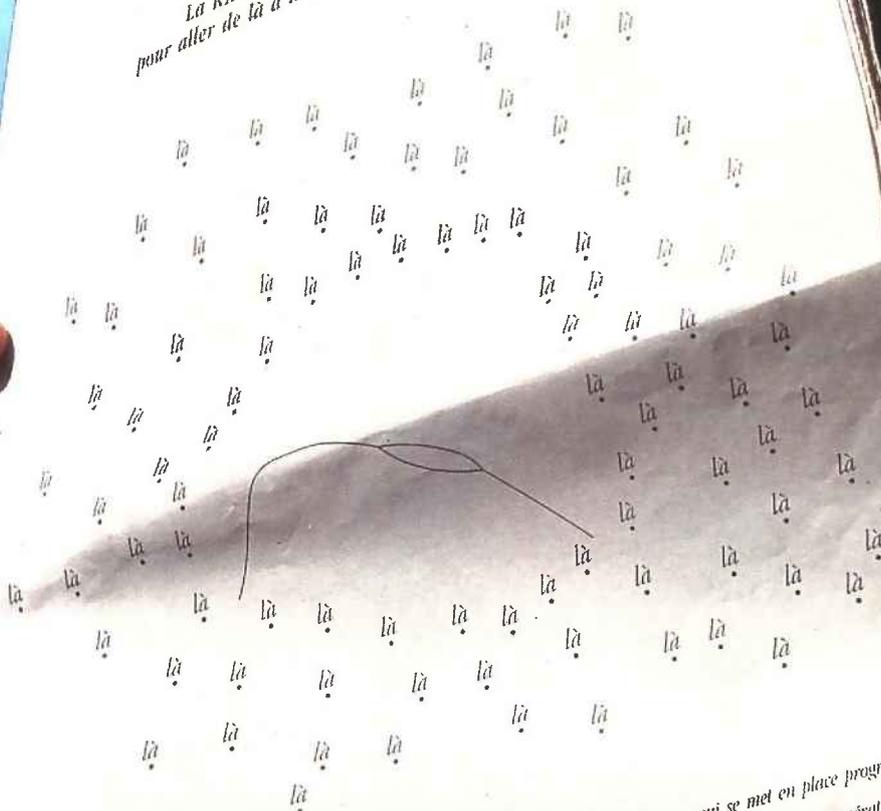


ENTRE LES LIGNES

La RATP crée "Autrement Bus"
pour aller de là à là sans passer par Paris.



Quand on vit en Ile-de-France, il est compliqué de se déplacer d'une ville à l'autre. En effet, tous les réseaux de circulation ont été conçus pour aboutir à la capitale. Pour redonner à chaque ville sa personnalité propre, il a fallu adopter une politique de décentralisation. L'esprit libre RATP et qu'ils en profitent facilement et à tous

"Autrement Bus." Un réseau qui se met en place progressivement. Un réseau aux mailles serrées pour que les agglomérations communiquent, pour que leurs habitants découvrent qu'il existe un théâtre, un centre sportif ou culturel à 5 minutes de chez eux.

L'esprit libre
RATP

Campagne RATP-RSCG

"L'esprit libre" souffle
sur la RATP

— 3 —

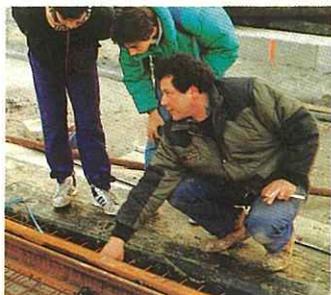
LE CHANGEMENT SUR LES RAILS



La décentralisation au RER, vue par quatre chefs d'UDO.

— 6 —

SUR LA VOIE DU TRAMWAY



Portrait d'un poseur de voies sur le chantier de Saint-Denis - Bobigny.

— 8 —

UNE RAME EN PISTE



La ligne Antony-Orly ouvrira en septembre 1991. La première rame OrlyVal vient d'arriver.

— 10 —

JURIDIQUEMENT VÔTRE



Une équipe juridique répond aux problèmes personnels des agents...

— 11 —

RATP, UN GÉNIE TRÈS CIVIL



Voyage sur la ligne D... en 1995.

— 14 —

L'ESPRIT LIBRE SOUFFLE SUR LA RATP

Tout ce qu'il faut savoir sur la nouvelle campagne de communication concoctée par RSCG pour la RATP.



Fig. 1
marronnier.



Fig. 2
cressier.



Fig. 3
cedre du Liban.

Si la RATP a équipé ses bus de pots pyrolytiques, c'est aussi pour préserver certaines essences.



Fig. 4
platane.



Fig. 5
chêne fastigié.



Fig. 6
tilleul argenté.

— 26 —

REFLEX

Le portfolio de la RATP

— 27 —

L'ACTUALITÉ

Les nouvelles de la RATP en bref.

LE CHANGEMENT SUR LES RAILS

Lancée dès mai 90 dans le RER, la décentralisation a radicalement modifié l'exploitation des lignes A et B. Quatre responsables des unités décentralisées opérationnelles Transport et Gares expliquent comment cette réorganisation améliorera l'efficacité de chacun. Déjà les signes de ce vrai bouleversement se font sentir chez les cadres. Les agents de maîtrise, eux, ont exprimé leurs souhaits quant à leurs nouvelles fonctions et ont reçu une formation avant d'être opérationnels le 1^{er} mars. Quant aux agents d'exécution, il leur faudra attendre encore quelques mois avant que ces mesures ne leur permettent de mieux utiliser leurs compétences !

P. Martin, responsable de l'UDO Gares ligne B et A. Zapata, chargé de l'exploitation Gares ligne A, confrontent leur expérience de la décentralisation.

Qu'est-ce que la décentralisation a apporté aux UDO Gares des lignes A et B du RER?

Philippe Martin : Une manière radicalement différente d'exploiter les lignes. Avant mai 89, il fallait avant tout faire rouler les trains. L'accueil, la vente et l'information aux voyageurs étaient en fait relégués au second plan. Aujourd'hui, en dissociant sur chacune des lignes du RER les activités « Transport » des activités « Gares », on a placé sur le même niveau la circulation des trains et l'exploitation des gares. Du coup, le service aux voyageurs est devenu notre priorité.

Comment cette distinction « Gares » et « Transport » du RER s'est-elle traduite?

Antoine Zapata : Une fois

les chefs d'UDO Gares et Transport nommés, les équipes de cadres se sont constituées. Chaque cadre a maintenant une mission propre comme la formation, les travaux d'aménagements, l'exploitation commerciale. De plus, les cadres qui constituaient la réserve pouvaient difficilement s'impliquer et travailler sur la durée.

La décentralisation a supprimé la notion de réserve et clarifié les responsabilités des cadres.

Cela renforce-t-il votre efficacité?

A. Z. : Oui, parce que parallèlement, l'UDO Gares dispose de pouvoirs plus larges.

P. M. : Avant, les cadres n'étaient que des forces de propositions. Quand ils voulaient donner une gratification à un agent exemplaire,

sanctionner un retard ou répondre à une plainte déposée par un voyageur, ils rédigeaient un rapport et tout se réglait à l'échelon supérieur. En cas de désaccord, les discussions étaient houleuses! Aujourd'hui, les décisions sont plus rapides, plus directes. On a pu donner par exemple à un agent de maîtrise de notre ligne une prime parce qu'il a conçu un petit présentoir astucieux pour la vente des Télécartes.

Comment cela s'est-il passé ?

P. M. : Il est venu nous voir avec un dessin et des idées. Nous lui avons donné le feu vert pour réaliser le prototype qu'il a fait fabriquer par la manufacture de Championnet. Il a consulté d'autres agents de la ligne. Son projet a été retenu pour l'UDO

« Les agents identifieront leur chef et la maîtrise connaîtra mieux ses équipes »

Antoine Zapata,
(exploitation
Gares ligne A)



La décentralisation passe aussi par le RER. Quatre chefs d'UDO s'expriment.



Gares ligne B et sera peut-être généralisé sur le RER.

Une telle démarche aurait-elle été possible avant la décentralisation ?

A. Z. : Oui, mais plus difficilement. Notre autonomie budgétaire était réduite, voire inexistante.

P. M. : L'esprit d'initiative était vite étouffé car il suffisait qu'un seul maillon de la chaîne rejette le projet pour qu'il échoue.

Voilà un exemple positif. Mais en cas de sanction, cette plus grande liberté accordée aux cadres ne risque-t-elle pas d'engendrer l'arbitraire auprès des agents ?

P. M. : Non, les décisions ne se prennent pas de manière isolée et nous connaissons bien les situations. De plus, les niveaux de signatures diffèrent entre les cadres et le chef d'UDO.

La décentralisation a-t-elle déjà touché la maîtrise ?

P. M. : Des changements importants ont été adoptés en concertation avec la maîtrise et le département RER ; ils

sont opérationnels depuis début mars. Nous avons organisé les équipes pour l'unité Gares et l'unité Transport, puis défini les nouvelles tâches. La maîtrise reste polyvalente (un agent peut aussi bien travailler pour l'unité « Transport » que pour l'unité « Gares » tout en étant assuré d'avoir le même déroulement de carrière). Mutations au sein des unités et formations polyvalentes sont donc garanties.

A. Z. : La réserve a également été supprimée. Chaque agent de maîtrise — on les appelle responsables de secteur — veillera aux installations d'une ou deux gares. Il aura aussi la responsabilité d'une trentaine d'agents, de leur formation, de leur évaluation. Les agents identifieront ainsi leur chef et la maîtrise connaîtra mieux ses équipes. Trop souvent, les agents étaient peu motivés car, performants ou pas, ponctuels ou souvent absents, ils étaient tous logés à la même enseigne. Cette personnalisation des rapports permettra des évalua-

tions plus justes, plus motivantes. L'exemple de la prime d'innovations remise à l'agent de maîtrise pour avoir fait réaliser le présentoir de Télécartes le montre.

Que se passe-t-il si un agent ne s'entend pas avec un de ses chefs ?

P. M. : Les responsables de secteurs ont été regroupés en équipes de cinq sur notre ligne et six sur la ligne A. Ces équipes seront à même de pondérer ce genre de problèmes.

A. Z. : S'ils ne sont pas résolus à ce niveau, c'est le chef d'unité qui en assurera l'arbitrage.

Que vous reste-t-il à faire ?

A. Z. : Il est urgent que la maîtrise joue son nouveau rôle car elle devrait gérer plus efficacement les problèmes qui affectent au jour le jour les agents.

P. M. : Il faut aussi définir avec les agents les nouvelles modalités d'exploitation des gares afin de leur permettre de mieux utiliser leurs compétences et leur intelligence.

Le point de vue de A. Gaudin, responsable de l'UDO Transport ligne B et C. Nicolini de l'UDO Transport ligne A.

Quels sont, selon vous, les points forts de la décentralisation, six mois après son lancement ?

André Gaudin : « On met derrière chaque fonction un responsable précis alors qu'avant on ne savait pas qui traitait une affaire et on ignorait à fortiori qui décidait. Avec trois niveaux hiérarchiques seulement, — le chef d'unité, le directeur de département et la direction générale — les responsabilités sont moins diluées ».

Christian Nicolini : « Les agents identifient clairement les responsables des unités décentralisées opérationnelles qui ne peuvent plus dire... « ce n'est pas moi qui décide ! » Aujourd'hui, un responsable d'UDO détient plus de pouvoir de décision. Il doit argumenter et justifier sa position auprès des agents avec lesquels il peut négocier, mais aussi avec sa hiérarchie car il a des objectifs à atteindre ».

La décentralisation apporte-t-elle une amélioration du service aux voyageurs ?

A.G. : « Le RER a toujours cherché à offrir un service de qualité et cet objectif n'a pas changé. Il est maintenant plus précis et nous disposons d'une autonomie et de moyens plus grands pour l'atteindre. Gare-du-Nord par exemple, nous aurons un PC simplifié en tête du quai ; il a été obtenu rapidement avec le concours de l'Ingénierie Exploitation Ferroviaire.

« A travers l'exemple du PC simplifié on voit bien que les problèmes se traitent au bon niveau. J'ajouterai qu'on retrouve cet objectif de service de qualité dans les négociations que nous menons avec les agents. Lorsqu'on accorde un tour supplémentaire, c'est pour améliorer le service public et pas seulement pour satisfaire les attentes des agents ».

Où en est l'organisation interne des UDO Transport ?

C. N. : « La première étape a consisté à répartir les 14 cadres de la ligne en deux équipes de 7 entre l'unité Transport et l'unité Gares. Et nous avons entièrement redéfini leurs tâches. Dans une deuxième étape, nous avons

«Aujourd'hui, les décisions sont plus rapides, plus directes»



Philippe Martin, (UDO Gares ligne B)

SUR LA VOIE DU TRAMWAY

Pour mettre le tramway Saint-Denis-Bobigny sur ses rails, des poseurs de voies sont sortis du tunnel. Témoignage.



