante, les déplacements pour le travail dans un but de réinsertion professionnelle ;
- des aménagements du logement, du véhicule ;
- le complément d'acquisition de fauteuil roulant, de prothèses... ;
- certains frais de déplacement (essence, recours à des sociétés de transport spécifiques...).

Pour en savoir plus

Correspondants insertion des départements (voir liste ci-contre).
Mission Insertion des personnes handicapées, DRH,
tél. : (01 44 6) 8 32 66.
Candidatures à adresser à l'unité Développement des compétences opérateurs, 44, rue Louis-Blanc, 75010 Paris.

Finis les Adar, les casiers métalliques et les « valises à finances », le TPV (terminal points de vente) vient d'arriver dans les premiers bureaux de vente de bus, du RER et du métro. Cet appareil sert aux agents de points de vente à délivrer tous les titres de transport, en acceptant tout mode de paiement, à gérer automatiquement les stocks et la comptabilité... une petite révolution. A terme, le TPV est destiné à équiper l'ensemble des réseaux bus, RER et métro.

Un seul appareil pour toutes les recettes, le TPV, mais aussi un seul outil pour le contrôle des recettes : le tout constitue le système Saveur (Système et appareils de vente pour l'exploitation unifiée des recettes). Saveur va gérer de façon unifiée les 8 milliards de francs collectés par an sur les trois réseaux, en assurant le contrôle des recettes, la gestion des stocks, le suivi statistique des ventes et des recettes, le partage de ces dernières entre la RATP, la SNCF et l'APTR.

« Ce renouvellement était obligatoire car les installations actuelles, Adar 73 et Adar 80, arrivent en fin de vie, explique Gérard Le Pape, responsable du projet au département PRO. Elles n'étaient pas prêtes à affronter le passage à l'an 2000. De plus, le TPV sera un formidable outil d'intégration du passe sans contact. Sans parler de l'arrivée de l'euro, également prévue. Avec le TPV, nous entrons sereinement dans le XXI^e siècle. »

Une telle installation ne se fait pas du jour au lendemain. Le projet de remplacer les Adar, qui existe depuis 1991, a intégré une phase d'expérimentation. Deux systèmes, présentés l'un par Dassault, l'autre par IBM, ont été testés par les agents de la ligne 13 et de la ligne A en 1994. Cette phase a permis d'établir un cahier des charges. En 1997, Schlumberger est retenu, après un appel d'offre européen.

A l'horizon de l'an 2000, plus de cinq mille agents sur les réseaux d'exploitation seront concernés. Près de neuf cents TPV équiperont les points de vente du réseau, pour un investissement global de 100 millions de francs. A suivre dans le prochain numéro d'Entre les Lignes qui présentera le TPV... côté agents.

Contact - Patrick Docquier, SIT,
tél. : (01 48 1) 5 23 66.

Vente : une meilleure offre de service

■ Le TPV délivre tous les titres de transport émis par la RATP pour toutes les destinations Ile-de-France.

Temps de fabrication du carnet de dix billets : 8 secondes.

■ Le TPV permet d'accepter de nombreux moyens de paiement : cartes bancaires, chèques, espèces, bons de réduction (comme les chèques mobilité pour les chômeurs par exemple).



TPV: tout pour vendre



Une information lisible

Le prix s'affiche devant le client.
Un atout particulièrement appréciable pour la vente aux touristes ou aux clients étrangers.

Une sécurité accrue

■ Pour la mise en service du TPV, le passe de l'agent et un code confidentiel sont nécessaires. Le TPV fabrique au fur et à mesure les titres de transport. Le stock en recettes s'en trouve réduit, les risques de vol également.

■ La vente par Carte Bleue et chèque est sécurisée.



Un service après-vente diversifié

Le TPV permet des échanges standards sur les titres défectueux. Il autorise également les changements, lorsqu'un client modifie sa demande sur une même gamme de produit: changement de zonage Carte orange par exemple. Auparavant, cette prestation n'existait que sur le réseau RER. Seul point noir, les remboursements purs et simples ne sont pas encore autorisés.



