

ENTRE LES LIGNES

octobre 2000 - n° 104

LE MENSUEL DES AGENTS DE LA RATP

ARRÊT SUR IMAGES

Villejuif :
une station
très sport

À LA LOUPE

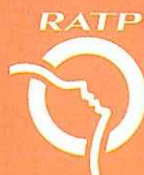
Portable
sur la ligne 14 :
bon pour accès

DOSSIER

RATP STP:

LE CONTRAT

La RATP a signé un contrat avec le Syndicat des transports parisiens. L'entreprise s'engage sur un volume et une qualité de services. En échange, elle perçoit une rémunération du STP.



p.4

ON EN PARLE

LES SUJETS D'ACTUALITÉ

Au cœur de l'actualité, cinq thèmes commentés ce mois-ci par des spécialistes : la fusion des départements Logistique et Achats, les effets de la hausse du pétrole au département Bus, le dépistage des maladies liées à l'amiante, l'installation du musée des Transports à Colombes, le programme de climatisation des trains sur le RER.



DOSSIER

RATP-STP : LE CONTRAT

Le 12 juillet dernier, la RATP signait un contrat avec le Syndicat des transports parisiens (STP). Cette contractualisation est un enjeu fort pour l'entreprise qui doit se développer, faire la preuve de son efficacité économique, recueillir le fruit de ses compétences en termes de bénéfices et mettre en place l'accord d'intéressement. Le terrain est déjà bien préparé à la dynamique contractuelle. L'analyse de cinq managers.

p.12

DOSSIER

p.6

REPÈRES

TRAFFIC: ELLE COURT LA HAUSSE

Le trafic est en augmentation sensible sur tous les réseaux. Le tramway est en tête, suivi par le bus de banlieue.

p.7

SUR LE VIF

L'ANGLAIS EN LIGNE

Au centre bus de Point-du-Jour, un programme de formation en anglais a été créé pour les machinistes.

LIGNE 14 : UNE MAINTENANCE COLLÉGIALE

Vingt-huit agents intégrés à la ligne assurent la maintenance des installations fixes sur la 14. Une organisation d'un nouveau type.

p.20

ARRÊT SUR IMAGES

VILLEJUIF : UNE STATION TRÈS SPORT

Sur la ligne 7, la station Villejuif-Léo-Lagrange a été réaménagée sur le thème du sport.

Sur les quais, les fresques racontent les exploits des athlètes.

p.22

DANS LA VILLE

UN TITRE SOLIDARITÉ SPÉCIAL JEUNES

La carte Transition sera mise en circulation en janvier 2001. Ce titre de transport a été spécialement conçu pour les jeunes de moins de 26 ans en voie de réinsertion.

p.24

RESSOURCES

CAA-CPA : SUITE ET FIN

Le protocole d'accord « solidarité entre générations : cessation anticipée d'activité et embauche de jeunes » arrive à échéance le 31 décembre 2000.

Des mesures ont été prises pour accompagner les agents concernés.

p.25

PANORAMIQUES

p.30

PASSIONNÉMENT

L'HORLOGER DE SAINT-OUEN

Christian Mousseron s'occupe de la maintenance des chronotachymètres, il est aussi horloger à ses heures.

p.10

À LA LOUPE

PORTABLE SUR LA LIGNE 14 : BON POUR ACCÈS

Les clients de la RATP et des opérateurs de radiotéléphonie – SFR, France Télécom Mobiles et Bouygues Telecom – peuvent utiliser leurs portables sur l'ensemble de la ligne 14. Zoom avant sur les équipements techniques installés.



SOMMAIRE

p.31

AVANT-APRÈS

MACHINE ARRIÈRE, MACHINE AVANT

La machine à fabriquer les titres de transport existe depuis les débuts

du métropolitain. Aujourd'hui, le Terminal point de vente (TPV) réalise un billet en une seconde et demie. Regard sur les machines à tickets.



Entre Les Lignes : LAC A 85, 54, quai de la Rapée, 75599 Paris Cedex 12. Délégation générale à la communication-RATP. Tél. : 01 44 68 36 62/36 51/36 44/37 33/36 68.
Directeur de la publication : Vincent Relave. **Rédactrice en chef :** Yvonne Kappès-Grangé.
Rédaction : Simone Feignier, Nadine Guérin, Catherine Houël, Yan Rodriguez.
Photographies : DGC-AV. **Conception et réalisation graphique :** *textuel*
Chef de projet : Véronique Deldicque. **Directrice artistique :** Héroïse Tissot.
Maquettiste : Danielle Guigui. **Réviseur :** Dominique Joubert. **Couverture :** Héroïse Tissot. **Photogravure :** Question d'Édition. **Imprimerie :** Torcy Quebecor.
 N° ADEP 1791. Membre de l'Union des Journaux et Journalistes d'Entreprise de France, UJEF. **Abonnement :** 150 F (180 F pour l'étranger), pour 10 numéros. Les demandes sont à adresser à Entre les Lignes, 54, quai de la Rapée, 75599 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.

FRANCIS LEFEBVRE,
 directeur du
 département
 Achats et
 Logistique (HAL).



LA LOGISTIQUE ET LES ACHATS FUSIONNENT

LA DÉLÉGATION AUX ACHATS ET LE DÉPARTEMENT LOGISTIQUE VIENNENT DE FUSIONNER.

QUELLE EST LA RAISON D'ÊTRE DE CE NOUVEAU DÉPARTEMENT ACHATS ET LOGISTIQUE (HAL) ?

« La création du département HAL répond à la nécessité de coordonner la politique des achats au niveau de l'entreprise. Dans un premier temps, la mission de la délégation aux Achats, créée en 1996, était d'installer la fonction achats dans tous les secteurs de la RATP. Mission accomplie quatre ans plus tard avec l'établissement de cent vingt acheteurs professionnels. Aujourd'hui, il s'agit de faire fonctionner le processus et de devenir opérationnel de façon transversale : c'est la raison de la fusion avec le département Logistique qui assurait déjà une fonction achats pour les dépenses communes à l'ensemble des départements. Le nouveau département HAL comprend cinq unités : Achats généraux, Plate-forme de stockage et de distribution de Boissy, Politique achats, Méthodes, procédures et contrôle, et Laboratoire, essais, mesures. Une organisation instaurée depuis le 1^{er} septembre pour maîtriser les dépenses de l'entreprise, élément déterminant dans la réussite de la contractualisation. »



LE MUSÉE DE SAINT-MANDÉ VA RENAÎTRE À COLOMBES D'ICI À QUATRE OU CINQ ANS. VOUS AVEZ ÉTÉ CHARGÉ D'EN SUIVRE LA CRÉATION ET D'EN DÉFINIR LE CONCEPT. COMMENT VOYEZ-VOUS LA MISE EN VALEUR DES COLLECTIONS ?

HENRI ZUBER,
responsable de l'unité
Mémoire de l'entreprise (PAT)

« J'imagine un musée vivant et non pas figé, où seraient embaumés les transports urbains, car ils font partie de notre vie quotidienne et occupent une place importante, non seulement au niveau de la région, mais aussi national. J'envisage – en accord avec la direction régionale des Affaires culturelles et le comité de réflexion qu'elle a instauré avec la RATP – une muséographie variée et pédagogique. Pour expliquer les différents modes, les lieux, avec une présentation chronologique et thématique. Tous les aspects des transports urbains tant techniques que sociaux, à Paris, en France et à l'étranger, y seront exposés. Des vidéos en boucle illustreront les métiers des transports depuis les origines, tandis que les bases de données documentaires sur les



transports urbains seront toutes accessibles en ligne. Il s'agit d'un projet culturel innovant, dont le montage fait actuellement l'objet de débats avec les partenaires institutionnels et économiques de la RATP. Cette création fait partie de la démarche de conservation et de mise en valeur du patrimoine de l'entreprise – matériel, sites, archives, savoir-faire des hommes et relations sociales – engagée depuis une dizaine

d'années. Rien de cette entreprise n'aurait pu se faire sans la passion de l'Amtuir*, propriétaire des collections, qui participera à la définition de la muséographie. Par son implication, la RATP participe au mouvement actuel qui contribue à faire entrer le patrimoine industriel dans le patrimoine national. »

* Association pour le musée des Transports urbains, interurbains et ruraux.