Les passants s'arrêtent, s'intéressent. La discussion s'engage...

Ils sont trois sur le chantier du tramway Saint-Denis-Bobigny à exercer le métier de poseur de voies. L'un d'entre eux, Jean Medakria « opère » sur le secteur La Courneuve-8-mai-1945 et l'hôpital Avicenne de Bobigny, d'une longueur de 1 250 m environ. Les bulldozers, après avoir préparé la plate-forme ont quitté la place pour la céder aux poseurs de voies. Autre travail, autres méthodes : la pose de la voie consiste tout d'abord à poser un tapis en matériau isolant, puis on coule du ciment sur 5 cm d'épaisseur. Le ferrailage mis en place, on pose les rails qui sont soudés, on procède au réglage de la voie, puis on coule du béton de blocage et, enfin, on effectue le pavage puisque la voie est au niveau de la rue. La dernière opération consiste à joindre les pavés par du goudron. « Nous sommes tributaires du temps puisque le chantier est en extérieur, remarque J. Medakria, le froid, la pluie peuvent ralentir les travaux mais ne nous arrêtent pas. Nous travaillons pendant la semaine avec des journées un peu plus longues que prévues lorsque les travaux l'exigent. Dans certains secteurs, lorsqu'il s'agit de traverser un carrefour, comme la place

Normandie-Niemen à Bobigny, par exemple, nous continuons le chantier pendant le week-end pour réduire au maximum les perturbations de la circulation ; mais cela se passe bien, il y a une bonne entente dans l'équipe ainsi qu'avec l'entreprise Montcocol, chargée du chantier. »

Je préfère la pluie au tunnel

Rien de très original, somme toute, dans ce travail de pose de la voie, si ce n'est, pour J. Medakria, le fait de travailler à l'extérieur. « Je suis entré à la RATP en mars 1971, au Service de la voie dans le métro, après avoir été, dans le privé, monteur en charpentes métalliques. » Bruit, poussière, fatigue, horaires de nuit : le renouvellement des voies du métro est un travail parmi les plus pénibles que J. Medakria a exercé pendant dix-neuf ans sur les lignes 4, 11, 5, 8 et les autres... Aussi, lorsque l'on parle de pose de

la voie à l'air libre pour le tramway, J. Medakria saisit cette occasion de changer. « Et maintenant, je suis satisfait de mon choix. Je préfère la pluie et le froid au tunnel ! et puis, il y a des jours ensoleillés et doux, comme aujourd'hui, même en janvier. Autre intérêt, les contacts avec les "gens". Nous travaillons dans la rue, les travaux sont spectaculaires, alors bien sûr, les passants s'arrêtent pour regarder et ceux qui ont du temps engagent la conversation. Les travaux occasionnent une certaine gêne et l'on se fait parfois quelque peu prendre à partie, mais cela ne va pas quand même pas jusqu'à l'agressivité ! "Pourquoi installer un tramway supprimé en 1937, c'est n'importe quoi !" ; "Comment allez-vous traverser le carrefour des 4-Routes ? Un carrefour dont la réalisation a coûté des millions, quel gâchis !" Mais la plupart du temps, les contacts sont bons et intéressants ; les gens, et surtout les retraités, discutent avec nous, nous posent des questions : "Le pavé que vous utilisez, il vient bien de Bretagne, c'est du granit ? Vous comprenez, je suis breton..." Nous avons même nos habitués qui viennent fidèlement chaque jour voir l'avancement des travaux. Quand je pense au travail en tunnel que j'ai exercé pendant près de vingt ans... » Plusieurs mois de travaux sont encore nécessaires, mais à la fin de l'année 1992, le tramway sera sur ses rails et Jean Medakria reprendra son ancien travail, sous terre, à moins que... « Une fois la voie terminée, il faudra l'entretenir ; j'espère pouvoir rester pour assurer la maintenance des voies du tramway, ce serait dur pour moi de retourner en tunnel. » ■

Simone Feignier

négocié durant plusieurs mois avec les agents de maîtrise leur rattachement à l'une des deux UDO, « Transport » ou « Gares ». Cette nouvelle organisation est mise en place depuis le 1^{er} mars et il est encore trop tôt pour en parler. Quant aux conducteurs, ils n'ont pas encore été touchés par cette vague de changements car ils étaient, de fait, déjà spécialisés dans les activités transports ».

A. G. : « Sur la ligne B comme sur la ligne A, je fais en sorte que le maximum de l'encadrement soit sur le terrain afin de pouvoir régler au plus vite, avec les conducteurs, les problèmes qui surgissent, par exemple, du fait du vieillissement du matériel roulant.

Et l'efficacité dans l'exploitation des lignes ?

C. N. : « Elle s'est considérablement améliorée. Mais pour être plus performant encore, il faudrait renforcer notre potentiel humain car nous réalisons des tâches jusqu'à effectuées par d'autres ser-

vices de la Régie. Par exemple, le service Juridique m'a récemment adressé un courrier me demandant de gérer le contrat des locations de parking pour les conducteurs de Nanterre-Préfecture. J'ai dû le renvoyer faute de temps et de personnel pour le faire...! »

A. G. : « 90% du courrier adressé par les agents à un service centralisé sera dorénavant traité par l'unité.

On aurait besoin de secrétaires, d'assistants gestionnaires, mais aussi d'agents formés aux études pour réaliser de petites modifications sur le matériel roulant ou les installations fixes par exemple ».

L'autonomie des lignes ne peut-elle pas entraîner des risques d'incohérence ?

A. G. : « Les petites modifications sur le matériel roulant ne remettent pas en cause la cohérence de l'exploitation. Le groupe Ingénierie Exploitation Ferroviaire qui est rattaché à la Direction générale, reste responsable de la sécu-

rité ferroviaire de la RATP. Et on pourrait très bien imaginer un système d'audit qui contrôlerait nos travaux ».

Comment consolider la démarche ?

C. N. : « Pour nous, la décentralisation doit être effectuée par tous car nous ne pouvons progresser qu'ensemble.

En effet, nous rencontrons encore des difficultés dans nos relations avec quelques unités ou services de la RATP lorsque ceux-ci ont conservé leur ancienne structure. On a conscience cependant qu'on ne peut pas tout bouleverser en si peu de temps ! »

A. G. : « Notre pari au cours de ces sept derniers mois a été d'amorcer ce processus de changement tout en continuant d'assurer le meilleur service, ce qui n'a pas été une mince affaire !

Il a fallu gérer le quotidien — les aléas et les affaires courantes — et mener une réflexion en profondeur ». ■

**Propos recueillis
par Marie-Odile Cahour**

**« Pour nous,
la décentralisation
doit être effectuée
par tous car
nous ne pouvons
progresser
qu'ensemble. »**

**André Gaudin,
(UDO Transport ligne B)**

**Christian Nicolini,
(UDO Transport ligne A)**

La voie du tram

Le 2 mai 1990, les travaux de réalisation du tramway Saint-Denis-Bobigny commencent le long de la RN 186. Trois premières sections de chantier ont été ouvertes :

- en mai 1990, de la place du 8-mai-1945 (La Courneuve) au pont Repiquet. Sur cette section longue de 1 250 m, la pose de voie est terminée entre la place du 8-mai-1945 et la future station « Maurice-Lachâtre », soit 300 m de voie double ;

- en juin 1990, du pont Repiquet à la préfecture de Bobigny. Après son terminus, le tramway empruntera une voie unique, d'une longueur de 650 m, pour gagner les ateliers de Bobigny en passant par le parc de la Bergère. 100 m de voie ont déjà été posés ;

- en novembre 1990, Hôpital-Avicenne à Bobigny ; 100 m de voie sont posés à la hauteur de l'hôpital, cela afin de gêner le moins de temps possible l'accès de l'établissement pendant les travaux.

La voie, constituée de rails à gorge, étant située au niveau de la chaussée, un revêtement de pavés en granit est posé avec des épaisseurs différentes de pavé selon que la voie est en site propre (7 cm) ou avec passage de voitures (14 cm). Les passages pour piétons seront signalés par l'emploi de dalles de granit à la place des pavés. Enfin, dans le parc de la Bergère, la voie sera revêtue de gazon. Une voie qui se soucie de son environnement !

Jean Medakria :
 « Une fois la voie terminée, il faudra l'entretenir. »



La première rame OrlyVal est arrivée. La ligne reliant la gare d'Antony aux aéroports d'Orly ouvrira en septembre 1991.

UNE RAME EN PIS

Début janvier, deux plateaux camions immatriculés 59 ont livré les deux premières voitures d'OrlyVal au garage-atelier de Wissous, dans l'Essonne, situé à mi-parcours de la ligne. Accouplées, ces voitures forment la première rame OrlyVal. Après des essais concluants sur la voie d'essais de Lille, cet élément effectue ses premiers tours de roues sur le tronçon compris entre l'atelier et Orly. Quatorze autres voitures vont suivre. Tout sera prêt pour l'ouverture, le 30 septembre 1991, entre la gare d'Antony de la ligne B du RER et les aéroports d'Orly Ouest et Sud, trois mois avant la date prévue initiale-

ment pour la mise en service de la ligne. Le matériel roulant d'OrlyVal est identique à celui du VAL à Lille, en service depuis sept ans. Il est du type 206 comme celui prévu à Toulouse en 1993, et ultérieurement à Bordeaux et

Rennes. Avec 26,140 m de longueur et 2,060 m de largeur, la rame VAL a une capacité de 116 places dont 60 assises, et comporte des racks pour les bagages. Il s'agit d'un matériel sur pneus à deux essieux par voiture,

Les métros automatiques VAL

En service :

Lille — ligne 1 : 13 km mis en service en 1983 ;
Lille — ligne 1 bis : 12 km — 1989 ;
Jacksonville : 1 km — 1989.

En construction :

OrlyVal : 7,2 km — ouverture en 1991 ;

Chicago : 4,3 km — 1992 ;
Taïpeh : 11,2 km — 1992 ;
Toulouse : 10 km — 1993 ;
Lille : extension ligne 1 bis — 1994.

A l'étude :

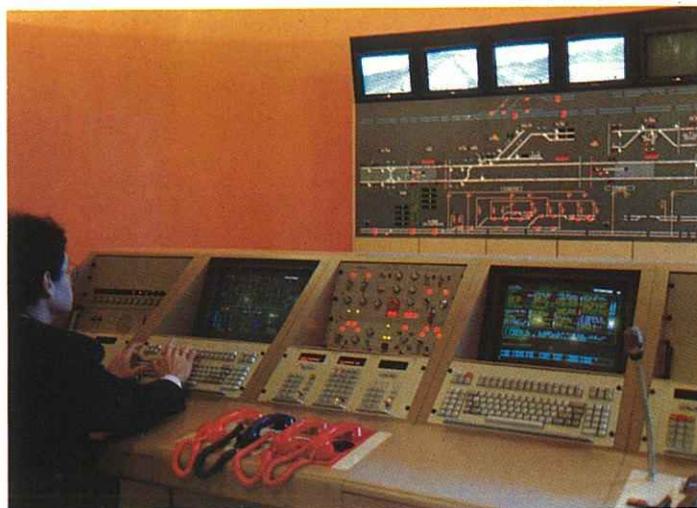
Bordeaux : 13 km — 1996 ;
Roubaix-Tourcoing — 10 km — 1996 ;
Rennes : 9 km.

assuré grâce à la détection continue du signal émis par les véhicules sur des boucles de détection qui sont disposées dans le tapis de transmission implanté sur la voie. Aux extrémités du tronçon, le passage d'une rame interrompt un faisceau d'ondes infrarouges disposé en travers de la voie. L'ensemble du système est placé sous surveillance du PCC installé dans le garage-atelier de Wissous ; il veille au bon fonctionnement des automatismes et informe les opérateurs de l'état du système. Pour la réalisation de la liaison OrlyVal, des contrats ont été passés entre Matra Transport et SOFRETU concernant les études du projet, la coordination des travaux de génie civil et des équipements non liés au système Val. Le montage du contrat liant Matra et SOFRETU pour la maîtrise d'œuvre du génie civil et la réalisation de quelques équipements, a été suivi par Pierre Weil (département Métro), les études par Jérôme de La Ménardière (SOFRETU), et la coordination des travaux par Gérard Lemoine (SOFRETU). Henri David (ITA) a été chef de discipline pour le génie civil pendant toute la durée du projet. Plusieurs agents de la RATP sont par ailleurs détachés à la société concessionnaire OrlyVal : Thierry Lansier (venant de CML), Directeur du marketing, Daniel Delattre, Directeur des travaux, également chef de l'unité Distribution d'Energie métro et bâtiments du département ESE. L'articulation RATP-OrlyVal est assurée par des agents de la Régie dans de nombreux domaines parmi lesquels : l'exploitation de la ligne B, la coordination et les échanges d'informations avec le PCC Denfert, la signalétique, l'organisation de la tarification et les principes fonctionnels du système de péage. Il en est de même à la société chargée de l'exploitation d'OrlyVal qui a pour Directeur général, Patrick Varrall (MRF). Le chef du garage-atelier est Gérard Miquerol (MRF), et Jean-Claude Cohen (MTR) est ingénieur d'étude et de sécurité. Trois des superviseurs du PCC OrlyVal sont Philippe Ouzé, Guiseppa Magnifico (tous les deux du PCC Bourdon) et Pascal Tomezik (PCC Denfert-Rochereau). ■

Alain Malglaive



Janvier 1991, la première rame est arrivée !