Un poste ergonomique

Une étude a été réalisée sur le confort du poste de travail et plusieurs options ont été retenues:

- Mise à hauteur du plan de travail avec la banque client.
- Ecran plat.
- Espace prévu pour les jambes sous le poste de travail.

Une comptabilité automatique

L'enregistrement de toutes les transactions en temps réel réduit les tâches répétitives et les contrôles à effectuer. L'automatisation des calculs diminue le risque d'erreur de caisse. C'est aussi la fin des inventaires effectués par les agents de station en prise et en fin de service. Les documents comptables sont édités sur l'imprimante à la prise et à la fin de service. En cas de litige ou de doute, l'agent de station peut, à tout moment, vérifier le montant de sa caisse.



L'équipe de maintenance de l'atelier de Pré-Saint-Gervais.
De gauche à droite; au premier rang: Christophe Danzelle,
Fabrice Lejuste, Richard Chopin; au second rang (haut):
Maurice Cailloux, Gérard Briet, Jean-Michel Bode, Henri Laroche



MF88: les mainteneurs

Pendant une semaine, la ligne 7 bis a été fermée à la circulation. Les mainteneurs du MF88 avaient détecté une usure anormale sur les roues de plusieurs trains. Le respect des procédures et la vigilance de l'équipe ont permis d'éviter un incident grave. Récit.

Le 1^{er} avril 1998, à 17 heures, la ligne 7 bis est arrêtée. Elle ne sera rouverte qu'une semaine plus tard, fait sans précédent sur le réseau Métro. Explication: le 27 mars, à l'atelier de Pré-Saint-Gervais, lors d'un contrôle de routine, l'équipe de maintenance du MF88 détecte une usure anormale des boudins de roue servant au guidage des voitures. L'atelier alerte les études de MRF ainsi qu'ITA-Voie. Les premiers examens ne donnant rien, on découvre à nouveau, le 31 mars, des usures anor-

males. Lors des parcours de voie, de la limaille est ramassée le long des rails. Enfin, un contrôle de l'ensemble du parc, effectué dans l'après-midi du 1^{er} avril, révèle que cinq autres trains présentent des niveaux d'usure nécessitant le reprofilage des roues. Deux trains seulement sont en état de rouler: pour la sécurité des voyageurs, la ligne est fermée. Un incident grave a donc été évité, grâce à la vigilance des mainteneurs et au respect des procédures. «Le contrôle des roues se fait tous les deux mois sur

le MF88, rappelle Richard Chopin, agent de maîtrise à l'atelier de Pré-Saint-Gervais. Le MF88 est le premier matériel à essieux orientés utilisé à la RATP. Avec seulement neuf frames en service, on peut parler de prototype, ce qui explique une périodicité rapprochée des contrôles. Depuis quatre ans, c'est la première fois qu'un tel incident se produit.»

«La qualité du contact rail-roue est essentielle dans la sécurité ferroviaire, explique Pascal Chrétien, responsable de la maintenance du MF88. L'usure du boudin de roue rend le guidage moins fiable et pourrait entraîner un déraillement lors du passage des aiguilles si les cotes limites de fonctionnement n'étaient pas respectées.» Après des essais et une enquête, on constate la présence d'un bourrelet de métal au

bord de la table de roulement du rail. Au-delà d'une certaine épaisseur, il empêche l'huile de remonter et de graisser la roue au contact du rail : dès lors, la roue agresse le rail jusqu'à détacher partiellement le bourrelet, créant des zones coupantes « comme des lames de rasoir », qui agressent à leur tour la roue : la dégradation devient réciproque et le processus s'accélère. « Pendant des essais réalisés après l'arrêt de la ligne, on a mesuré une usure des boudins de deux dixièmes de millimètre en seulement vingt-cinq allers et retours entre Louis-Blanc et Jaurès, raconte Richard Chopin. En situation normale, elle aurait été d'un dixième de millimètre en un mois. » Quelle est l'origine de l'incident ? « Le MF88 est un matériel à essieux orientables, dont les roues gauches et droites d'un même essieu sont

indépendantes en rotation, commente Jean-Luc Francoual, responsable bogies aux Etudes MRF.