Des experts, des managers, des responsables de ligne, des chefs de projet, des responsables des ressources humaines prennent tour à tour la parole pour commenter une question d'actualité.



LA HAUSSE DU PRIX DU GAZOLE A FAIT LA UNE DES JOURNAUX PENDANT PLUSIEURS SEMAINES. QUELS EN SONT LES EFFETS À BUS ?

ALAIN GENET,
directeur MRB

« Les prix du carburant pour les bus sont définis dans un marché passé par la RATP en janvier 2000 après mise en concurrence européenne. La consommation des quatre mille bus du parc représente plus de 200 000 litres par jour, une quantité qui justifie un écart d'environ 20 % de moins que le prix public, bien que la RATP soit

assujettie à l'intégralité de la taxe intérieure sur les produits pétroliers (TIPP). Néanmoins, nous ne sommes pas à l'abri de l'augmentation du prix du pétrole brut, constante depuis un an, ni de la fluctuation du cours du dollar qui entre dans le prix de vente du carburant. Ainsi, nous estimons à plus de 30 millions de francs le dépassement des dépenses de gazole pour l'année 2000

par rapport aux prévisions. Le remboursement de la TIPP, accordé par le gouvernement en septembre dernier, nous apportera toutefois une réduction d'environ 35 millions de francs pour les années 2000-2001. Le poste carburant constitue l'un des paramètres majeurs qui jouent sur la marge éventuelle dégagée par l'entreprise. »



UN PROTOCOLE A ÉTÉ SIGNÉ PAR LA RATP ET L'INSTITUT INTERUNIVERSITAIRE DE MÉDECINE DU TRAVAIL DE PARIS ILE-DE-FRANCE AFIN D'INSTAURER À L'AVENIR UN MEILLEUR DÉPISTAGE DES MALADIES LIÉES À L'AMIANTE. QUELLES EN SONT LES MODALITÉS ET QUI EST CONCERNÉ ?

A LAIN HENRION, responsable de l'unité Politiques sociales et Prévention des risques professionnels (GIS)

« Il s'agit de comparer l'apport de l'examen radiologique pratiqué habituellement et celui du scanner thoracique. Cet examen est plus précis mais plus lourd, car l'exposition importante aux radiations qu'il entraîne en limite l'usage. Pour instituer, au plan national, un protocole d'examen selon le niveau d'exposition, permettant une surveillance

modulée grâce à cet équipement, une expérimentation a été décidée. La RATP et son service médical du travail ont été sollicités pour s'associer à cette évaluation de l'outil scanner menée par le professeur Bonnin de l'hôpital Cochin. L'inscription de ce dépistage dans les textes législatifs sera ensuite débattue au vu des résultats. La démarche concerne environ cinq cents agents de la RATP, actifs, âgés de 50 ans et plus, dont le premier contact avec

des matériaux contenant de l'amiante remonte aux années soixante-dix. Nous allons leur envoyer une demande d'accord pour participer à l'étude – évaluation de l'exposition passée et scanner – sur la base du volontariat. Les premiers examens débiteront au cours du quatrième trimestre 2000 et s'échelonneront sur une période de quinze à dix-huit mois. Les résultats individuels seront communiqués aux intéressés par la médecine du travail de la RATP. »



LE 20 JUILLET, LE MINISTRE DES TRANSPORTS A DEMANDÉ À LA RATP ET À LA SNCF D'ENGAGER UN PROGRAMME DE CLIMATISATION DES TRAINS DE BANLIEUE, DES RAMES DE MÉTRO ET DES BUS. COMMENT, À MRF, ENVISAGEZ-VOUS D'Y RÉPONDRE ?

YVES RAMETTE, directeur MRF

« Depuis plusieurs années déjà, nous avons engagé des réflexions et mené des essais pour déterminer ce que nous pouvions offrir à nos clients en matière de confort climatique. Pour preuve, le train équipé d'une ventilation réfrigérée et mis en service, après une année d'expérimentation, en juillet 2000 sur la ligne A du RER. Ce type d'équipement posait avant tout des questions de coût d'installation, d'immobilisation

de matériel, de maintenance et de consommation d'énergie. Aujourd'hui, le premier objectif est d'améliorer le système actuel de renouvellement de l'air existant sur les matériels récents (depuis le MF77). Une ventilation mécanique aux nouvelles normes équipe déjà le MP89 et sera installée sur tous les matériels neufs (MF2000 en 2005) et rénovés (ligne 3 en 2002). Second objectif, la diminution de la température des volumes d'air, par ventilation

réfrigérée : de 2 à 3 °C de moins par rapport à la température extérieure. En bénéficieront les trains des lignes aériennes du métro et, sur le RER, les M179 et M184, au fur et à mesure de leur rénovation, ainsi que les nouvelles rames acquises (M12N, livrées début 2001). Ce choix améliorera le confort des voyageurs, conformément à la demande du ministre, sachant que du côté des conducteurs les cabines de conduite des matériels récents MP89 et M12N sont climatisées. »



Trafic: elle court, la hausse

Le trafic est en augmentation sensible sur tous les réseaux. Le tramway se taille la part du lion, suivi par l'autobus de banlieue. Zoom avant sur les chiffres de l'ensemble des réseaux.

+ 3,4 % ■ c'est le chiffre de la croissance du trafic sur l'ensemble des réseaux

(par rapport aux sept premiers mois de 1999). Ce chiffre à la hausse peut s'expliquer par la reprise économique – baisse du chômage et croissance de la consommation –, l'amélioration du service offert – en matière de qualité – et par la simplification tarifaire – carte Imagine "R", un seul billet sur les bus de banlieue. S'y ajoute probablement une plus grande sensibilité à l'environnement et à la pollution. Le mode qui progresse le plus est le tramway, suivi de l'autobus de banlieue : + 4,8 % (+ 1,8 % pour le bus à Paris).

Trafic mesuré (en millions de voyages)

	Juillet 2000		Cumul de l'année	
	Résultats 2000	Écarts 2000/1999	Résultats 2000	Écarts 2000/1999
Métro	93,32	+ 6,8 %	723,90	+ 3,3 %
RER	30,28	+ 5,3 %	233,02	+ 3,3 %
Bus	66,04	+ 1,9 %	555,35	+ 3,7 %
dont RRS (1)	5,71	n. d.	48,42	n. d.
Total RATP (2)	190,55	+ 4,7 %	1517,00	+ 3,4 %

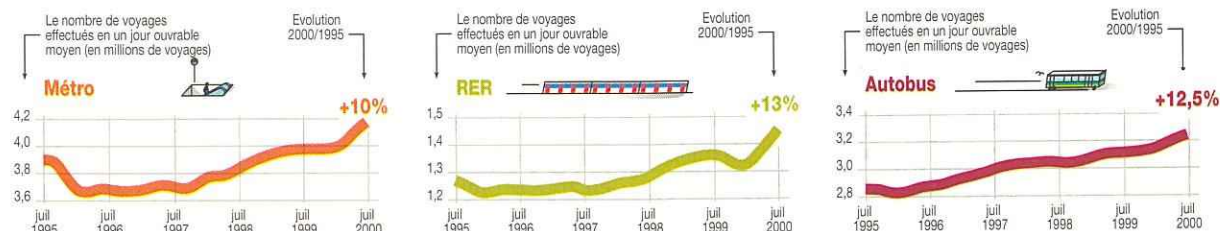
(1) Réseau régional de surface : PC1, PC2, T1, T2 et TVM.