PCC sophistiqué, pilotage automatique oblige.



Intérieur design.

OrlyVal

Le projet OrlyVal, présenté par Matra Transport et soutenu par la RATP et Air Inter, a été choisi par le Syndicat des Transports Parisiens (STP) en décembre 1987. La convention signée entre le STP et la Société anonyme OrlyVal consiste en une concession de travaux et de service public jusqu'en 2021. Le financement du projet est totalement privé. Le capital de la Société con-

cessionnaire OrlyVal se répartit de la façon suivante : Matra Transfinex et Air Inter 26,7% chacun, Lyonnaise des Eaux 13,3%, Banque Indosuez et Crédit Lyonnais 6,7%, etc. Indiquons que la RATP a 3,3% du capital. Une société anonyme chargée de l'exploitation de la ligne OrlyVal vient d'être créée, avec 51 % des parts à la RATP et 49 % à Matra Transfinex.

TE
chaque voiture étant motrice. La vitesse des véhicules est de 70 km/h, la vitesse commerciale étant de l'ordre de 50 km/h. Ce matériel est à conduite automatique sans conducteur. En cas de défaut ou de panne dans les domaines sécuritaires, le freinage d'urgence est déclenché automatiquement, provoquant l'arrêt immédiat de la rame. Les fonctions sécuritaires assurées par le système sont, entre autres, le respect des vitesses maximales, la protection anti-collision, et la protection des voyageurs à l'ouverture et fermeture des portes sur les quais. Le suivi de la progression des trains, en pilotage automatique, est

JURIDIQUEMENT VOTRE

S

Successions,
divorces, troubles
du voisinage...
une équipe
juridique répond
aux problèmes
personnels
des agents.



ROY/COM-AY

Vous êtes peut-être confronté à un problème juridique : savez-vous qu'il existe à la Régie une consultation à titre personnel ? « Comme la grande majorité des Français, les agents de la Régie sont le plus souvent désarmés face aux problèmes juridiques de la vie quotidienne ou à la procédure judiciaire. Le service Juridique a donc créé pour eux cette consultation », explique Pierre Schbath, de l'unité 2 du service Juridique, qui anime la permanence avec Jacqueline Conan.

La plupart des demandes concernent la vie personnelle de l'agent : législation en cas de séparation du couple et garde des enfants (c'est le thème qui revient le plus souvent), problèmes de logement — troubles du voisinage, construction, locations. « Lors de la parution des nouvelles lois sur les baux d'habitation, se souvient Pierre Schbath, nous avons brusquement reçu un afflux de demandes. » Les questions fiscales sont aussi souvent abordées, notamment en cas de droits de succession. Cette consultation ne traite que rarement des affaires où la Régie se trouve di-

rectement impliquée (sauf en cas de problèmes d'assurances après une agression par exemple).

« Nous proposons à l'agent qui nous consulte une ligne de conduite, un conseil qui, le cas échéant, le dispensera de voir un avocat. Notre action s'apparente aux consultations tenues dans les mutuelles, les mairies... Elle est gratuite (et donc désintéressée !). Nous essayons d'éviter aux agents des frais inutiles, des procédures coûteuses, et souvent hasardeuses. Libre ensuite à chacun d'en tenir compte ou non. Mais, en aucun cas, nous ne nous substituons à un avocat, ni pour constituer un dossier, ni pour le défendre. Nous n'en avons ni le pouvoir ni le temps, notre rôle est seulement de conseil. » Le cas échéant, le juriste de permanence orientera l'agent vers un des avocats travaillant habituellement pour la RATP (et qui consentent souvent au personnel de la RATP des honoraires moins élevés), avec des indications sur la marche à suivre. L'agent qui souhaite contacter la consultation juridique, « fait un modèle 18 » ou, en cas d'urgence, télépho-

ne. La consultation se tient une matinée par semaine, avec un rendez-vous toutes les demi-heures. (Un conseil : venir à la consultation avec un maximum de documents, pour permettre au consultant d'avoir un aperçu complet du problème et éviter ainsi de multiplier les entrevues.) Si besoin, un nouveau rendez-vous sera pris pour approfondir le dossier.

Actuellement, les délais d'attente pour être reçu tournent autour d'un mois et demi, mais en cas d'urgence, assignation au tribunal par exemple, ils peuvent être réduits à une semaine. Ces délais peuvent décourager d'éventuels demandeurs, qui prennent surtout contact lorsqu'ils ont une affaire urgente à résoudre. « Actuellement, nous ne sommes que deux pour tenir cette consultation, explique Pierre Schbath, et c'est une mission extrêmement prenante. Derrière le problème juridique qui nous est soumis, il existe souvent un vrai problème social. Notre rôle se rapproche alors de celui de l'assistante sociale et exige beaucoup de capacité d'analyse. Il faut des années d'expérience pour être formé au conseil, pour savoir s'expliquer dans un langage clair, accessible à tous nos interlocuteurs. » D'où les difficultés de recrutement de nouveaux volontaires pour des permanences à effectuer en plus du travail quotidien. Pourtant, le service Juridique souhaite conserver cette fonction d'aide aux agents...

Au total, près de 300 consultations sont données par an : un chiffre somme toute impressionnant, compte tenu de la modestie des moyens mis en œuvre. ■

Yvonne Kappès-Grangé

Demande de consultation personnelle à adresser au secrétaire du service Juridique.

RATP, UN GENIE TRES CIVIL



SNCF-CAVIGNAL



Aujourd'hui la ligne D, exploitée par la SNCF, relie Orry-la-Ville à Châtelet-les-Halles. Demain, elle joindra la banlieue nord à la banlieue sud-est par le cœur de Paris. Le tronçon central entre Gare-de-Lyon et Châtelet-les-Halles reste à construire. La RATP en suit la réalisation.

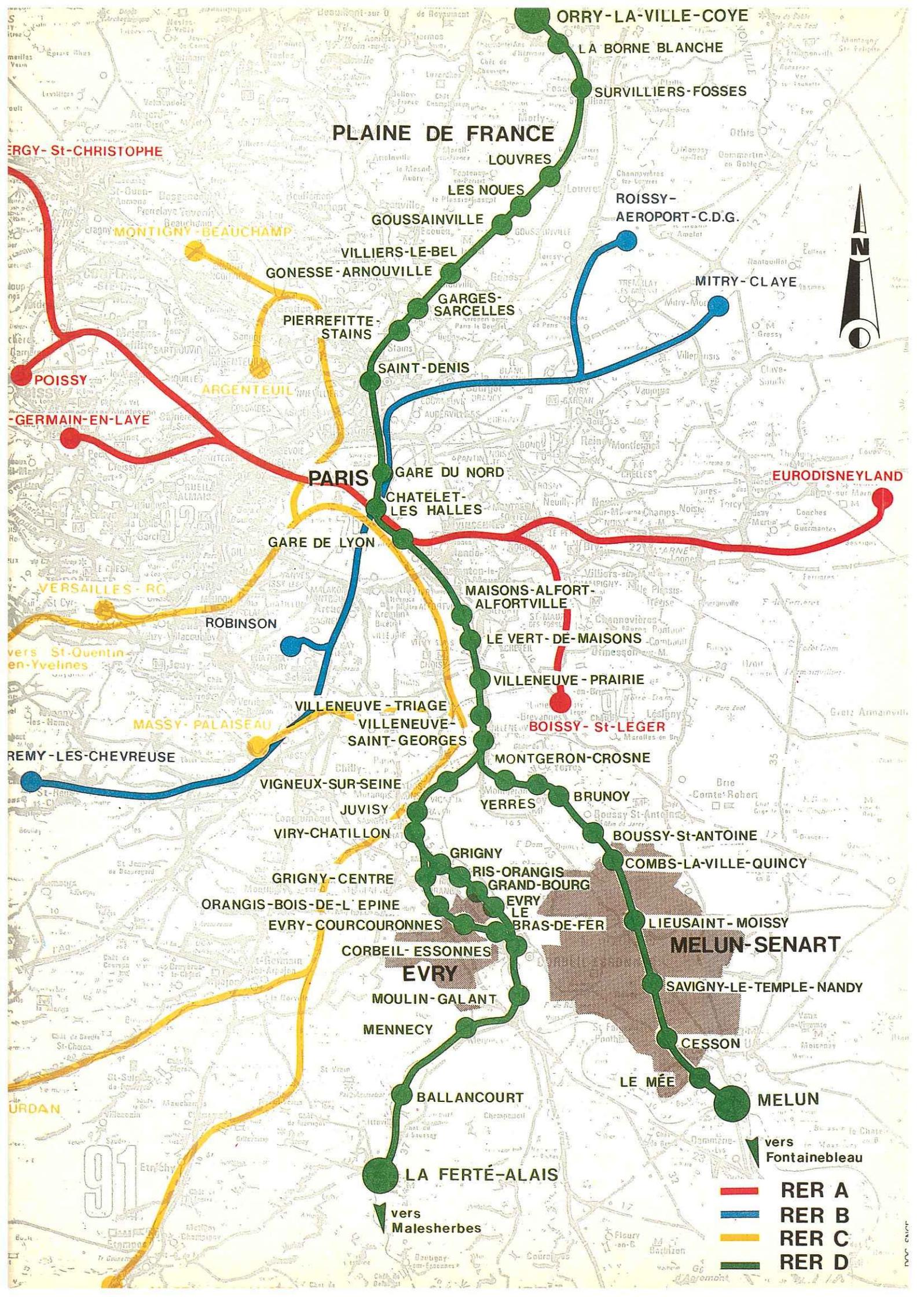
Ce tronçon comprend une suite d'ouvrages spéciaux entre Gare-de-Lyon et le boulevard de la Bastille, puis deux tunnels à une voie unique de 1,8 km de long chacun et de 6,30 m de diamètre, situés à 20 m de profondeur, se raccordant aux ouvrages d'avant-gare de Châtelet-les-Halles. En tout 5 km de tunnel à construire.

La SNCF en a la maîtrise d'ouvrage. La maîtrise d'œuvre et la maîtrise d'ouvrage déléguées ont été attribuées à la RATP qui va mener cette réalisation parallèlement à celle de MÉTÉOR.

Actuellement, deux puits d'essai sont en cours de réalisation. L'un dans le secteur de la gare de Lyon, l'autre près de l'Hôtel-de-Ville, mais les travaux de construction ne commenceront vraiment que dans le courant de l'été prochain.

Entre l'actuelle gare souterraine SNCF de Gare-de-Lyon et le boulevard Diderot, les travaux seront effectués à ciel ouvert et en souterrain avec des méthodes classiques entre le boulevard Diderot et le boulevard de la Bastille où deux puits seront creusés. Ils serviront à l'introduction et à la sortie du tunnelier qui forera successivement chacun des tunnels à voie unique entre le boulevard de la Bastille et les ouvrages d'avant-gare de la gare de Châtelet-les-Halles. « — Pardon, comment dois-je faire pour me rendre à Evry ? »

La jonction dans Paris, en 1995, de l'actuelle ligne D avec les lignes de la banlieue sud-est, constituera le plein développement de cette ligne. Voyage dans l'avenir.



« — Vous prenez la ligne D, c'est maintenant direct ! » répond un agent de Gare-du-Nord à une voyageuse qui apparemment ne regarde pas les affiches et ne s'intéresse pas beaucoup à l'actualité. En effet, la jonction des lignes d'Orry-la-Ville au nord et de celles d'Evry et de Melun-Sénart au sud-est, par les nouveaux tunnels qui vont de Châtelet-les-Halles à Gare-de-Lyon, a été inaugurée il y a quelques jours par le ministre des Transports. Dans son discours, il a rappelé que le projet d'une telle liaison qui devait utiliser au maximum les infrastructures existantes, avait été retenu par le Syndicat des transport parisiens dès 1976.



Voyager du nord au sud-est sans changer de rame... c'est pour 1995.

Ligne A comme... Allégée

Le ministre a ensuite mentionné les différentes étapes de mise en service. En octobre 1987, les trains SNCF en provenance de Villiers-le-Bel « descendent » à Châtelet-les-Halles en utilisant les voies RATP de la ligne B. C'est l'acte de naissance de la ligne D. Puis en janvier 1990, tous les trains de la ligne d'Orry-la-Ville font terminus à Châtelet-les-Halles.