Des rails remplacés, des roues reprofilées

Cette caractéristique évite le glissement des roues par rapport aux rails dans des courbes serrées et supprime les crissemments générés par des bogies classiques. En revanche, un essieu rigide se centre naturellement mieux entre les rails et évite le placage des boudins de roues contre le rail. Ce contact induit d'abord un bourrelet, puis le casse, provoquant ainsi l'usure du boudin. De plus, la charge à l'essieu, plus importante que celle d'un matériel classique, a accéléré l'apparition du phénomène. Or elle n'avait pas été anticipée. »

Le 6 avril, la ligne 7 bis est remise en service. Auparavant, l'ensemble des rails a été meulé, certaines portions remplacées, les roues reprofilées. « Depuis, le rail et la roue se comportent normalement, on ignore ce qui a exactement déstabilisé cette relation », précise Pascal



Le MF88 en fiche

M comme matériel, **F** comme fer, **88** comme date

de commande des rames.

Matériel à roulement fer de neuf trains de trois voitures, équipant la ligne 7 bis

(Louis-Blanc - Pré-Saint-Gervais).

Mise en service : 24 janvier 1994.

Quatre caractéristiques principales :

- intercirculation entre les voitures ;
- informatique embarquée ;
- traction asynchrone ;
- essieux orientés (brevet RATP).

Une technique qui vise à réduire au minimum les glissements au contact rail-roue, qui apparaissent lors de la circulation en courbe. Elle évite les crissemments, les usures sous forme d'ondulations, ainsi que les vibrations se répercutant dans les voitures. Réalisé à partir des recherches et développements effectués par la RATP lors de l'expérimentation BOA, et avec la contribution des constructeurs, le MF88 constitue un autre choix original par rapport au bogie classique, pour les matériels fer des futures générations (métro de l'an 2000).

Chrétien. En ce qui concerne la maintenance, un contrôle journalier des roues a été effectué pendant deux mois et un nouveau paramètre de mesure d'usure a été édicté. Les procédures de contrôle de voie ont été également renforcées. Des décisions qui risquent de peser sur les coûts de la maintenance.

Ce quasi-accident arrive après la suite d'incidents survenus, en 1997, sur les lignes 5 et 6. Jacques Valancogne, de la Délégation des risques systèmes, rappelle alors l'importance de la prise en compte des signalements des conducteurs et des mainteneurs : « Rien n'est acquis, il ne faut pas négliger les aspects classiques de la sécurité ferroviaire. » Cet incident sur le MF88 sera pris en compte par la RATP lors de la définition du MF2000, pour trouver la meilleure combinaison entre le confort acoustique et vibratoire et le coût de maintenance du matériel roulant et des infrastructures. ■

Yvonne Kappès-Grangé

veillent



Pendant les essais, les mainteneurs ont mesuré une usure des boudins de roue de deux dixièmes de millimètre en vingt-cinq allers et retours entre les stations Louis-Blanc et Jaurès.

Pleins feux sur les secouristes

Mille deux cents agents suivent chaque année une formation de secourisme et sécurité incendie au centre de Sucy-en-Brie. La difficulté pour les formateurs : mettre les agents en situation de sauvetage et leur apprendre à garder leur sang-froid.

Dominique Thurmaux en action :
« L'émotion peut faire perdre la moitié des qualités physiques d'une personne. »

Le secourisme est une formation utile, qui présente un intérêt à la fois professionnel et privé », explique Dominique Thurmaux, formateur secourisme et sécurité incendie du centre de formation de Sucy-en-Brie, relevant de la Délégation générale de sécurité de la RATP. « J'ai toujours recherché le relationnel, le contact humain, parler, enseigner..., et ce travail remplit bien cette mission »,

poursuit-il. Son collègue, Michel Briantais, également formateur, est un ancien sapeur-pompier : « Grâce à la RATP, j'ai continué ma carrière de formateur commencée aux sapeurs-pompiers. » Depuis 1982, date de l'ouverture du centre de Sucy (voir encadré), ce sont près de mille deux cents agents qui suivent chaque année les formations de base secourisme et incendie, sans compter une cinquantaine de vérifica-