(2) Y compris les réseaux hors contrat (Orlyval, STL et services communaux).

+ 6 % ■ sur le métro et + 5,3 % sur le RER, ce sont les chiffres du trafic, par rapport à juillet 1999, d'un jour ouvrable corrigé de l'incidence des grèves. On note une hausse sensible à partir du deuxième trimestre 2000, en particulier sur le RER, après la baisse du trafic due à la mise en service d'Éole. **+ 1,8 % sur les lignes du réseau Bus**, ce qui confirme la croissance régulière et continue du trafic. **L'ensemble de la RATP progresse de 4 %.**

+ 11 % ■ c'est l'augmentation du trafic d'un jour ouvrable sur tous les réseaux par rapport à juillet 1995. **+ 10 % sur le métro**, où l'on a retrouvé et dépassé le niveau de 1995, **+ 13 % sur le RER** et **+ 12,5 % sur les lignes de bus**.

Évolution du trafic journalier depuis 1995



SIMONE FEIGNIER



GÉRARD DUMAX/DGC-AV

**Antoine Chorin, machiniste :
de la formation à la pratique en ligne.**

L'anglais en ligne

Il y a bientôt six ans que Stanley Lockwood, machiniste, dispense des cours d'anglais à ses collègues du centre de Point du Jour. Comme son nom et donc ses origines le laissent supposer, cet homme pratique la langue de Shakespeare. Pour donner de l'ampleur à son action, l'idée lui est venue conjointement avec Patrick Rahmani, responsable des machinistes hors lignes, et l'équipe d'encadrement de l'intégrer dans une démarche de qualité de service. Au bénéfice des clients, du personnel et du centre bus. Ainsi, aujourd'hui, la formation proposée se déroule en deux ans.

La première année, le machiniste volontaire suit les cours sur son temps personnel. La seconde année, les agents les plus assidus sont relevés sur leur temps de travail. À l'issue de ces deux ans, l'agent s'engage à

signaler aux voyageurs, par un badge placé de manière visible au poste de conduite, qu'il peut renseigner en anglais, suivant son niveau : « *I speak English* » ou « *English, I'll try my best* ». Une mention de cet engagement est versée au dossier administratif.

Une démarche valorisante tournée vers le client

L'expérience a commencé au mois d'avril avec une vingtaine de participants. Parmi eux, Antoine Chorin : « *Sur les lignes à forte fréquentation touristique comme le 171, qui dessert le château de Versailles, le 72, qui passe au Grand-Palais, place de la Concorde, Notre-Dame, ou le 52 qui mène aux grands magasins, pouvoir comprendre et répondre à une demande d'un voyageur étranger est plutôt valorisant. Bien que l'échange soit assez court – les renseigne-*

Les touristes vus par les machinistes

Les Américains s'attendent à ce qu'on leur réponde en anglais, c'est presque une évidence.

Les Japonais, très organisés, sollicitent rarement des renseignements.

Les Allemands parlent très bien l'anglais mais aussi le français.

Les Nordiques, parfaitement bilingues, s'expriment en anglais.

Les Espagnols, contrairement à toute attente, ne parlent pas le français mais principalement l'anglais.

ments portent surtout sur des directions et la tarification –, il témoigne que les machinistes ne sont pas seulement des tourneurs de volant. » Le badge, une idée du groupe, change l'ambiance dans le bus et il n'est pas rare que voyant le machiniste répondre aux touristes, un voyageur éprouve le besoin de se joindre à la conversation. « *Les cours d'anglais m'ont permis de rencontrer des collègues du centre et de confronter nos expériences. Il s'agit à la fois d'un enrichissement personnel et d'une démarche tournée vers le client.* » Une expérience jugée positive qui, malgré les craintes du début, n'a entraîné ni moquerie ni retard dans le service.

NADINE GUÉRIN



Issus de différents départements de l'entreprise, vingt-huit agents, totalement intégrés à la ligne, s'occupent de la maintenance des installations fixes sur la ligne 14. Cette expérience est une première pour la RATP. Regard sur une organisation d'un nouveau type...

Ligne 14 : une mainten

L'idée de départ, lors de la création de la ligne 14, était de rapprocher l'exploitation et la maintenance afin d'améliorer l'organisation et l'efficacité pour satisfaire les voyageurs», explique Hervé Mouille, responsable de la maintenance des installations fixes sur la ligne 14.

Ainsi, les agents de la maintenance des installations fixes qui effectuent les interventions sur les ascenseurs, les escaliers mécaniques, les caméras..., dépendent de la ligne 14. Vingt-huit agents provenant des départements ESE, ITA et SIT sont détachés sur la ligne pour une période de quatre à six ans. « Les agents sont

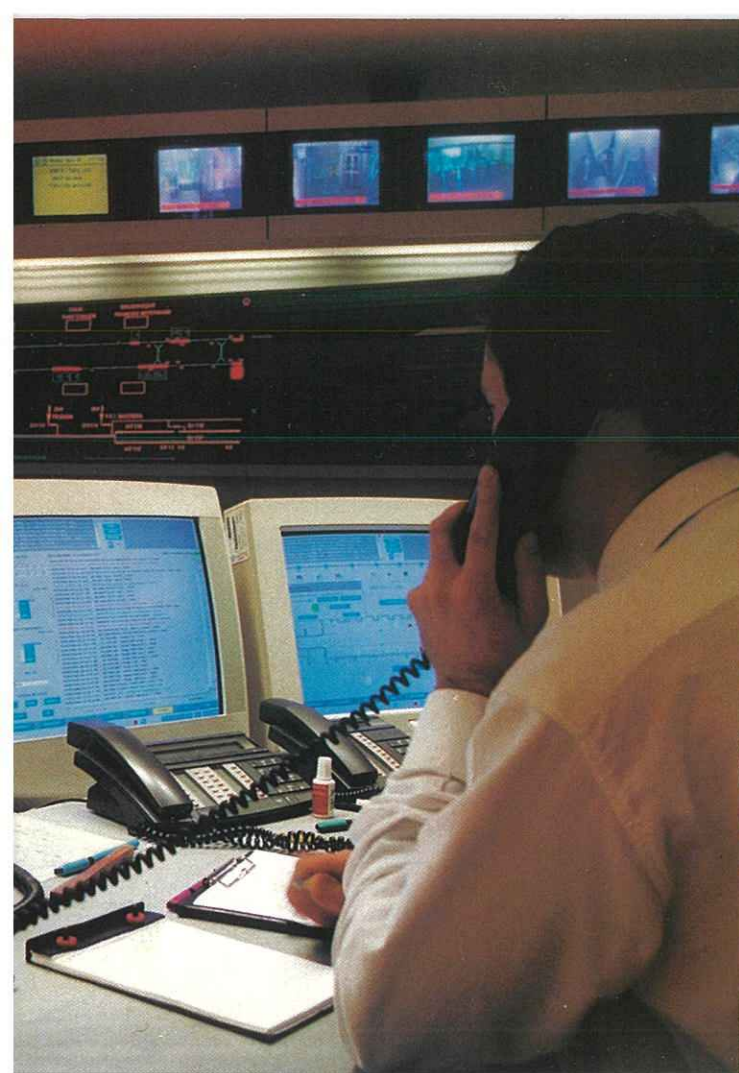
“pointus” dans un domaine (celui de leur département d'origine) et compétents dans l'ensemble des autres secteurs. Cette polyvalence apporte une meilleure efficacité, car les agents se transmettent leurs expériences et élargissent de ce fait leur savoir-faire », explique Hervé Mouille.