Initialement la ligne D devait utiliser les tunnels RATP de la ligne A entre Châtelet-les-Halles et Gare-de-Lyon. Mais le succès rencontré par cette ligne, notamment sur son tronçon central, et les nouvelles possibilités techniques offertes par le système SACEM, ont conduit à renforcer le service en resserrant les intervalles entre les trains. Aussi, il s'est avéré techniquement impossible de faire passer les trains de la ligne D sur les voies de la ligne A en raison des cadences trop élevées qu'une telle situation supposerait. Il a donc été décidé de créer une nouvelle liaison entre la gare de Châtelet-les-Halles et Gare-de-Lyon SNCF souterraine, et pour des raisons techniques, il a fallu construire deux tunnels à voies uniques.

Le ministre a toute raison d'être satisfait ! Avec cette jonction, la ligne D devient une ligne du RER à part en-



tière ; elle relie une banlieue à une autre en passant par Paris où elle est en correspondance avec deux lignes du RER, six lignes de métro, et avec MÉTÉOR qui vient d'être inauguré, puis, plus tard avec ÉOLE, la cinquième ligne du RER. Elle participe à l'aménagement régional en assurant une meilleure diffusion des voyageurs dans Paris et en améliorant directement la desserte des pôles de Lyon-Bercy et de Gare-de-l'Est-Gare-du-Nord, et grâce à une correspondance aisée, ceux desservis par les lignes A et B.

De plus, l'achèvement de cette ligne permet d'accroître la capacité de l'offre de transport, grâce au renforcement de la fréquence de desserte aux heures de pointe. Enfin, la ligne D soulage la ligne A du RER entre Gare-de-Lyon et Châtelet-les-Halles.

Décidément, beaucoup d'informations avaient échappé à la voyageuse pour Evry. Mais, le principal pour elle est de gagner du temps en

évitant deux changements. Cette personne était vraiment pressée ; elle était déjà en 1995 !

Alain Malglaive

La ligne D demain

De Orry-la-Ville à Melun et Evry, via le centre de Paris, 35 communes au nord, et 65 communes au sud, dont les villes nouvelles de Melun-Sénart et d'Evry, sont concernées par la ligne D.

Cette liaison offrira également une relation directe entre la banlieue Sud-Est et le TGV-Nord, ainsi qu'entre la banlieue nord et le TGV-Sud-Est.

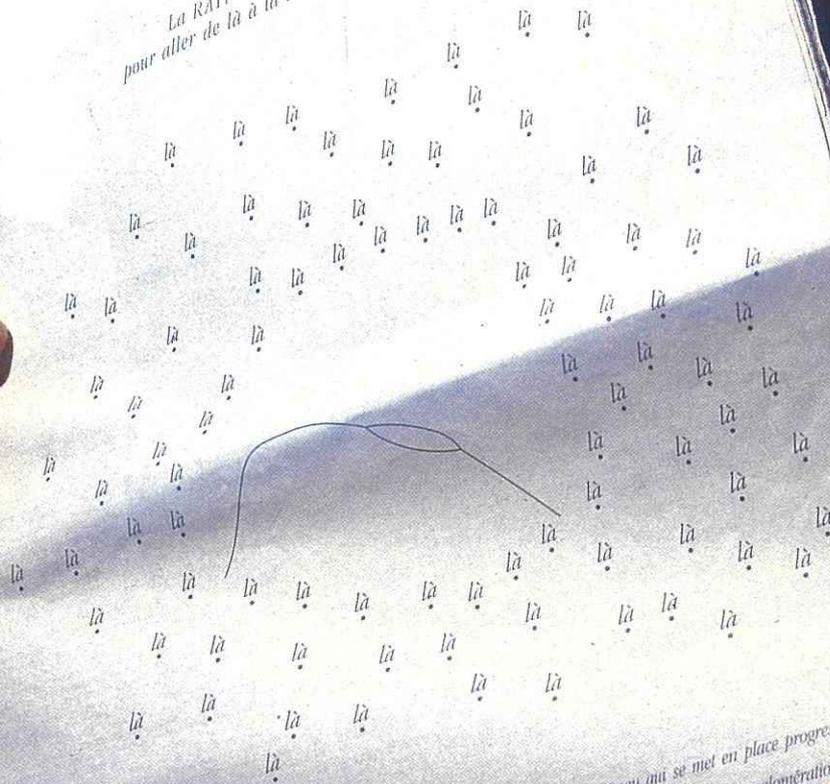
Dans une première étape, 12 trains à l'heure relieront directement, aux heures de pointe, la banlieue

sud-est à la banlieue nord et vice versa. Ultérieurement ce nombre sera porté à 16 trains à l'heure dans les périodes d'affluence.

Dans le sens le plus chargé, 20 000 voyageurs emprunteront à l'heure de pointe la section Gare-de-Lyon - Châtelet-les-Halles.

Les rames automotrices bicourant seront composées d'un ou deux éléments de cinq voitures à deux niveaux, d'un type identique à celui actuellement en service sur la ligne D et sur la banlieue sud-est.

La RATP crée "Autrement Bus"
pour aller de là à là sans passer par Paris.



Quand on vit en Ile-de-France, il est compliqué de se déplacer d'une ville à l'autre. En effet, tous les réseaux de circulation ont été conçus pour aboutir à la capitale. Pour redonner à chaque ville sa personnalité propre, il a fallu adopter une politique de décentralisation. Politique que la RATP a faite sienne en créant

"Autrement Bus". Un réseau qui se met en place progressivement. Un réseau aux mailles serrées pour que les agglomérations lointaines, pour que leurs habitants découvrent qu'il existe un centre sportif

L'esprit libre
RATP

et qu'ils en profitent facilement et à tout moment.

CAMPAGNE RSCG/RATP

L'ESPRIT LIBRE SOUFFLE SUR LA RATP

« L'esprit libre », c'est quoi au juste ? Un concept aux résonances prometteuses, séduisantes, attractives. Celui qu'a choisi la RATP pour forger sa nouvelle image. Pour affirmer son identité de service public résolument engagé dans la voie du modernisme.

Coup d'envoi d'une campagne de communication de haute volée : le 2 avril prochain. A partir de là, « l'esprit libre » partira à la conquête des réseaux et des voyageurs. Car il s'agit bien, à travers ce concept évocateur de qualité de vie, de créer des relations de complicité et un climat de confiance entre les agents de la RATP et nos clients, sans crainte d'aborder les problèmes quotidiens et d'en parler de façon réaliste.

La presse écrite et les médias audio, véhiculeront ce concept de « l'esprit libre » à la faveur d'un plan de communication concocté par l'agence RSCG (Roux-Séguéla-Cayzac-Goudard), l'un des « grands » de la publicité. Il conviendra, bien entendu, de le mettre en application à tous les niveaux de la RATP, par une vigilance et des efforts constants. Il s'agira là d'une œuvre de longue

haleine. Métro propre, fluidité dans la circulation des bus, lutte contre l'insécurité, échec aux taggers, protection de l'environnement, exportation de nos compétences et de notre savoir-faire : autant d'actions qui, menées et réussies, déboucheront sur cet « esprit libre », aussi bien pour la RATP que pour ses utilisateurs.

Et, dans le même temps, le renouveau du service public se bâtira. Avec le souci, pour les hommes et les femmes de la RATP d'offrir aux voyageurs une qualité de service toujours meilleure.

Pour une entreprise comme la nôtre, il était devenu nécessaire de communiquer. De se préoccuper de son image auprès du public. De faire connaître nos valeurs et nos traditions, nos objectifs et nos ambitions. « L'esprit libre » sera le trait d'union entre notre démarche interne et le vécu des voyageurs.

Un concept fédérateur, également. C'est pourquoi la sensibilisation de l'ensemble de l'entreprise à cette action capitale pour l'avenir de la RATP trouve, tout naturellement, sa place dans « Entre les Lignes », notre journal à tous.

UNE CAMPAGNE 5 SUR 5

Lutte anti-tag, environnement, opérations Autrement Bus, export et liberté, cinq grands thèmes pour une campagne.



Jacqueline Chabridon, directrice du département de la Communication publique à la RATP.

Jacqueline Chabridon, directrice du département de la Communication publique à la RATP, fait découvrir la nouvelle campagne au lecteur d'« Entre les Lignes ». Elle nous donne un premier avis : « La prochaine campagne est différente parce que nous avons cherché à établir un dialogue avec le public, simplement, en "parler vrai" : nous sommes une entreprise efficace, mais nous avons des problèmes et nous ne voulons pas les cacher. Nous en parlons et nous montrons comment nous essayons de les résoudre. »

CONCEPT

Une idée-force sous-tend l'ensemble de la campagne : grâce à sa richesse technique (diversité, étendue, complémentarité des réseaux) et humaine (l'esprit de service), la RATP est l'institution indispensable pour assurer des échanges humains et économiques en Ile-de-France.

Quand tout est fluide, l'Ile-de-France a l'esprit libre pour développer tous ses potentiels individuels et collectifs

et, de son côté, quand tout est fluide, la RATP a l'esprit libre pour se mobiliser au service des voyageurs.

THÈMES

• La politique anti-tag :

Les premiers résultats sur la ligne 13 du métro sont encourageants. La lutte anti-tag continue et il importe de restaurer l'autorité de la RATP. C'est un des buts de la campagne. Effacer les tags est d'autant plus important que cela contribue à améliorer le sentiment de sécurité dans le métro : un métro propre est perçu comme un métro plus sûr.

• L'environnement

La communication doit trouver des thèmes porteurs ayant un impact sur la vie quotidienne : l'environnement s'impose de lui-même.

Il existe à la RATP des projets qui vont dans ce sens : par exemple, la mise en service d'un tramway reliant Saint-Denis à Bobigny, en 1992, ou l'expérimentation des pots pyrolitiques... Il est trop tôt pour l'affirmer, mais la RATP pourrait également, à l'avenir, parrainer une fondation en Ile-de-France pour l'environnement.

• Autrement Bus

Avec le bus, on peut se déplacer de ville à ville en Ile-de-France. On peut prendre le bus comme on prend le métro. Même si le trajet n'est pas direct, on dispose sur la ligne d'une correspondance qui permet d'aller à l'endroit souhaité. A l'avenir, plus besoin de passer par la capitale pour se rendre d'une commune de la périphérie parisienne à une autre commune de banlieue.

En mai 1991, « Autrement Bus » a été étendu au département de Seine-Saint-Denis, desservant d'un coup 250 000 habitants supplémentaires.

C'est comme si la ville de Reims avec son agglomération changeait tout son réseau bus.

En parlant d'« Autrement Bus », la Régie vise un objectif double : prouver que la RATP, ce n'est pas seulement le métro et affirmer sa vocation régionale.

• L'export

La RATP, via SOFRETU, traverse les frontières : Mexico, le Caire, Abidjan, Montréal... A l'étranger, elle vend de l'intelligence, et du coup met en avant sa capacité d'adaptation aux spécificités locales. A la fois sa fierté et sa vitrine, l'export est en plein « boom » : la RATP est bien placée pour construire le futur métro de Canton et prospecte actuellement auprès de sept autres villes chinoises.

L'ensemble des thèmes est regroupé dans une annonce, la dernière à paraître, qui insiste sur la volonté de recréer le dialogue entre la RATP, ses agents et les voyageurs sur le thème de l'esprit libre.