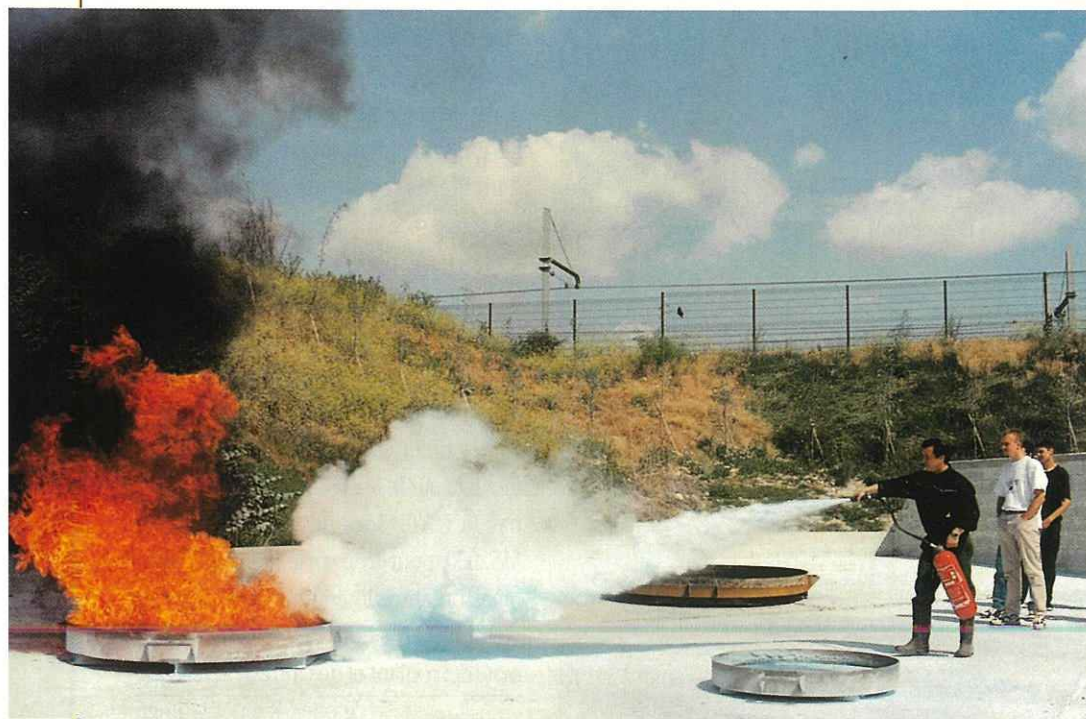
teurs formés à la maintenance des extincteurs. En particulier, les chefs de sécurité et les équipes de première intervention (chaque site de l'entreprise comprend au moins un chef de sécurité et un équipier d'intervention pour vingt personnes au minimum), ainsi que tous les nouveaux embauchés à l'exploitation, suivent une demi-journée de formation à la lutte contre l'incendie. Tous les cinq ans, c'est l'ensemble des conducteurs et, enfin, tous les pompiers en service dans les emprises de la Régie. « Les agents qui viennent sont très motivés, car ils sont tous volontaires, confirme Michel Briantais, et ont en commun un état d'esprit de prévention. » Comment naît un feu ? Quels sont les différents moyens de sa propagation ? Comment éteindre une friteuse, une bouteille de gaz, un feu de bois, d'essence ? Tels sont les différents ateliers de la lutte contre l'incendie.