Les agents échangent leurs expériences et élargissent ainsi leur savoir-faire

Toujours dans un souci de complémentarité et d'efficacité, chaque matin un briefing commun est pro-

La nouvelle organisation en chiffres

- **28 agents détachés à la ligne 14** pour une période de quatre à six ans :
16 proviennent du département ESE ; 8 du département SIT ; 3 du département ITA ; 1 du département LOG.
- **Présence des équipes de maintenance** : sept jours sur sept de 5 heures à 21 h 08.
- **Organisation** : six jours de travail et trois jours de repos.



B. CHABROL/DGCC-AV

Agent de recette, mainteneurs, assistant de ligne, agent du PCC de la ligne... échangent quotidiennement leur savoir-faire afin d'assurer un meilleur service aux voyageurs de la 14.

ance collégiale

grammé entre les équipes d'exploitation et de maintenance. « Cela nous permet de réunir l'ensemble des gens qui assurent le service aux voyageurs », précise Hervé Mouille.

Un logiciel spécifique supervise l'ensemble des équipements électriques et électromécaniques

Une organisation améliorée grâce à un logiciel baptisé PCS-PCM, qui équipe le PCC et tous les bureaux de recettes et supervise l'ensemble des équipements électriques et électro-

mécaniques de la ligne. « De fait, les agents de station peuvent, grâce à ce logiciel, nous demander une intervention dans les plus brefs délais, indique Hervé. Pour compléter ce dispositif, un nouveau métier baptisé "assistant de ligne" a été créé. Ces agents d'exploitation bénéficient d'une formation à la maintenance leur donnant les moyens d'intervenir immédiatement pour des opérations simples. »

À la charnière entre activité commerciale et maintenance, l'assistant de ligne, directement rattaché au responsable commercial de la ligne, effectue des interventions de premier niveau comme des "réenclenche-

Sondage express

Un sondage a été réalisé auprès des vingt-huit agents de la maintenance des installations fixes. Résultats :

- 88 % des agents estiment travailler dans une bonne ambiance ;
- 96 % indiquent qu'ils vivent une expérience enrichissante ;
- 80 % jugent qu'ils exercent un métier intéressant ;
- 72 % pensent que, lors de leur retour dans leur département d'origine, ils pourront valoriser l'expérience et le savoir-faire acquis.

ments". L'ensemble de ces mesures optimise la maintenance des installations. De la sorte, on observe depuis l'ouverture de la ligne, soit un peu plus de deux ans, des résultats très satisfaisants pour le voyageur. Et l'on parle d'étendre ces principes d'organisation à d'autres lignes. La ligne 13 étudie actuellement cette organisation.

YAN RODRIGUEZ

Portable sur la ligne 14 : bon pour accès

Depuis le 15 décembre 1999, les clients de la RATP peuvent utiliser leur téléphone portable dans toutes les stations de la ligne 14.

Et à l'avenir

Une convention signée le 11 août par les trois opérateurs Bouygues, France Télécom Mobiles, SFR et la RATP, prévoit la généralisation des installations GSM (Global System for Mobile Communications) à l'ensemble des emprises souterraines du métro et du RER à l'horizon 2005. Le département SIT assure la maîtrise d'ouvrage et la maîtrise d'œuvre du projet en relation étroite avec les départements MTR, RER, DGMRS, ESE, ITA, JUR, PAT et les filiales télécoms de la RATP, Telcite et Naxos.

1 LE RÉSEAU ANTENNAIRE

Les voyageurs peuvent utiliser leur portable grâce aux antennes installées dans les salles des échanges, couloirs et quais. Leurs caractéristiques et leur nombre varient en fonction de la topologie de chaque station.

2 A CHAQUE ESPACE SON TYPE D'ANTENNE

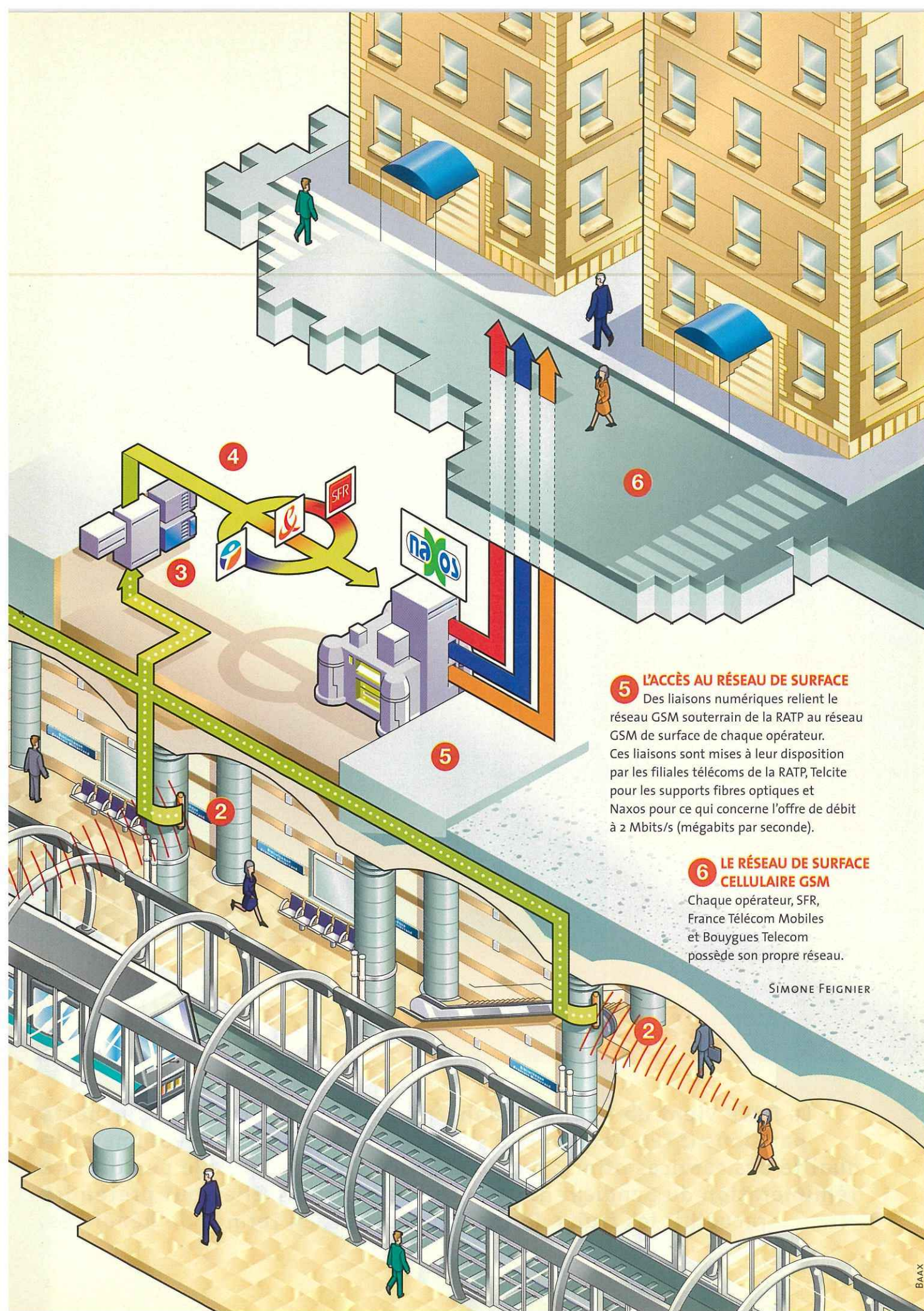
Différents modèles d'antennes ont été retenus pour la meilleure couverture radio possible en intégrant l'aspect esthétique. Le réseau antenneur bi bandes est unique et utilisé par les trois opérateurs. Une première en la matière.