PLAN MÉDIA

A partir du 2 avril, vous pourrez découvrir les annonces dans :

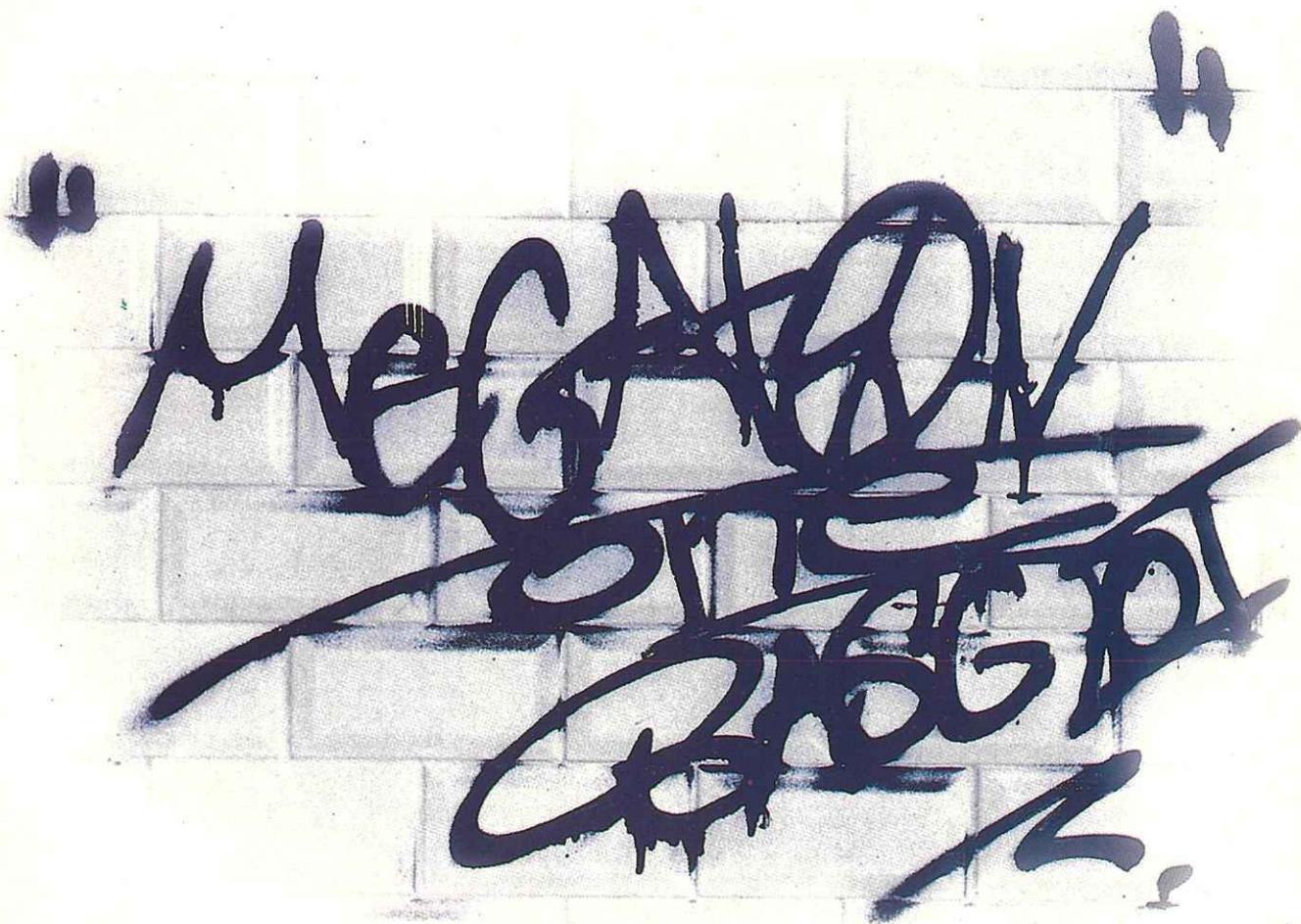
La presse quotidienne avec « France-Soir », « Libération », « le Parisien », « le Monde », « le Figaro », « l'Humanité », les « Echos », la « Tribune de l'Expansion » et « la Croix ».

La presse magazine avec « l'Express Paris », « le Nouvel Observateur », « Paris Match », « TV Magazine » et « VSD ». Leur parution sera étalée sur cinq semaines, à raison d'un thème par semaine, soutenue dans le même laps de temps par la diffusion des messages radio sur France Inter, RTL, Europe 1 et NRJ.

Le 2 avril, à 18 h 20, Olivier de Rincquesen recevra en avant-première « l'esprit libre » dans son émission « Découvertes » sur Europe 1.

Dans les pages suivantes, « Entre les Lignes » vous présente en exclusivité la campagne « l'esprit libre ».

*Bien que nos galeries soient les plus
fréquentées, certains modes d'expression
n'y auront plus leurs places.*



Venue des USA, la mode des graffitis déferle en France. Ce mode d'expression, comme tous les autres, nous le respectons mais impose à des millions de voyageurs un graffiti tous les mètres, c'est un mépris de leur liberté.

C'est pourquoi nos équipes de nettoyage effacent systématiquement toute trace de tags dans le métro et sur les bus. Les mesures

L'esprit libre

prises par la RATP permettront à nos voyageurs

RATP

de circuler plus sereinement, l'esprit libre.

*Si la RATP a équipé ses bus
de pots pyrolytiques,
c'est aussi pour préserver
certaines essences.*



fig. 1
marronnier.

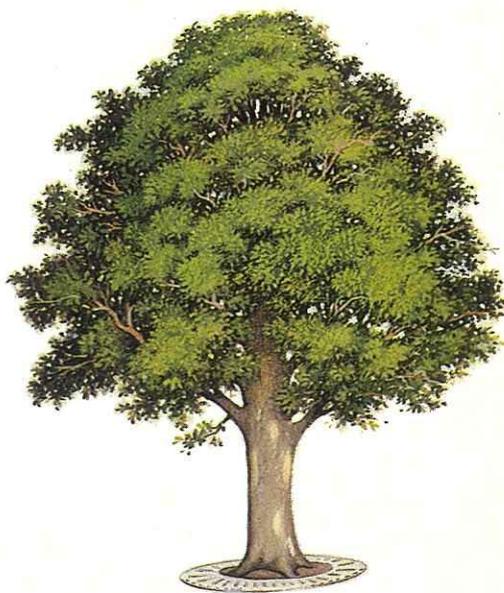


fig. 4
platane.

*Quand la RATP équipe ses bus de pots non polluants
elle choisit ce que la science peut lui fournir de meilleur : la pyrolyse. Des pots d'échappement qui permettent la décomposition de la plupart des goudrons*

et des gaz toxiques, grâce à la chaleur du moteur. Ces nouveaux équipements permettront aux bus de rouler sans polluer un air qui l'est déjà suffisamment. Toutefois, en construisant des tramways électriques



fig. 2
tilleul argenté.



fig. 3
chêne fastigié.



fig. 5
cedrela.

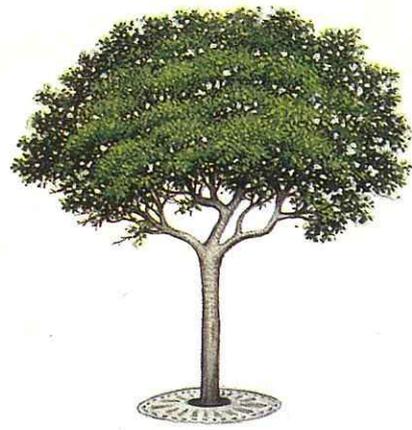


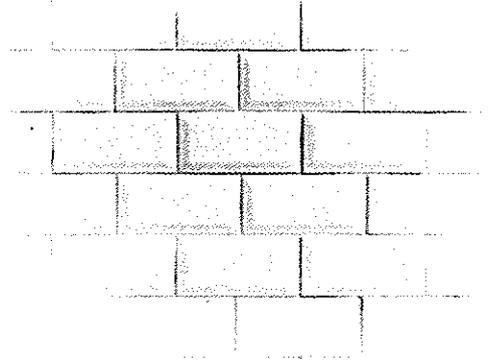
fig. 6
cerisier.

et en prolongeant le métro et le RER, la RATP donne l'environnement. En économisant le pétrole, vous pro-
 la possibilité à L'esprit libre longerez la vie de
 chacun de par- L'esprit libre certaines essen-
 ticiper à sa lutte pour la protection de **RATP** ces et vous circulerez l'esprit libre.

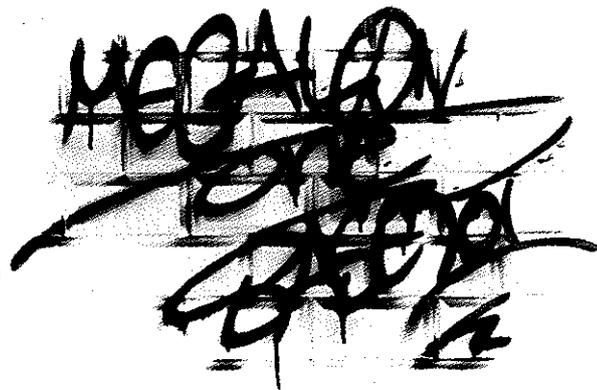
Dès qu'un graffiteur effectue un tagg.



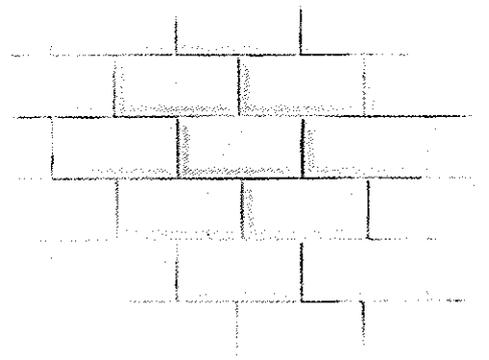
La RATP apporte systématiquement sa touche personnelle.



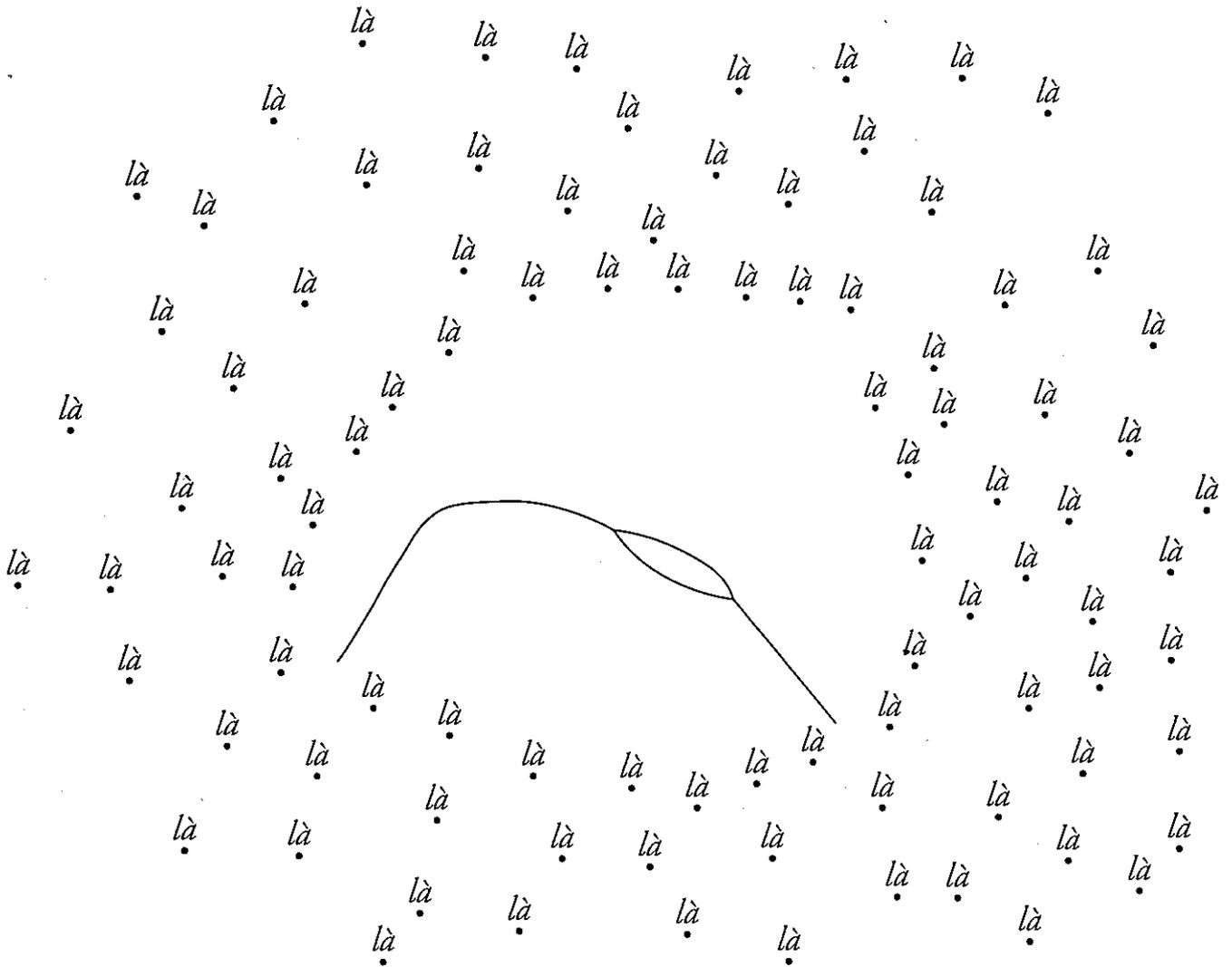
Les graffiteurs sont persévérants.



La RATP aussi.



*La RATP crée "Autrement Bus"
pour aller de là à là sans passer par Paris.*



Quand on vit en Ile-de-France, il est compliqué de se déplacer d'une ville à l'autre. En effet, tous les réseaux de circulation ont été conçus pour aboutir à la capitale. Pour redonner à chaque ville sa personnalité propre, il a fallu adopter une politique de décentralisation. Politique que la RATP a faite sienne en créant

"Autrement Bus." Un réseau qui se met en place progressivement. Un réseau aux mailles serrées pour que les agglomérations communiquent, pour que leurs habitants découvrent qu'il existe un théâtre, un centre sportif ou commercial à 5 minutes de chez eux, et qu'ils en profitent facilement et à tous moments.

L'esprit libre

RATP

STRATEGIE POUR UNE IMAGE

Les publicitaires planchent... à la recherche de la RATP.