Le calme et la lucidité : garants de l'efficacité

« Pour être efficace, il faut savoir évaluer les dangers encourus, analyser les risques et posséder une bonne dose de sang-froid, commente Dominique Thurmaux, parce que l'émotion peut faire perdre la moitié des qualités physiques d'une personne en situation de sauvetage. »

Calme et lucidité sont également des qualités requises dans le secourisme : dégager un corps, arrêter une hémorragie externe, soigner des plaies ou des brûlures, placer correctement un blessé, appliquer telle méthode de réanimation... « On utilise des diapositives de personnes accidentées qui sont maquillées, et certains stagiaires tournent de l'œil, rapporte Michel Briantais. En passant de la théorie à la pratique, on essaie alors de les désinhiber. J'ai noté que les femmes se portent plus facilement volontaires pour les exercices de démonstration. »

DUPLYOGC-AV



Conduite confort : coup d'accélérateur

Depuis septembre 1998, la formation à la « conduite confort » sur R312 est instituée par le département Bus et confiée au Nouvel espace formation (NEF) d'Aubervilliers. Introduite en 1994 par Alain Blochet, responsable mission Conduite confort au centre de Fontenay-aux-Roses (ELL n° 49), cette formation offre un meilleur confort aux voyageurs et à la conduite, grâce à l'utilisation d'une ergonomie du poste de conduite plus étudiée et d'une maîtrise accrue des nouvelles technologies du moteur et du système de freinage du matériel R312.

Ce matériel, qui remplace progressivement les autobus standard SC10, entraîne une moindre consommation de gazole et favorise la lutte contre la pollution. Tous les centres bus ont été sollicités pour désigner les formateurs « relais » de la conduite confort. La formation dure cinq jours et est effectuée par le NEF.

« Une formation qui nécessite l'implication de l'encadrement de proximité, car elle va modifier les habitudes de conduite des machinistes », précise Didier Vandon, responsable de la formation initiale au NEF. Ensuite, ces formateurs vont à leur tour former directement, pendant trois jours, les machinistes dans les centres. Celui de Nanterre a commencé en septembre les formations de cinq jours. Il sera suivi par Créteil, Ivry, Charlebourg et Lilas. Les centres décident du programme et du rythme de développement de la conduite confort des lignes concernées. A terme, l'intégration dans la formation initiale est prévue en 1999.

Contact - Didier Vandon, Bus,
tél. : (01 49 2) 5 67 70.

Une formation secourisme pour agents sourds

Depuis 1993, les personnes ayant un handicap peuvent prétendre à l'enseignement de l'Attestation de formation au premier secours (AFPS). Michel Thion, moniteur de secourisme au département MRB, propose à la DGS (Délégation générale de sécurité) d'adapter cette formation aux agents sourds de MRB. Moyennant quelques aménagements (notamment sur le message d'alerte, qui n'est pas oral mais écrit), la formation à l'AFPS s'est accomplie du 9 au 11 juin 1998.

Aidé de deux interprètes de l'association Aris, Michel Thion a pu



effectuer, avec succès, toute la formation. Sur les neuf inscrits, six ont obtenu le diplôme qui portait notamment sur les gestes à effectuer lors de perte de conscience, d'hémorragie, la mise en PLS (position latérale de sécurité), ou la formation aux massages cardiaques, etc. « Ils font le bon geste qui sauve tout de suite », souligne Michel Thion. Cette formidable insertion a été saluée par l'émission « L'œil et la main » sur La Cinquième, qui mettait en situation d'accident du travail ce personnel sourd dans les ateliers de Championnet. « Notre souhait est d'élargir cette formation à tous les sourds de la RATP. »

Prochaine formation espérée en 1999.

Contact - Michel Thion, prévention des risques professionnels MRB,
tél. : (01 44 9) 2 21 89.

Selon les formateurs, la difficulté pour les agents en formation, c'est le passage de la théorie à la pratique. (Ici, Michel Briantais.)

La gestuelle est la traduction concrète la plus délicate à réussir. « La pratique permet de vérifier que le message est assimilé, que les appréhensions sont maîtrisées, que seuls les gestes utiles sont bien retenus », rappelle Dominique Thurmaux. Le centre de Sucy affiche un taux de 95 % de réussite aux formations. C'est tout dire. ■

Philippe Carron

Sucy en bref

Situé à proximité de la gare RER de Sucy-Bonneuil, sur un site de plus d'un hectare, le centre de formation à la sécurité incendie et secourisme de la RATP assure la formation et le recyclage des personnels de sécurité de la RATP et de ses pompiers (cependant, tout agent peut demander une formation secourisme et incendie). Le centre loue également ses espaces à des organismes privés de formation, diminuant ainsi les coûts et rentabilisant un tel investissement. **Contact - Robert Picart, chef d'établissement du centre à Sucy,** tél. : (01 40 0) 2 33 59.