3 LA STATION DE BASE

Les équipements d'émission-réception appelés BTS (Base Transceiver Station) des trois opérateurs fonctionnent aux fréquences de 900 et 1800 MHz et sont installés dans des locaux techniques situés dans les stations.

4 A L'AIDE DE CÂBLES COAXIAUX

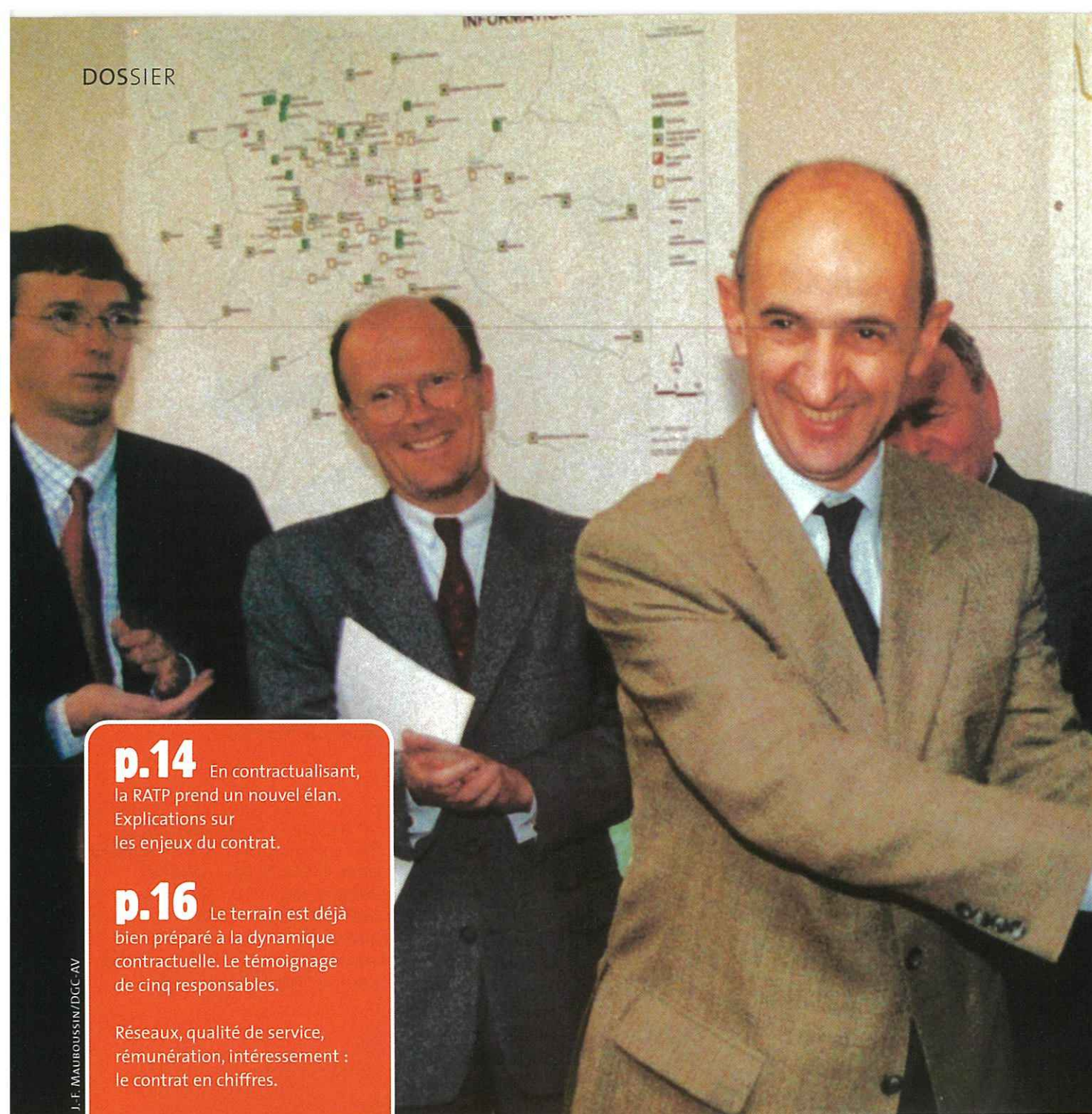
Les sorties 900 et 1800 MHz de ces BTS sont couplées et diffusent sur le réseau antenneur réalisé sur la base de câbles coaxiaux et d'antennes.



5 L'ACCÈS AU RÉSEAU DE SURFACE
Des liaisons numériques relient le réseau GSM souterrain de la RATP au réseau GSM de surface de chaque opérateur. Ces liaisons sont mises à leur disposition par les filiales télécoms de la RATP, Telcite pour les supports fibres optiques et Naxos pour ce qui concerne l'offre de débit à 2 Mbits/s (mégabits par seconde).

6 LE RÉSEAU DE SURFACE CELLULAIRE GSM
Chaque opérateur, SFR, France Télécom Mobiles et Bouygues Telecom possède son propre réseau.

SIMONE FEIGNIER



J.-F. MAUROUSSIN/DGC-AV

p.14

En contractualisant, la RATP prend un nouvel élan. Explications sur les enjeux du contrat.

p.16

Le terrain est déjà bien préparé à la dynamique contractuelle. Le témoignage de cinq responsables.

Réseaux, qualité de service, rémunération, intéressement : le contrat en chiffres.

Dossier

RÉALISÉ PAR YVONNE KAPPÈS-GRANGÉ
ET SIMONE FEIGNIER

RATP-

La RATP vient de « contractualiser » avec le Syndicat des transports parisiens (STP). L'entreprise s'engage désormais sur le volume et la qualité des services offerts aux voyageurs. En échange, elle perçoit une rémunération du Syndicat des transports parisiens. Elle peut prétendre recueillir les fruits de ses compétences en termes de bénéfices.



Une nouvelle règle du jeu

Se développer, faire la preuve de son efficacité économique, recueillir le fruit de ses compétences en termes de bénéfices, mettre en place l'accord d'intéressement, tels sont les enjeux du contrat signé entre la RATP et le STP. Le point sur le contenu et les implications.

La RATP exploitant, *via* ses filiales, le réseau de bus de Limoges ou de Besançon, le tramway et les bus de Montpellier ou le réseau de Stockholm : un rêve ? Qui deviendra peut-être demain une réalité grâce à la contractualisation. En effet, le 12 juillet dernier, la RATP et le Syndicat des transports parisiens (STP) ont signé le **contrat** qui organise de nouveaux rapports entre la Régie et son autorité organisatrice. Concrètement, l'entreprise s'engage sur un volume de service offert aux voyageurs ainsi que sur un niveau de qualité de service qui doit à la fois répondre à la demande des clients mais être en même temps réaliste pour pouvoir être atteint à des coûts raison-

nables. En contrepartie, le STP assure une rémunération. Ces nouvelles dispositions sonnent le glas de l'indemnité compensatrice, clé de financement de l'ancien système, qui apparaissait peu motivante pour l'entreprise, puisqu'elle ne permettait pas, quels que soient les efforts produits et les résultats obtenus, de faire apparaître une marge bénéficiaire. L'enjeu de la contractualisation ne réside pas dans un simple changement budgétaire. C'est aussi la possibilité pour la RATP de se développer en et hors de l'Île-de-France, de mettre en œuvre ses compétences internes à grande échelle et de recueillir les fruits en termes de bénéfices. Car l'entreprise, et cela est nouveau, peut désormais pré-

■ **CONTRAT**

La RATP s'engage sur :

- l'offre de transport ;
- la qualité de service.