« On a signé avant Noël, après six mois de boulot », nous rappelle Gilles Kremer, directeur Conseil et interlocuteur privilégié de la RATP chez RSCG. Six mois de travail intense pendant lesquels l'agence a « débroussaillé le terrain » : elle a « gambergé », recueilli des informations, de la documentation, accumulé des données, analysé des études sur la RATP et en a fait la synthèse pour élaborer un plan de campagne de communication. Pas une minute pour lever le pied.

« Aujourd'hui, nous apprenons à

mieux nous connaître, c'est encore une phase de découverte mutuelle », parce que la RATP est une structure complexe à plusieurs dimensions. En transportant les voyageurs d'Ile-de-France, la RATP touche à tous les secteurs d'activité : politique, économique, culturel... De fait, la RATP, c'est aussi la vie dans la ville. Cela signifie, pour l'équipe RSCG, chargée du budget de la RATP, qu'il faut être capable de saisir les particularités liées à chaque mode de transport, bus, métro et RER. Un monde qui n'était pas étranger à l'équipe RSCG : Gilles

Kremer, et le directeur artistique, Sei Sekiguchi, avaient déjà eu l'occasion de travailler pour la RATP.

Mais la difficulté de concevoir un plan de communication pour la RATP tient également à la notion de service public : impossible de parler de la Régie, même en publicité, comme on parlerait d'une savonnette. La savonnette, c'est un produit muet, figé. Tandis que la RATP s'exprime notamment à travers la presse qui fonctionne comme une caisse de résonance. Insécurité, taggs, grèves ont donné l'occasion à la presse de véhiculer une image négative de la RATP, même si les journaux relaient aussi des informations positives quand ils rendent compte, par exemple, des projets BOA et METEOR. Et puis, pour Gilles Kremer, « la RATP a besoin d'être reconnue pour être respectée ».

L'objectif de RSCG, c'est justement de gommer le décalage entre la réalité de la RATP, dotée d'un potentiel humain et technique considérable, et la perception déformée qu'en a le public. C'est aussi lui permettre de retrouver son autonomie et faire en sorte qu'elle apparaisse comme une institution de service, alors que dans l'opinion, elle est encore vécue comme une entité technique. C'est satisfaire les voyageurs.

Le public souhaite pouvoir se déplacer où il veut, quand il veut. Pour la RATP, cela veut dire, en priorité, garantir la fluidité des transports en Ile-de-France. Traduit par RSCG, c'est devenu une formule, « l'esprit libre », qui donne le ton de la nouvelle campagne d'opinion. Cette formule, l'agence l'a trouvée en appliquant sa grille d'analyse au cas de la RATP. Elle a procédé en comparant la RATP à une personne comme vous et moi, façon originale de la définir. Cette méthode de travail, mise au point il y a plusieurs années par Jacques Séguéla, en personne, a fait ses preuves maintes fois.

RSCG-RATP, c'est une rencontre jugée aussi importante pour l'avenir de la RATP que pour l'image de l'agence. Un gage de qualité. ■

Sei Sekiguchi, directeur artistique de RSCG qui a conçu la nouvelle campagne de la RATP.





Jacques Séguéla :
« Tout le monde est
concerné, la
campagne RATP
est implicante. »

DK

«L'ESPRIT LIBRE, PLUS QU'UN SLOGAN!»

*La RATP, un client pas comme les autres pour Jacques Séguéla.
Il évoque pour nous le challenge que représentait cette campagne.*

Pourquoi, selon vous, votre agence a-t-elle été choisie par la RATP pour réaliser sa campagne ?

D'abord l'équipe de la RATP a senti une implication totale de notre part dans le sujet. Nous ne considérons pas la RATP comme un simple produit et elle est plus qu'un service public. C'est un symbole, celui de la relation entre les hommes en Ile-de-France. À l'ère des moyens de communication, nous communiquons de moins en moins. C'est l'ère de la solitude. La RATP va rapprocher les hommes, va créer la convivialité de demain et le métissage du troisième millénaire. Pour ma part, j'ai découvert à la RATP des gens formidables, d'une grande

richesse et intelligence. Notre désir de séduire a aussi joué un rôle dans le choix de notre agence. Quand on a vraiment envie de travailler pour quelqu'un, cela se voit.

Quels enjeux représente ce budget pour votre agence ?

Ce n'est pas un budget comme les autres et c'est une campagne culte. Les campagnes de la RATP sont très connues du public et c'est difficile de prendre la succession de l'agence Ecom. La RATP, c'est un fait de société, c'est vivant. Ce budget a un caractère très affectif et nous sommes l'agence de communication la plus passionnelle de la place. C'est typiquement le genre de budget que

nous n'avons pas le droit de rater. Faut-il parler d'une campagne de publicité ou de communication ?

La publicité est morte. Les années 70 étaient celles de l'affiche, les années 80 celles du spot TV. Les années 90 sont mixtes. Une campagne utilise maintenant tous les moyens de communication : rumeur, publicité, sponsoring, événementiel, relations publiques, marketing direct. D'ailleurs « l'esprit libre » est plus qu'un slogan publicitaire, c'est une valeur. Il veut dire que les femmes et les hommes de la RATP, comme le public, ont besoin d'avoir l'esprit libre. Tout le monde est concerné, la campagne RATP est implicante, « elle parle vrai ».

M ercredi 9 h 00: l'équipe RSCG reçoit la RATP. La sacro-sainte messe hebdomadaire va commencer. Dans l'ancienne usine de Gustave Eiffel, style ancien pavillon des Halles, publicitaires et responsables de la RATP se retrouvent, comme chaque semaine, pour discuter de l'état de l'avancement des travaux. Photo de famille : trois « métiers » de publicitaires ainsi que leurs interlocuteurs de la RATP assistent à la réunion. C'est parti pour deux heures de travail non-stop. Au premier plan, côté agence, les créatifs chargés de concevoir textes et images. L'accroche, « l'esprit libre » de la campagne qui sort le mois prochain, c'est eux. Si vous découvrez bientôt des annonces publicitaires qui illustrent la politique anti-tagging de la RATP, c'est encore eux. Chez RSCG, huit créatifs sont mobilisés sur la campagne RATP, et « ceux qui ne travaillent pas pour la RATP sont frustrés », estime Gilles Kremer, directeur Conseil, « ils rêvent d'un budget touche-à-tout comme celui-là ». C'est valorisant : les campagnes de la RATP figurent déjà en haut du tableau au palmarès de la notoriété. Image d'Épinal de la pub, le créatif, c'est le personnage typique de l'agence, chemise à fleurs et cheveux hirsutes, souvenez-vous, il est incarné de façon très caricaturale par Pierre Richard dans le film « Le distrait ». Pourtant, la pub ne se résume pas, loin de là, à l'activité créatrice : « Notre métier, c'est avant tout un travail d'équipe », vous confierait n'importe quel publicitaire averti. Au cœur du dispositif, les commerciaux, chargés de gérer et d'assurer le suivi des budgets, jouent justement le rôle de capitaines d'équipe. Chez RSCG, deux ou trois planchent sur la campagne de la RATP qui occupe 50 % de leur temps de travail, voire 100 % pendant la compétition entre agences qui précède la signature du contrat. A l'arrière-plan, plus discrets, ceux qu'on ne voit pas, mais qui, chez RSCG, sont capables à la fois de lire une étude et de concevoir une stratégie. Véritable cellule pensante, ils forment le premier maillon de la chaîne publicitaire. Leur rôle est fondamental, car de la justesse de leurs analyses, dépend la qualité de travail des créatifs et des commerciaux. On les appelle les « planners-stratégiques ».



SILENCE, ON

Une campagne, ça se prépare. Zoom avant sur une réunion

10 h 30 : la réunion bat son plein et l'agence présente une sélection des médias, presse écrite essentiellement et radio, qu'elle a retenus pour la prochaine campagne. « Il n'y aura pas d'affichage pendant la campagne institutionnelle », c'est un média mieux adapté à des campagnes produits qui viendront dans un deuxième temps. Comprenez : pour dire la RATP a « l'esprit libre », RSCG préconise de passer dans des médias moins tape-à-l'œil que l'affichage, en revanche pour dire la RATP vous permettra bientôt d'aller à La Défense en métro, on peut l'utiliser et en plus à bon escient.

La mission de l'agence consiste également à tendre l'oreille de manière à capter tout ce qui concerne la RATP. Elle est à l'écoute de la stratégie et des

orientations du président Christian Blanc. Rien ne doit lui échapper. Les discours des hommes politiques sont passés au crible, la presse est épluchée. Objet de toutes les pensées, « la RATP est observée sous toutes les coutures, de l'intérieur comme de l'extérieur ». Toujours en éveil, curieux de tout, voilà les mercenaires de la pub. Et ce n'est pas tout : « Nous sommes des transformateurs », ajoute Gilles Kremer. L'équipe chargée du dossier RATP ingurgite une masse d'informations, les interprète, puis les restitue sous forme de campagne de publicité.

11 h 00, mercredi : fin de la réunion. 11 h 00, vendredi : la réunion interne RSCG permet de reprendre les éléments discutés deux jours avant. Dix personnes y assistent et posent les

L'ALLEMAGNE, AUSSI...

Parmi les réseaux de transports en commun européens, seule l'Allemagne a récemment lancé une vaste campagne institutionnelle visant à promouvoir l'utilisation des bus, métros et trains.

Cette campagne, démarrée en janvier 1990 à l'initiative des Transports publics et des Chemins de fer allemands, vise à sensibiliser les habitants des grandes agglomérations aux problèmes d'environnement et de pollution, en développant la nécessité d'utiliser les transports collectifs garant d'une qualité de vie.

L'agence de publicité allemande HDM a conçu une série de cinq grandes affiches pour positiver les transports en commun par une prise de conscience des problèmes d'environnement (pollution, stationnement sauvage, accidents, embouteillages), afin de provoquer un changement radical de comportement en responsabilisant les populations concernées.

Cette campagne d'affichage, peut être déclinée suivant les spécificités des transports en commun des villes concernées : Berlin, Munich, Stuttgart, Cologne, Hambourg...



MARGUERITE/COM-AY

CRÉE...

ATP-RSCG.

questions d'actualité, revue de presse de la RATP sous le coude. En interne toujours, le mot d'ordre de RSCG est : « A bas les privilèges ». Il n'y a pas d'esprit de hiérarchie dans les rapports humains et la convivialité est de rigueur. Une philosophie qui semble convenir à Sylvie Simon-Deck, responsable de l'unité Image et Publicité de la RATP, qui avoue avoir beaucoup de plaisir à travailler avec RSCG.

Et si l'agence et la RATP avaient des points communs insoupçonnés : le service d'un public, une attitude d'écoute, la disponibilité et la diversité, le savoir gérer ? Les équipes RSCG et RATP, à force de travailler ensemble, se découvrent des ressemblances. Un certain « esprit libre » ? ■

Dossier réalisé par Jérôme Tournier

AUTRE ESPRIT, AUTRES MOTS

FRANCE TÉLÉCOM

Le 9 janvier 1991, « une nouvelle relation entre France Télécom et ses clients » est annoncée dans la presse quotidienne nationale et régionale. Un publi-postage est adressé à chacun des 27 millions d'abonnés. France Télécom passe du statut d'administration à celui d'opérateur public des télécommunications. La relation devient commerciale : en cas de litige, par exemple, l'opérateur public est juridiquement responsable aux vues du contrat.

1^{er} janvier 1988, première phase : l'opérateur des télécommunications adopte un nouveau nom : « France Télécom ». Une campagne institutionnelle révèle la richesse de « l'espace Télécom ». L'homme n'a plus besoin de se déplacer : grâce aux télécommunications, il est au centre du monde.

16 octobre 1989, deuxième phase : une nouvelle ère est née, l'ère de la communication : minitel, télécopie, câble, satellite... font partie du quotidien. Accroche : « A l'ère de la communication, vous êtes présent partout instantanément. »

LA POSTE

1^{er} janvier 1991, La Poste change de statut et devient une entreprise de service public. Deux idées sous-tendent la dernière campagne : La Poste, c'est d'abord une collectivité humaine au service d'une autre collectivité humaine et, pour chacun et pour tous, la certitude que La Poste est un vrai partenaire quotidien. Accroche : « Un jour La Poste ». Signature : « Une entreprise de service public ».

1986, Accroche : « L'opéra Poste ». Signature : « Bougez avec La Poste ».

EDF

26 janvier 1988. Pierre Delaporte, président d'EDF, dévoilait l'idée de la future campagne qui sortait en novembre : « La qualité, c'est vendre un bon produit avec le sourire. »

Accroche : « La parole est au sourire ».

1986, Accroche : « 1986, on s'allume ».

1985, Accroche : « Le courant de la vie ».

1983, Accroche : « Energie France ».



LUMIERES

Gilbert Gibdouny prépare un livre de photographies, consacré au métro de Paris, dont sont extraites ces images...