Portrait Un pompier médaillé en Afrique du Sud

Ali Belabbes revient de loin, d'Afrique du Sud exactement. Agent CSA (Contrôle, sécurisation, assistance) sur la ligne 9 du métro le soir, Ali est aussi sapeur-pompier volontaire au centre de secours d'Igny dans l'Essonne. C'est à ce titre qu'il a participé aux 5^{es} Jeux mondiaux des sapeurs-pompiers (Firefighters games), en Afrique du Sud, à Durban, du 17 au 23 mai 1998. Rencontre à laquelle participaient trente-deux pays et deux cents athlètes français, représentant quarante disciplines sportives. L'aide de la ligne 9, de l'entreprise et de plusieurs communes de l'Essonne, lui a permis de s'envoler, avec la délégation française, vers l'Afrique du Sud. Avec cinq autres sapeurs, il faisait partie de l'équipe de France de judo, et il a remporté une médaille d'argent – les Français en ont récolté cinq (deux or, deux argent et une bronze) dans cette discipline. Ali est revenu enthousiaste de ces Jeux mondiaux, qui « ont été un prolongement naturel du travail en équipe et de la solidarité nécessaires à chaque fois que nous, sapeurs-pompiers, intervenons où que ce soit à travers le monde, car nous partageons les mêmes valeurs de dévouement et de courage ». Aujourd'hui, Ali rêve déjà aux prochains Jeux qui se tiendront en Ile-de-France, du 6 au 13 juillet 2000 !

Contact - Ali Belabbes, tél. : (01 40 0) 6 73 80.

D.R.

Humanitaire En faveur des enfants malgaches

Une collecte pour les enfants des rues de Madagascar a été organisée le 25 juin à Championnet par la Ligue solidarité, environnement, développement. Cette association d'aide humanitaire vient d'être créée par Didier Willems (PPP, secteur remboursement médicaux des agents en activité) et quelques amis. Les nombreux dons effectués – vêtements, fournitures scolaires... – ont été acheminés cet été via Le Havre et distribués en septembre dans l'île malgache. L'association envisage une nouvelle action à Noël pour les enfants vivant dans les rues de Madagascar ou d'un autre pays...

Contact - Didier Willems, tél. : (01 44 9) 2 26 15.



MARGUERITE/DGC-AY

Sport Coup de chapeau aux cyclistes du réseau Bus

Aux dixièmes championnats de France cyclistes des conducteurs de bus urbains, qui se sont tenus à Rennes le 31 mai, le réseau Bus de Paris de la RATP a remporté le titre de champion de France par équipe dans la catégorie « vétérans B » (50 ans et plus) et seniors (de 18 à 39 ans). Vingt-six agents, dont trois retraités de l'entreprise, étaient engagés dans les différentes épreuves.

Contact - Serge Perigaud, Bus, président USMT cyclisme, tél. : 01 43 32 37 42.



D.R.

Inscriptions Rentrée sportive avec l'USMT

La saison sportive commençant, septembre est le mois idéal pour s'inscrire aux sports collectifs pratiqués à l'USMT (football, rugby, basket, volley, hand-ball...). Les écoles de sport réservées aux jeunes

de 6 à 16 ans ont également repris chaque mercredi depuis le 2 septembre. L'USMT rappelle à ce sujet qu'elle offre la possibilité de passer gratuitement la visite médicale d'aptitude au

centre médico-sportif de la Croix-de-Berny, toujours le mercredi. Enfin, une nouvelle activité, la plongée sous-marine, fonctionne depuis le 1^{er} septembre.

Contact - USMT, tél. : (01 40 4) 8 73 98.

Le patrimoine fête Guimard

Démonstrations de peinture, pose de carrelage par

les ouvriers d'ITA, conférence sur l'histoire des bouches de métro... Les 18, 19 et 20 septembre, lors des Journées du patrimoine, Guimard sera à l'honneur.