La RATP reçoit comme rémunération :

- les recettes directes venant des voyageurs et les compensations tarifaires versées par le STP (elles comblent l'écart entre le tarif plein du transport et les tarifs réduits octroyés aux titres forfaitaires) ;
- 6 % du chiffre d'affaires des ventes réalisées sur son réseau ;
- une contribution forfaitaire qui tient compte des contraintes spécifiques (financement des investissements, insuffisance du compte retraite).

Cette rémunération est tributaire :

- du volume des ventes réalisées ;
- de la réalisation de l'offre (ne pas atteindre cet objectif entraîne des pénalités) ;
- d'un système de bonus-malus lié à la qualité de service et évalué en fonction d'indicateurs préalablement définis.

■ **DESPÉCIALISATION**

La RATP pourrait intervenir comme opérateur de transport, *via* ses filiales, en province ou à l'étranger, pour « construire, aménager, exploiter des réseaux et des lignes de transport public de voyageurs dans le respect réciproque des règles de concurrence », précise l'amendement de la loi SRU (solidarité et renouvellement urbains) présentée à l'Assemblée et au Sénat.

Page 14 :
la Plaine-Saint-Denis,
un secteur fort
de développement
de la RATP
en Ile-de-France.

Guy Bourgeois,
directeur du
département
Stratégie, recherche,
partenariats.

tendre à des marges positives si elle respecte les objectifs contractuels et encore mieux si elle les dépasse. Une somme évaluée à 150 millions de francs pour 2000 pourrait être répartie entre le développement, la rémunération de l'actionnaire – c'est-à-dire l'État – et l'intéressement du personnel.

L'entreprise peut prétendre à des marges positives si elle respecte ses objectifs

De plus, le contexte politico-économique se prête à de tels projets. Le contrat de plan État-Région est l'un des plus favorables aux transports en commun depuis longtemps. La « **despécialisation** » a été présentée à l'Assemblée nationale et au Sénat. La RATP pourrait

Vrai / faux

■ La réforme n'aura pas d'incidence sur le prix du transport payé par les Franciliens. **VRAI**

La rémunération des entreprises de transport est désormais indépendante du prix du billet. C'est le STP qui, en fixant les tarifs publics, décidera de la part de ses recettes qui vient des clients et de celle provenant des contribuables.

■ La contractualisation va supprimer le statut du personnel. **FAUX**

Le contrat réaffirme nettement que la RATP demeure une entreprise publique, avec ses régimes sociaux particuliers.

■ Seule la RATP a signé un contrat. **FAUX**

La SNCF a aussi contractualisé avec le STP. De même, les transporteurs privés de l'Adatrif et de l'APTR ont recours à un contrat-cadre avec le STP.

■ On peut apporter des modifications en cours de contrat. **VRAI**

Les modifications importantes, avec incidence financière, feront l'objet d'un avenant au contrat, les modifications mettant en jeu des problèmes de coordination entre transporteurs relèveront des procédures actuelles et les modifications mineures feront l'objet d'une simple information au STP.

■ Le principe de continuité de service limite le droit de grève. **FAUX**

Il est seulement défini que la RATP, en tant que service public, doit continuer ses efforts en termes de dialogue social et de sécurité technique pour assurer le bon déroulement du service. En cas de grève, la RATP est cependant pénalisée au niveau de sa rémunération puisque, lorsque le service n'est pas rendu, les clients n'achètent pas de titres de transport et, par conséquent, cela entraîne pour la RATP une perte des recettes correspondantes.

■ La RATP pourra utiliser l'argent qu'elle gagne en Île-de-France pour son développement en province et à l'international. **VRAI ET FAUX**

Le contrat applique les règles dites de l'étanchéité financière. En cours de contrat, il est rigoureusement interdit d'utiliser les ressources prévues pour le service de transport en Île-de-France à quelque autre usage que ce soit. Mais le contrat, s'il est bien exécuté, dégagera un résultat, dont une partie peut être consacrée à des actions de développement.

L'analyse des

■ ACCORD D'INTÉRESSEMENT

Cet accord s'inscrit dans le cadre de l'ordonnance du 21 octobre 1986, étendue aux entreprises publiques à statut par la loi du 30 juillet 1987.

Prolongement de la contractualisation, le futur accord d'intéressement concernera l'ensemble des agents actifs et ne se substituera pas aux dispositifs décidés au niveau des départements ou unités : forfait global de moyens à Bus et MRB, démarche d'efficacité collective à MRF.

La loi prévoit que les modalités de répartition peuvent prendre en considération la rémunération et la présence.

Les critères applicables à la RATP seront établis selon des références définies par la négociation.

Les négociations avec les organisations syndicales vont commencer pour une mise en œuvre au titre de 2001, tout en recherchant un dispositif adapté applicable à 2000.

donc exploiter des réseaux de transports en commun en province ou à l'étranger. À l'heure où la SNCF rachète Via GTI, qui gère déjà quatre-vingt-huit réseaux en France, dont Lyon, Lille, Rennes..., ce qui lui permet de se positionner de manière forte sur le marché du transport urbain de grandes agglomérations ou de villes moyennes. Il devient urgent pour la RATP de quitter son pré carré, qui la condamnait à une lente asphyxie.

La RATP est prête : « *Il existe des savoir-faire en ingénierie au sein de notre entreprise qui ont fait leurs preuves via Systra, commente Guy Bourgeois, directeur du département Stratégie, recherche, partenariats. Reste à prouver notre efficacité économique et à acquérir des compétences pour répondre à un appel d'offres et garantir la sécurité de nos montages financiers. Il nous faudra aussi apprendre à analyser les besoins spécifiques de nos futurs clients et à leur apporter des réponses qui tiennent compte d'environnements différents de ceux de la région parisienne.* »

L'intéressement du personnel représente l'une des conséquences de la contractualisation. Cette possibilité est déjà clairement abordée dans l'accord salarial et social de 2000-2001 signé le 15 mai dernier. Il stipule que « *s'ouvriront des négociations pour un accord d'intéressement, rendu possible par la contractualisation, qui pourrait être applicable dès les résultats de 2000* ».

En 2000, la RATP effectue son premier « tour de piste » contractualisé. Un parcours qui sert aussi d'échauffement et de test. C'est pourquoi le contrat normalement triennal s'étendra jusqu'en 2003. Pour un premier bilan.

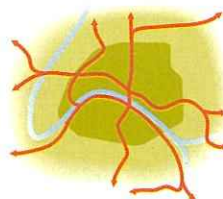
Il devient urgent pour la RATP de quitter son pré carré et de se placer sur le marché du transport urbain de province



Maintenance, vente, projets... chacun examine dans son secteur la contractualisation. Cinq témoignages pour mieux en comprendre les enjeux.

La contractualisa

Le champ d'application de la contractualisation



■ Les trois réseaux :

- le Métro ;
- le RER lignes A et B ;
- le réseau de surface, lui-même subdivisé en trois sous-réseaux :
 - le réseau régional de surface (T1, T2, TVM, PC1, PC2... et les futures lignes du réseau Bus prévues au PDU) ;
 - le réseau Bus Paris ;
 - le réseau Bus banlieue.

■ **Sont hors du champ d'application :** les activités hors de l'Île-de-France, les activités des filiales, les services occasionnels et les activités non décrites dans le contrat.