L'ACTUALITE

Pari gagné pour Championnet • Anniversaire sur le 21 • Menuisiers : journées sécurité • L'USMT montre ses dans Un escalier mécanique pour Noisiel • Terminus de pointe •

COOPERATION PARIS-MOSCOU



Christian Blanc et Yevgeny Dubchenko, Directeur général du métro de Moscou, signent, aux Grands-Augustins, un accord de coopération au nom de leurs entreprises. Au second plan, Maurice Ernst, Directeur général adjoint international, et MM. Pakhomov et Andronikov, respectivement Directeur général et Directeur régional des relations extérieures des métros soviétiques.

MINOLICOM/AV

La RATP et le métro de Moscou ont signé le 23 janvier un accord de coopération technique de quatre ans renouvelable. Cet accord concerne des échanges d'informations dans des domaines variés parmi lesquels on peut citer : l'application de l'informatique à l'exploitation du métro, la sécurité de l'exploitation et des installations, le système de vente et de contrôle des titres de transport, la spécification des matériels roulants, l'automatisation de la marche des trains, l'organisation de l'entreprise, le système de gestion. Ces échanges s'établiront notamment par des rencontres périodiques entre spécialistes des deux réseaux. De plus, les directions des deux métros se réuniront tous les ans, alternativement dans chacune des deux capitales.

PLAN SÉCURITÉ : PREMIER BILAN

Les premiers résultats du plan sécurité sur dix-huit mois sont maintenant connus. L'objectif de ce plan était « non pas d'éliminer toute délinquance sur les réseaux de la RATP, mais de maîtriser la situation et reconquérir notre espace ». Ce plan a porté ses fruits et tous les indicateurs sont aujourd'hui à la baisse, rejoignant progressivement le niveau de 1988. Ainsi, si les

agressions à l'encontre des voyageurs avaient augmenté de 36% entre 1988 et 1989, elles ont aujourd'hui diminué de 8%. Les vols à la tire, qui avaient augmenté de 22% entre 1988 et 1989, ont diminué de ce même pourcentage l'an dernier. Enfin, les agressions d'agents de la RATP qui avaient augmenté de 19% entre 1988 et 1989, ont diminué de 9% entre 1989 et 1990.

NOUVEAUTÉS SUR LES LIGNES DE BUS



Le 12 février, Jean-Pierre Capron, Président-Directeur général de Renault Véhicules Industriels, a remis à Christian Blanc le 1 000^e autobus R 312. Treize li-

gnes RATP sont aujourd'hui équipées de ce matériel commandé au rythme d'environ 150 à 350 véhicules par an. Au cours de l'année, les lignes 94, puis 53,

MARGUERITE/COM-AY

62 et 92 seront également exploitées avec ce type de véhicule.

Par ailleurs, les lignes 31 et 95 seront équipées en 1991 de matériel articulé (PR 180). Aujourd'hui, le parc de bus de la RATP comprend 3 118 Standard, 318 articulés, 250 R 312, 114 PR100 (à moteur arrière) et 54 bus à gabarit réduit, soit un total de 3 854 voitures, auxquelles il faut ajouter 32 voitures-école. Le dernier bus Standard (le SC10) devrait prendre sa retraite peu après l'an 2 000.

MENUISIERS : JOURNÉES SÉCURITÉ

Quatre demi-journées d'information sur la sécurité du travail ont été organisées par le département ITA, avec l'Organisme professionnel de prévention du Bâtiment et des Travaux publics (OPP BTP) les 30 et 31 janvier.

Quarante-cinq agents des unités « Bâtiments » et « AMOF » ainsi que des agents du département MRB ont assisté à des démonstrations sécurité sur

des machines à bois ; ils ont pu également dialoguer avec les formateurs de l'OPP BTP.

Cette information sécurité, qui avait déjà été assurée il y a quatre ans, était souhaitée par les agents et, en particulier, par les nouveaux menuisiers.

Tout en sachant que la sécurité est un souci constant et qu'elle doit être rappelée régulièrement à tous les agents.



DUMAX/COM-AY

COUP DE POUCE À LA PRÉVENTION



DUMAX/COM-AY

De gauche à droite, Gérard d'Andréa, Michel Delebarre, Christian Blanc.

Le 31 janvier dernier, Michel Delebarre, ministre d'État, ministre de la Ville, a participé à une réunion du Comité de Prévention et de Sécurité de la RATP, en présence du président Christian Blanc. Après avoir rendu hommage aux travaux menés

par ce comité, Michel Delebarre a insisté sur le rôle des transports collectifs dans la lutte contre l'isolement des jeunes dans les « cités ghettos », au profit d'une mobilité favorisant la formation, l'emploi, les loisirs...

Le ministre a également

salué les actions entreprises par le comité pour familiariser l'image du transport collectif : « On ne détruit pas ce que l'on connaît », et pour participer à l'animation des quartiers : « Il faut s'attaquer à l'ennui des jeunes : je suis pour les matchs de foot. »

LA RATP EST DANS LE CIRCUIT

Ce n'est un secret pour personne : les machinistes de la RATP sont d'excellents conducteurs, exerçant leur métier dans des conditions de circulation pourtant difficiles. Les statistiques témoignent de leur maîtrise de la profession : moins de dix accidents de la circulation pour 100 000 kilomètres-voitures parcourus par les 9 000 machinistes en un an ! Il n'est donc pas étonnant de trouver parmi eux un machiniste virtuose à l'honneur : Charles Fassier, 46 ans, du dépôt de Fontenay-aux-Roses, qui vient d'être couronné champion de France 1990 du Trophée Fédéral des Circuits, groupe B (voitures de sport). Il s'agit d'un championnat de France disputé uniquement sur circuit régional, ouvert à tous ceux qui sont titulaires d'une

licence de conducteur. Sur les huit courses prévues à ce championnat de France 1990, disputées sur différents circuits régionaux dans toute la France, C. Fassier, au volant de sa R5 Turbo 2, a remporté sept victoires et terminé une fois deuxième ! Chaque course comporte d'abord deux manches qualificatives de 20 km : la première a lieu

tirée au sort... À la seconde manche, la grille de départ est inversée et l'addition des places respectives à l'issue des deux manches donne la position finale sur la grille de départ comptant pour la course de 30 km. Comme plusieurs types de voitures (grande série, préparée course ou voiture de sport) et de cylindrées peuvent concourir en même temps,



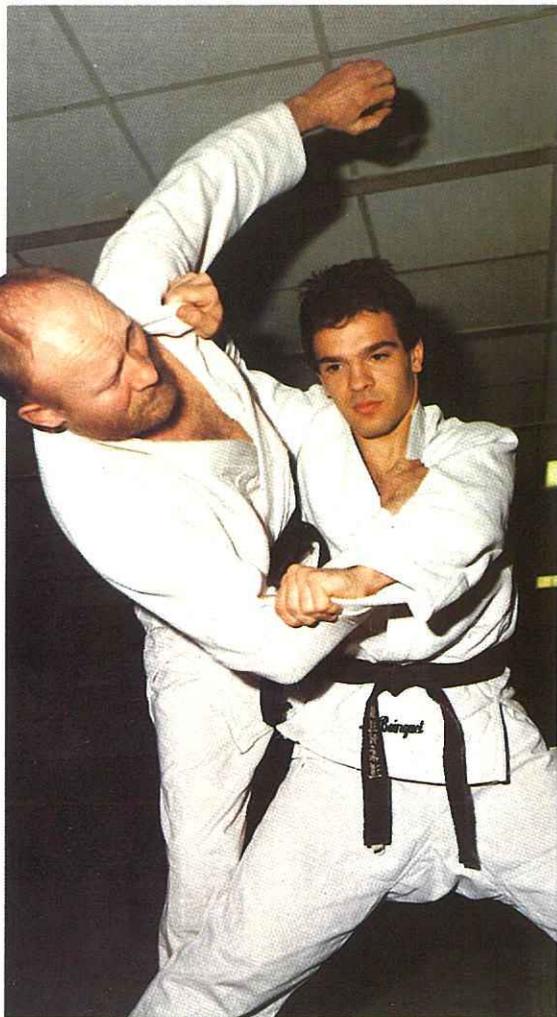
B

les concurrents marquent évidemment les points correspondant au groupe et à la classe de cylindrée auxquels ils appartiennent. Charles Fassier, passionné d'automobile, cofondateur et président de la section Auto de l'A.S. Nozay (91) depuis 1980, président de l'A.S.A. de la Vallée de Chevreuse depuis 1985, prépare à nouveau ce championnat de France 1991, mais dans

un nouveau groupe, le groupe C3 : voiture de sport prototype biplace, sans cockpit, ironiquement appelée « barquette »... Saluons au passage, un agent féminin du contrôle itinérant du Centre Richelieu-Drouot, Michèle Durif, membre de la même association, qui est commissaire de piste, à titre bénévole, sur circuit automobile (y compris ceux de F1) depuis 1975. En effet, la Fédération Française du Sport Automobile, lui a décerné, en décembre 1990, en présence d'Alain Prost lui-même, une splendide médaille en bronze pour services rendus : plus de 300 courses dont une dizaine en formule 1 (F1), à veiller à la sécurité des pilotes et à la régularité des courses. Charles et Michèle méritaient bien un tour de piste...

L'USMT MONTRE SES DANS

La section judo de l'USMT a brillamment démarré l'année 1991. En effet, aux championnats de France corporatifs masculins et féminins individuels et par équipes, qui se sont déroulés à la Halle-Carpentier à Paris les 26 et 27 janvier, nos agents ont enregistré des résultats plutôt flatteurs. Dans la catégorie des moins de 65 kg, Denis Boinquet, ouvrier à l'atelier de Choisy, est sacré champion de France « corpo ». Mais ce n'est pas tout... L'équipe senior de ceinture noire, composée d'Alain Grasset, Denis Boinquet et Stéphane Robin a terminé 3^e sur le podium. Enfin, les vétérans, Claude Leroy, Raymond Bressler et Patrick Becker sont champions de France « corpo » par équipes. Où se cache le secret de cette réussite ? La réponse est à la fois simple et complexe. Depuis deux ans, Patrick Becker, acheteur au service Logistique à Championnet, est le nouveau président « musclé » de cette section qu'il anime avec rigueur et détermination. Il a entraîné dans son sillage, Claude Leroy, conducteur sur la ligne A du RER, ceinture noire 5^e dan, et qui assure la place de directeur technique. Il y a trois ou quatre ans la section



Denis Boinquet (à droite), nouveau champion de France « corpo » 91 donne une « leçon » à son directeur technique Claude Leroy.

comptait une centaine d'inscrits, actuellement ils sont près de 200 ! Une donnée essentielle qui prouve son dynamisme. Pourtant cette sympathique section s'entraîne dans des

conditions plutôt difficiles et c'est sans doute le point noir du tableau.

La salle de judo ou « dojo » n'est pas aux dimensions des normes fédérales réglementaires. Le tapis ou

« tatami », de 100 m² (10 m x 10 m) est entouré d'un espace d'à peine un mètre, alors qu'il devrait être de 2,50 m. La hauteur sous plafond, qui devrait atteindre environ 3 m, est pratiquement accessible en levant bien haut le bras... Les toilettes, vestiaires et douches sont à l'extérieur, ce qui n'a rien de franchement agréable. Il faut rappeler que cette salle, en préfabriqué, située au 77, avenue du Docteur-Arnold-Netter dans le XII^e arrondissement, est une ancienne salle de recette de la station Invalides quand celle-ci était en travaux en 1975 ! Compte tenu que cette section évolue maintenant au niveau national, « une salle de musculation, un sauna pour mieux respecter les strictes catégories de poids, que ce soit en judo, lutte ou haltérophilie, une nouvelle salle aux normes fédérales, sont vraiment souhaitables pour maintenir ce bon niveau », explique P. Becker. « Nous sommes des passionnés, et sans la camaraderie qui règne au sein de cette section, nous n'aurions pas autant d'adhérents aussi motivés » ajoute-t-il, car une chose est sûre, il est très fier de ses sportifs qui le lui ont bien rendu !

RÉNOVATION

Les ateliers de Championnet ont acheté aux transports de Bordeaux deux bus type PR100 datant de 1978, afin d'effectuer leur rénovation complète tant interne qu'externe, et ensuite les revendre aux transports de Montluçon. Cette opération va procurer quelque 1 600 heures de travail au département MRB. Championnet a déjà rénové des bus pour le compte de plusieurs réseaux — citons La Rochelle, Poitiers, CGEA-Montesson. D'autres opérations similaires sont prévues.

AU SECOURS

Un fonds de secours a été mis en place par le département Protection Prestations et Prévention sociales, afin de servir aux agents en activité le remboursement des prestations extralégales médicalement justifiées.

TAGGER CONDAMNÉ

Une peine de 200 heures de travail d'intérêt général ainsi que 4 631 francs de dommages et intérêts à verser à la Régie ont été infligés le 8 janvier dernier à un tagger, connu sous le pseudonyme d'« Artiste 3 », par le tribunal correctionnel de Créteil. Ce graffiteur avait couvert de tags des bâtiments privés et publics de Sucy-en-Brie, et notamment la gare RER de Sucy-Bonneuil.