Démontage de la trémie d'accès secondaire porte Dauphine sur la ligne 2, pour restauration par les équipes d'ITA.

forge... Les ouvriers d'ITA exposeront pour la première fois leur savoir-faire. Il existe encore quatre-vingt-sept entourages d'accès au métro créés en 1900 par l'architecte Hector Guimard. Monuments classés depuis 1978, ils bénéficient d'une attention particulière pour leur entretien et leur restauration.

ITA-AMI Interventions a d'ailleurs mené un travail de formalisation des interventions, en collaboration avec les Monuments historiques et le département PRO, pour rationaliser les différentes phases de démontage, restauration, remontage, recherche de couleur. Une démarche qui a permis de fixer, par écrit, le savoir-faire collectif des compagnons d'AMI Interventions.

Car les accès Guimard sont plus que jamais d'actualité. Véritables ambassadeurs du paysage parisien et de son métro, leurs moulages s'exposent sur les réseaux étrangers : déjà à Lisbonne, bientôt, en octobre, à Mexico...

Exposition, les 18, 19 et 20 septembre, 1, rue Philidor, 75020 Paris.
Contact - Francine Germond, ITA, tél. : (01 41 9) 5 41 65.

Le clou des Journées du patrimoine 1998 devrait, sans conteste, être l'exposition Guimard réalisée par le département ITA, les 18, 19 et 20 septembre.

Au programme, des conférences sur l'histoire des

célèbres bouches de métro, sur leur restauration..., mais aussi des stands de métiers. Démonstrations de peinture, avec la mise en œuvre de la patine, maçonnerie avec pose de carrelage, métallerie avec le façonnage de pièces à la

La médiathèque à la Maison de la RATP

La Médiathèque (documentation et archives historiques) quitte le site de Vincennes-Minimes pour s'installer à la Maison de la RATP (niveau - 1 sous l'Espace-Clients). Elle est fermée au public depuis la mi-juillet afin de préparer un déménagement qui se poursuivra jusqu'en octobre. Conséquences pour les utilisateurs : les recherches dans les archives historiques sont suspendues et les recherches téléphoniques en matière de documentation seront traitées au cas par cas, en fonction de la disponibilité de la documentation.

Réouverture en novembre à la Maison de la RATP.

Contact - Unité Mémoire de l'entreprise-information documentaire, département du Patrimoine, tél. : (01 49 5) 7 82 67.



Fulgence Bienvenüe à livre ouvert

En 1900, débutaient les travaux de construction du métropolitain de Paris. En avant-première des commémorations du centenaire, un ouvrage va paraître, qui relate cette formidable épopée dirigée par l'ingénieur Fulgence Bienvenüe. Ce dernier aura su entre 1898 et 1932 relever tous les défis pour avoir la satisfaction de voir, en 1936, un réseau pratiquement achevé. Plus d'une centaine de photos, croquis, dessins, pour la plupart peu connus, permettent de découvrir qui était vraiment le « Père du Métro ». Un prix préférentiel de souscription est proposé aux agents. *Fulgence Bienvenüe et la construction du métropolitain de Paris*, Alexandre Ossadzow et Claude Berton, 215 pages, Presses de l'Ecole nationale des ponts-et-chaussées. 275 francs TTC (+ 50 francs de frais d'envoi) si l'ouvrage est commandé avant le 15 octobre 1998 (prix public : 390 francs TTC après cette date).



Règlement par chèque, à l'ordre des Presses de l'ENPC, et adressées à J.-C. Monnet, STP, 9-11, avenue de Villars, 75007 Paris, tél. : 01 47 53 28 92.

**PLUS ON BOUGE
PLUS ON A BESOIN D' "R"**



Imagine "R"
**LA CARTE DE TRANSPORT A TARIF REDUIT
POUR LES JEUNES* EN ÎLE-DE-FRANCE**

N° AZUR 0801 510 520**

** FERT PUNE COMMUNICATION LOCALE

ADATRIF

aplr



SNCF

STP Île de France - 100 rue de la République - 93000 La Courneuve - Tél : 01 41 39 50 00