Jean-François Costella
DIRECTEUR DE L'UNITÉ MEM À ESE

**C'est
l'aboutissement
d'une dynamique
préparée de
longue date**

L'unité Maintenance des équipements du métro (MEM) de ESE s'engage à assurer pour 2001 un taux de disponibilité de 90 % pour les escaliers mécaniques. Mais, pour les cent quarante-six agents de MEM concernés par la contractualisation, on ne peut pas parler de révolution. La contractualisation est, en fait, l'aboutissement d'une dynamique préparée de longue date.

Pour preuve, les actions engagées depuis plusieurs années avec l'exploitant afin d'améliorer la qualité du service offert au client. De simple élément de confort, l'escalier mécanique devient un élément intégré à la chaîne du transport, et deux sortes d'indicateurs sont désormais pris en compte : la disponibilité technique (temps d'arrêt de l'équipement) et la disponibilité des voyageurs (qui tient compte du nombre d'utilisateurs par tranche horaire). De plus, nouvelles méthodes de travail et équipements devraient permettre de tenir les objectifs fixés. Et d'atteindre, pour 2005, un taux de disponibilité de 99 %, sachant qu'en objectifs internes le taux de disponibilité technique atteint déjà 96,79 % et celui de la disponibilité des voyageurs 94,36 % en juin 2000. »

Quelle est la place offerte par la contractualisation à la maintenance ?

« La maintenance est un élément important du service rendu aux voyageurs. Ainsi,



Michel Barbier
DÉLÉGUÉ DU DIRECTEUR DU DÉPARTEMENT DES PROJETS

B. CHABROL/DGC-AV

Les nouvelles infrastructures sont introduites par avenant dans le contrat. Quel est l'engagement de la RATP ?

« La RATP s'engage au niveau de l'avant-projet, c'est-à-dire lorsque le dossier est présenté pour approbation aux conseils d'administration de la RATP et du STP. Le contrat porte sur le calendrier de réalisation et sur l'équilibre économique du projet. Ces données reposent sur des études, menées par le département Développement, qui intègrent l'augmentation attendue du trafic et des recettes, l'impact économique sur l'exploitation – dépenses supplémentaires et économiques induites, besoin en personnel –, le coût de la maintenance... que le département des Projets devra faire respecter. Des obligations qui étaient déjà inscrites dans le management des projets, mais dont la contractualisation renforce le caractère d'obligation. Une question reste en suspens : comment s'engager sur des dossiers où le délai entre l'avant-projet et la mise en service s'étend sur plusieurs années, et qui peuvent subir des modifications liées à un contexte socio-économique ? Nous aurons certainement à trouver une réponse pour des projets qui pourraient faire l'objet d'avenants dès 2001, comme le prolongement du tram T1 à Noisy-le-Sec ou le prolongement de la ligne 14 à Saint-Lazare. »

Dans les projets, la RATP s'engage sur les coûts et les délais

tion en chiffres

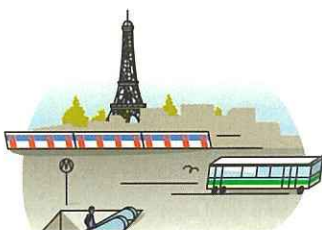
L'offre de service de la RATP

■ La RATP s'engage sur un volume annuel de production :

- Métro : 42,75 millions de trains-kilomètres ;
- RER A : 8,09 millions de trains-kilomètres ;
- RER B : 4,19 millions de trains-kilomètres ;
- réseau régional de surface : 8,56 millions de véhicules-kilomètres ;
- réseau Bus banlieue : 102 millions de véhicules-kilomètres ;
- réseau Bus Paris : 40,81 millions de véhicules-kilomètres.

■ Autres composantes de l'offre de service :

l'accessibilité des personnes à mobilité réduite, l'information des voyageurs, la politique de la Ville et le développement territorial.



L'engagement de la RATP en matière de qualité de service

■ Les indicateurs pour Métro et RER A et B :

- attente des trains-régularité ;
- accueil au guichet ;
- netteté des stations et des gares ;
- disponibilité des appareils de vente ;
- disponibilité des escaliers mécaniques.

■ Pour le réseau régional de surface,

- réseaux Bus Paris et banlieue :
- service rendu par le machiniste-receveur ;
- informations aux points d'arrêt.

■ Pour le réseau régional de surface :

- vitesse commerciale.





Didier Bense
DIRECTEUR DU CENTRE BUS DE FONTENAY

Le forfait global de moyens a été instauré dans les centres bus à partir de 1998. Peut-on parler de contractualisation avant l'heure ?

« Le forfait global de moyens a institué une nouvelle forme de relations entre le département Bus et les centres, l'idée étant de se rapprocher d'une gestion contractuelle », explique Didier Bense. Instauré dans les centres depuis 1998, « le forfait global de moyens (FGM) définit une enveloppe de moyens, qui recouvre pour chaque centre bus les frais de personnel, le temps supplémentaire, la variation des dettes de temps CA et TC, la consommation de carburant-énergie, les Mace (matières et autres charges externes) et l'amortissement du matériel. Ces moyens sont fongibles en fonctionnement ».

Le centre s'engage pour une production de kilomètres et pour une qualité de service (conforme aux normes de certification NF Services). Si une écono-

mie de moyens a été dégagée, et à condition que les objectifs de production et de qualité aient été atteints, une partie de la marge dégagée est redistribuée.

« Méthode tout autant pertinente sur le plan économique que sur l'implication du personnel, poursuit Didier Bense, le FGM, important levier de management local, n'a pas été sans incidences sur les mentalités et les méthodes de fonctionnement. Aujourd'hui, une démarche identique est menée à MRB et, à terme (2001-2002), un seul forfait s'appliquera pour l'ensemble d'un centre bus. »

Contractualisation avant la lettre, le forfait global de moyens s'inscrit ainsi complètement dans l'esprit du contrat signé entre l'entreprise et ses tutelles.

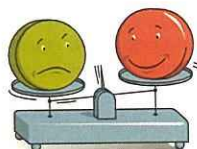
Le forfait global de moyens, la contractualisation avant l'heure

La contractualisation en chiffres

Les trois mécanismes d'intéressement (année 2000, en millions de francs)

■ Non-réalisation de l'offre*	-83,2	
■ Bonus-malus pour la qualité du service	-65,7	+65,7
■ Intéressement aux recettes de trafic	-125,4	+125,4

* Compte tenu des aléas d'exploitation, il a été fixé une tolérance de non-réalisation de l'offre : la franchise, de 4 % pour Métro et Bus Paris, 3 % sur RER A et B, réseau régional de surface et Bus banlieue.