TERMINUS DE POINTE

Depuis le début février, les voyageurs du terminus de la Porte-de-la-Villette bénéficient d'un nouvel aménagement du terminal bus. Trois lignes, dont les départs sont répartis en quatre points, sont concernées : les lignes 150, 152, 250A. Le poste de commandement local et les abris sont en structure Prouvé s'apparentant à celle de la Porte-d'Italie. Un nouvel accès a été créé avec le métro et il est mécanisé. Six

moniteurs vidéo donnent en continu aux voyageurs des informations sur le service assuré : deux grands modèles à la sortie du métro, et quatre petits, un à chaque point de départ. Quatre caméras visualisent ces points de départ pour une meilleure information des contrôleurs qui disposent par ailleurs d'une commande automatique des départs des bus. La technique au quotidien... jouxtant la Cité des Sciences.



REVUE DE PRESSE INTERNE

« L'info n° 1 d'Autrement Bus » ouvre sur l'arrivée de la ligne 1 du métro à La Défense au printemps 1992. « Elle va modifier de façon importante les habitudes de déplacements en transports en commun dans un large secteur du département. Elle va en outre simplifier la vie de milliers de personnes. Aussi la RATP se devait-elle de réorganiser certaines lignes d'autobus assurant actuellement le rabattement des voyageurs sur cette ligne de métro. Mais, au lieu d'effectuer un simple remaniement des lignes autour des stations ferroviaires Pont-de-Neuilly et La Défense, le département Bus saisit l'occasion pour lancer un projet "Autrement Bus" dans le nord du département des Hauts-de-Seine. »

« Info Autrement Bus », département Bus.

Le numéro 3 « Correspondances » présente les attentes clientèles de MÉTÉOR, telles qu'elles sont apparues à travers une étude menée par l'unité Marketing Opérationnel de mai à juillet derniers. Les attentes en matière d'accueil peuvent se décliner en trois points :

- une présence RATP est jugée nécessaire compte tenu des spécificités techniques de MÉTÉOR, une présence humaine ou technique (systèmes de communication interactifs).
- une attente en matière de confort physique et psychologique : sécurité et architecture (traitement de l'espace, de la lumière, diversité des choix esthétiques) ;
- un désir de diversité et de qualité des services offerts (commerces, information, systèmes d'assistance et de communication...).



Également analysées : les demandes concernant l'accès à la station, la salle des billets, la ligne de péage, les circulations, le quai et l'accès au quai. « Correspondances », journal du département Commercial.



On trouvera, en page 19 du « BIM » de janvier, les détails du contrat d'étude de SOFRETU pour la ligne 5 du métro de Seoul, accompagné d'une présentation des transports en commun de cette métropole.

« BIM », département du Matériel roulant ferroviaire.

Dans son premier numéro de janvier, « Info Permanence » définit la place du PCC dans le département Métro qui « se doit de trouver de nouvelles relations avec la ligne ». La charte établie par chaque ligne et la réglementation définiront son rôle de prestataire de services, tout en fixant les libertés de chacun. La première charte élaborée avec l'UDO ligne 9 sera

mise à l'essai début 91 ; deux postes de chefs de régulation seront créés pour assurer une formation sur la base d'un programme conçu par la ligne et permettant une meilleure connaissance des lieux et donnant un visage « à l'autre ». La mise en place d'indicateurs permettra de porter une appréciation sur la qualité de service entraînant la recherche et la mise en œuvre d'actions d'amélioration. Trois actions sont proposées qui portent sur la sécurité, la régularité et l'information voyageurs.

« Info Permanence », journal de l'unité Permanence, au département Métro.



Dans son numéro de janvier, « Info ligne 6 » fait part des essais d'un nouveau siège pour les conducteurs. Seul un train en est équipé. Il devra tourner le plus possible afin que les conducteurs soient nombreux à l'essayer et fassent part de leurs observations, et pour pouvoir effectuer des mesures d'efficacité, du taux d'absorption des secousses et vibrations. Premiers résultats : le revêtement tissu sera modifié, les vibrations sont absorbées à 8 % pour un réglage poids à 70 kg et à 25 % pour un réglage poids à 90 kg.

« Info ligne 6 », journal de l'UDO ligne 6.

ANNIVERSAIRE SUR LE 21

Le dimanche 20 janvier, trois bus TN de 1935 et 1936, ont roulé sur l'itinéraire de la ligne 21 Gare-Saint-Lazare — Porte-de-Gentilly, mais sans voyageurs, sécurité oblige. C'est ainsi que le Musée des Transports Urbains* a célébré le vingtième anniversaire des derniers TN sur cette ligne. En effet, le 21 janvier 1971, les derniers

bus à plate-forme datant des années 30 rentraient au dépôt. Plusieurs de ces véhicules vivent depuis une retraite paisible au musée.

* 60, avenue Sainte-Marie à Saint-Mandé — Musée ouvert actuellement le premier dimanche après-midi de chaque mois, et chaque samedi et dimanche après-midi d'avril à octobre.



TN 4 H de 1936 au terminus de la ligne 21 de Porte-de-Gentilly.

NANTERRE-PRÉFECTURE : ACCÈS STANDING

L'unité Aménagement et maintenance des ouvrages ferroviaires (AMOF) du département ITA suit la réalisation d'importants travaux à la gare de Nanterre-Préfecture de la ligne A. La construction d'immeubles au-dessus de la gare entraîne un profond remaniement des accès du RER. La salle des billets est prolongée, quatre boutiques seront installées, un couloir reliera la salle des billets à une place basse, des accès

fixes et mécaniques aboutissant au niveau de la voirie seront implantés de part et d'autre de cette place. Le traitement de l'ensemble va être particulièrement soigné. Une fresque conçue par Jean-Rémy Locret, décorateur à l'unité AMOF, est prévue sur plus de 30 m de long, face à l'espace commercial. « Entre les Lignes » vous présentera cette réalisation lors de son achèvement, prévu pour l'été prochain.



La RATP vient de perdre son « poinçonneur des Lilas ». Tout a été dit sur Serge Gainsbourg... ou presque. « L'homme à la tête de chou » a grillé son ultime cigarette, il nous reste ses chansons qu'il a réussi à élever au rang d'art majeur...

CHAMPIONNET : LE CHALLENGE

Concevoir et réaliser un nouveau produit dans des délais très courts, tel est le pari accepté par les ateliers de Championnet (MRB). La société Techno-Sud chargée d'installer les caméras de surveillance dans le métro souhaitait les protéger au moyen de boîtiers, (contre la poussière, l'humidité... mais aussi contre les voyageurs, ces caméras étant parfois placées à leur portée), tout en permettant un entretien facile. L'atelier de Chaudronnerie fut contacté à la mi-décembre. Il s'agissait d'effectuer un travail inhabituel - la conception d'un produit - et de le réaliser dans

un temps très court, ce qui impliquait pour les agents une plus grande disponibilité. L'atelier « Usinage et reconstruction », lui, se chargeait de l'usinage des parties mécaniques et du câblage électrique. Les ateliers de Championnet relèvent le défi. En quinze jours, un prototype est conçu et proposé à la société Techno-Sud. Mi-janvier, la production des 200 boîtiers démarre. En février, les cinquante premiers boîtiers sont livrés, ensuite les livraisons se sont effectuées au rythme de soixante par semaine. Pari tenu pour les ateliers de Championnet !

UN ESCALIER MÉCANIQUE POUR LA FORMATION



Dans l'atelier d'analyse des systèmes pluritechnologiques du Centre de formation technique de Noisiel, un escalier mécanique vient d'être installé. Il sert tant à la formation initiale qu'à la formation continue. Avec ce nouvel équipement

électromécanique qui s'ajoute à deux bus et à une motrice de métro (matériel articulé), le Centre de formation dispose maintenant pour ses enseignements des matériels pédagogiques les plus représentatifs de la fonction maintenance de la RATP.

TAÏWAN

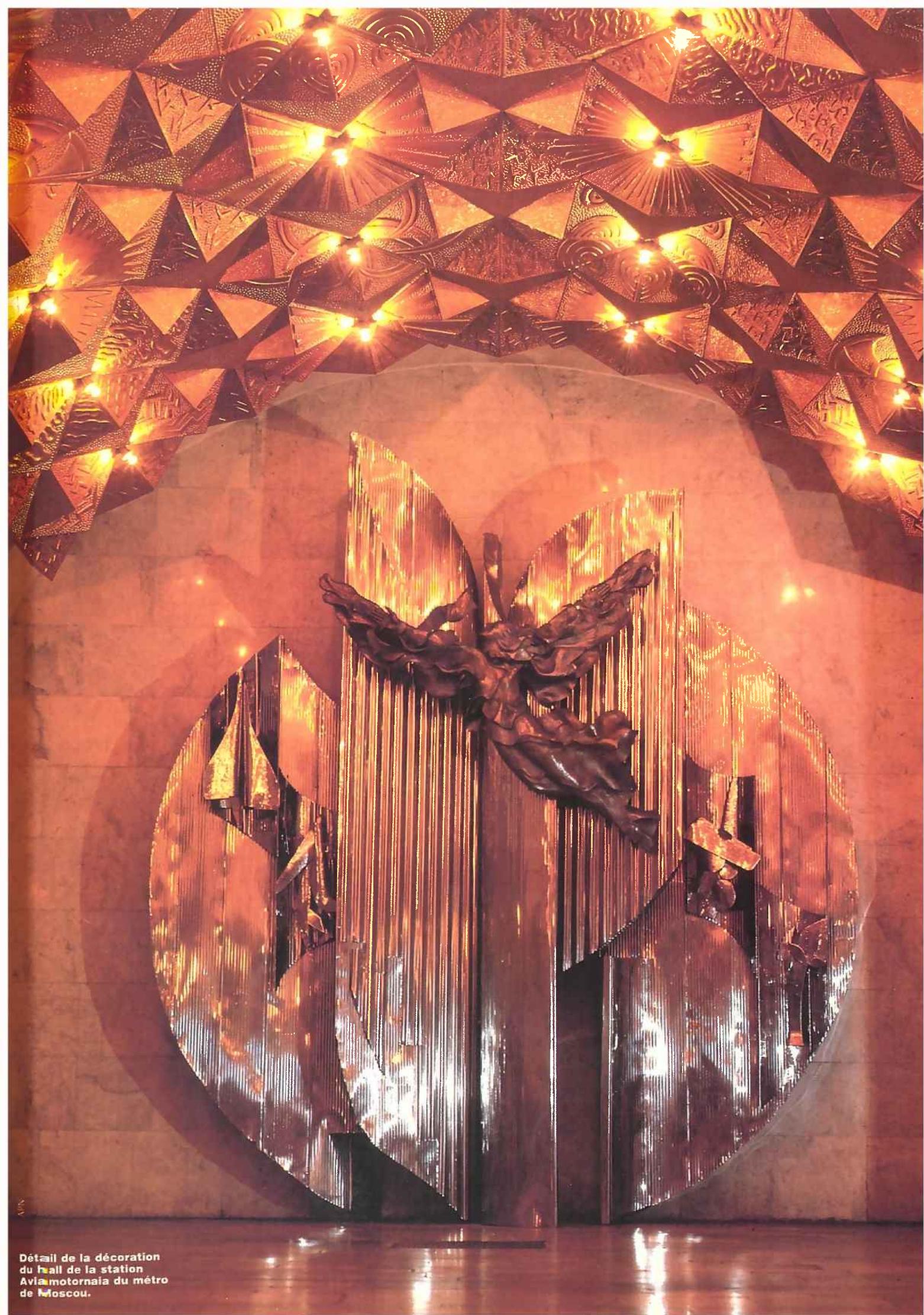
● **SOFRETU**, en tant que sous-traitant de **SOFRERAIL**, participe à la réalisation des études de l'avant-projet concernant la ligne à grande vitesse qui desservira la partie ouest de l'île de Taïwan. Les études ont débuté en octobre 1990.

FUMIGÈNES À CHOISY

● Les laboratoires du Service Logistique ont effectué, à l'aide de fumigènes et de gaz traceurs, la mesure de l'efficacité du système de ventilation de l'Atelier de Choisy (MRF), en vue de l'amélioration du chauffage.

C'EST DU PROPRE !

● Pour améliorer l'hygiène, en particulier dans les centres médicaux et dans les restaurants d'entreprise, la nouvelle cellule Nettoyage de l'unité Bâtiments (ITA) vient de tester pendant environ un mois des tapis de seuil anti-salissures et des assainisseurs d'air dans quatre établissements. Il s'agit des services de la CCAS, rue de Naples, de la radiologie à Bercy, du centre médical de Pleyel et du restaurant d'entreprise de Richard-Lenoir. Une telle mesure pourrait être étendue à tous les centres médicaux et les restaurants d'entreprise.



Détail de la décoration
du hall de la station
Aviamotornaia du métro
de Moscou.