La rémunération du service (année 2000, en millions de francs)

• Recettes directes	9 246
• Compensations tarifaires (demi-tarif, abonnements...)	6 428
• Sous-total recettes totales de trafic	15 674
• Rémunération de la vente (6 % du montant de la vente des titres)	536
• Contribution forfaitaire	4 467
■ TOTAL	20 677



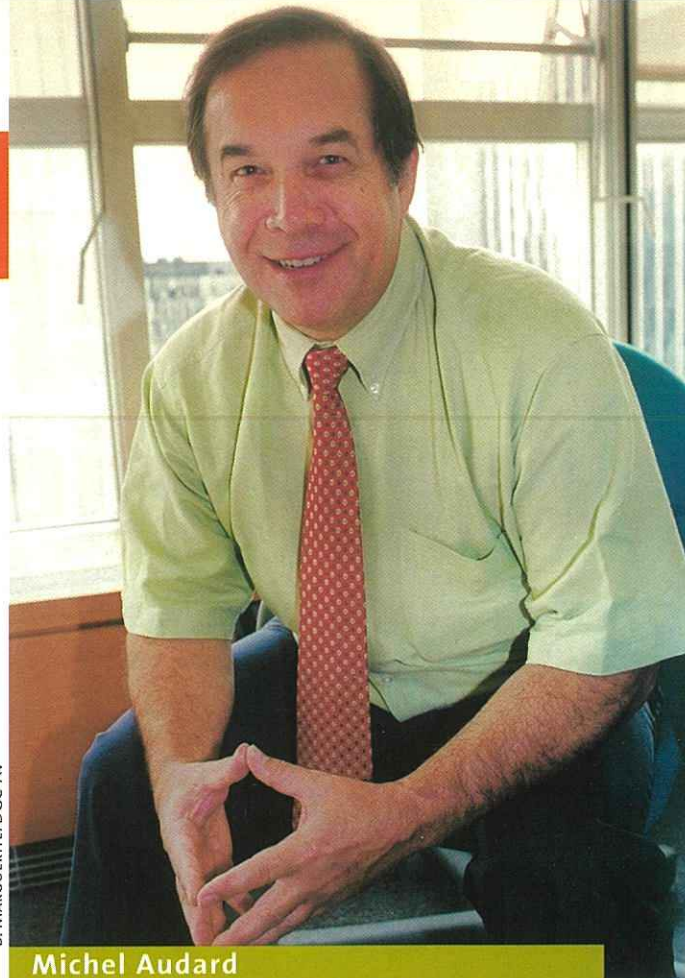
Didier Tournot
DIRECTEUR DE LA LIGNE 8

Des indicateurs ont été institués pour la certification de la ligne 8. Quels rapports ont-ils avec ceux de la contractualisation ?

« La certification NF Services, attribuée par l'Afnor à la fin de 1999, constitue pour la ligne 8 une bonne préparation à la contractualisation », reconnaît Didier Tournot. La ligne s'est en effet mobilisée autour de la démarche de certification et s'est engagée auprès de ses clients à assurer un transport de qualité selon une vingtaine de critères. Critères que l'on retrouve – mais moins nombreux – dans la contractualisation : accueil, régularité, netteté... « Mais si les thèmes sont identiques, les niveaux exigés sont différents, constate Didier Tournot. Ceux de la certification sont plus élevés que ceux de la contractualisation, du moins pendant la première année, car ces derniers s'élèveront ensuite progressivement. À titre d'exemple, le temps d'attente des trains : pour la certification, 98 % des voyageurs au moins ne doivent pas attendre le train plus de trois minutes à l'heure de pointe, et dans le contrat d'ici à 2003 l'objectif est fixé à 96 %. Le bonus maximal est versé si l'on atteint 98,5 %. On peut donc penser qu'une ligne certifiée obtiendrait de ce fait les bonus prévus dans le contrat. À charge pour elle, dans la suite du contrat, de ne pas s'endormir sur ses lauriers. »

Les niveaux de qualité exigés par la certification sont plus élevés

B. MARGUERITE/DGC-AV



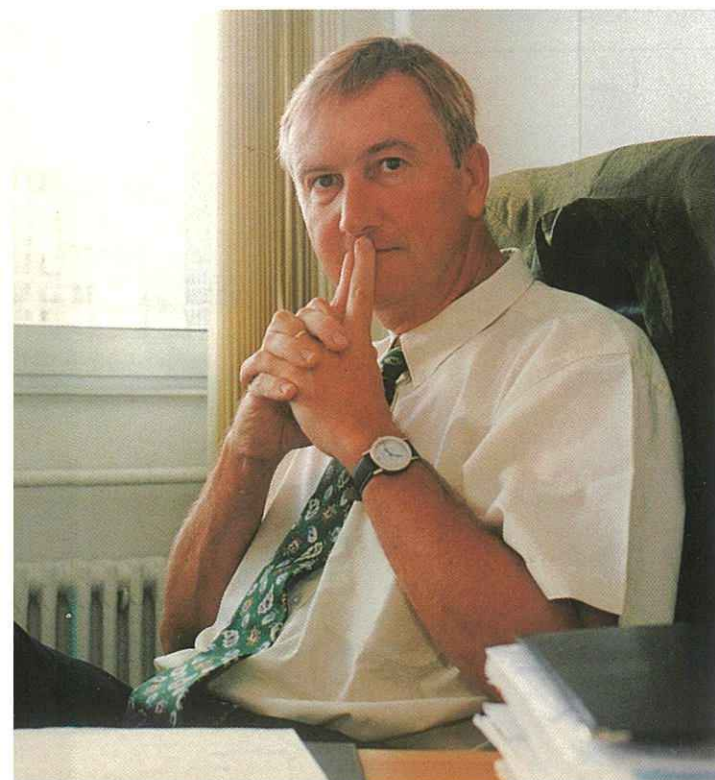
Michel Audard
UNITÉ VENTE ET ACTION COMMERCIALE (CML)

Avec la contractualisation, la force de vente va jouer un rôle de premier plan dans la réalisation des recettes ?

« Désormais, nos recettes sont calculées sur les voyages réellement vendus et non plus sur le nombre des déplacements effectués : il ne suffit plus de produire du transport, encore faut-il qu'on nous l'achète ! Seconde nouveauté, la fonction vente est reconnue comme un service et rétribuée pour cela par 6 % du chiffre d'affaires des ventes réalisées sur nos réseaux. Ces dispositions nécessitent d'intensifier la lutte contre la fraude, puisque nous ne serons pas rétribués sur les voyages accomplis sans payer. Elles impliquent aussi un service attentionné, dans lequel nos agents ont le temps de traiter chaque client de façon personnalisée pour proposer un titre de transport adapté à ses besoins, pour le fidéliser et l'amener à utiliser davantage nos réseaux. La généralisation des Adup et l'extension de notre réseau d'agences commerciales devraient y contribuer en rendant le personnel plus disponible. En parallèle, nous devons offrir à nos agents une information de qualité sur l'évolution des produits proposés, une sensibilisation à la négociation... pour créer une véritable force de vente. »

La fonction de vente est reconnue comme un service

B. MARGUERITE/DGC-AV



Villejuif : une station très sport

Quatrième station du centenaire, après Tuileries consacrée au patrimoine, Europe... à l'Europe, et Saint-Germain-des-Prés à la création, Villejuif-Léo-Lagrange (ligne 7) a été réaménagée sur le thème du sport. Cette station, réalisée par MCA architectes, rend hommage aux sportifs.



▲ 1

UN QUAÏ DANS LA COURSE

En bordure de chacun des quais, le marquage au sol symbolise une piste d'athlétisme.



▲ 2

DES COULEURS ET UNE FORME OLYMPIQUE

Bleu, vert...
Les sièges installés sur les quais représentent les couleurs olympiques.





▼ 4

▼ 5



ILS COURENT, ILS NAGENT

Apposées sur les quais, des fresques (30 x 7 m) racontent les exploits des champions dans deux disciplines sportives. Le 100 mètres d'athlétisme avec Jesse Owens (1936), Roger Bambuck (1968), Carl Lewis (1991) et Maurice Greene (1999). Le 100 mètres nage libre avec Alexander Popov (1994), Mark Spitz (1972), Alain Gottvallès (1964) et Jingyi Le (1994).

LEO LAGRANGE

LÉO OU LE SPORT POUR TOUS

Dans la salle des billets est affichée une biographie de Léo Lagrange. La RATP donne un coup de projecteur sur ce secrétaire d'État à la Jeunesse sous le Front populaire, qui développa le sport pour tous.

LE MUR DES RECORDS

Les performances de saut en hauteur et de saut à la perche établies au fil du siècle sont inscrites sur les murs. Les derniers records aussi.

CATHERINE HOUËL



D. SUTTON/DGC-AV

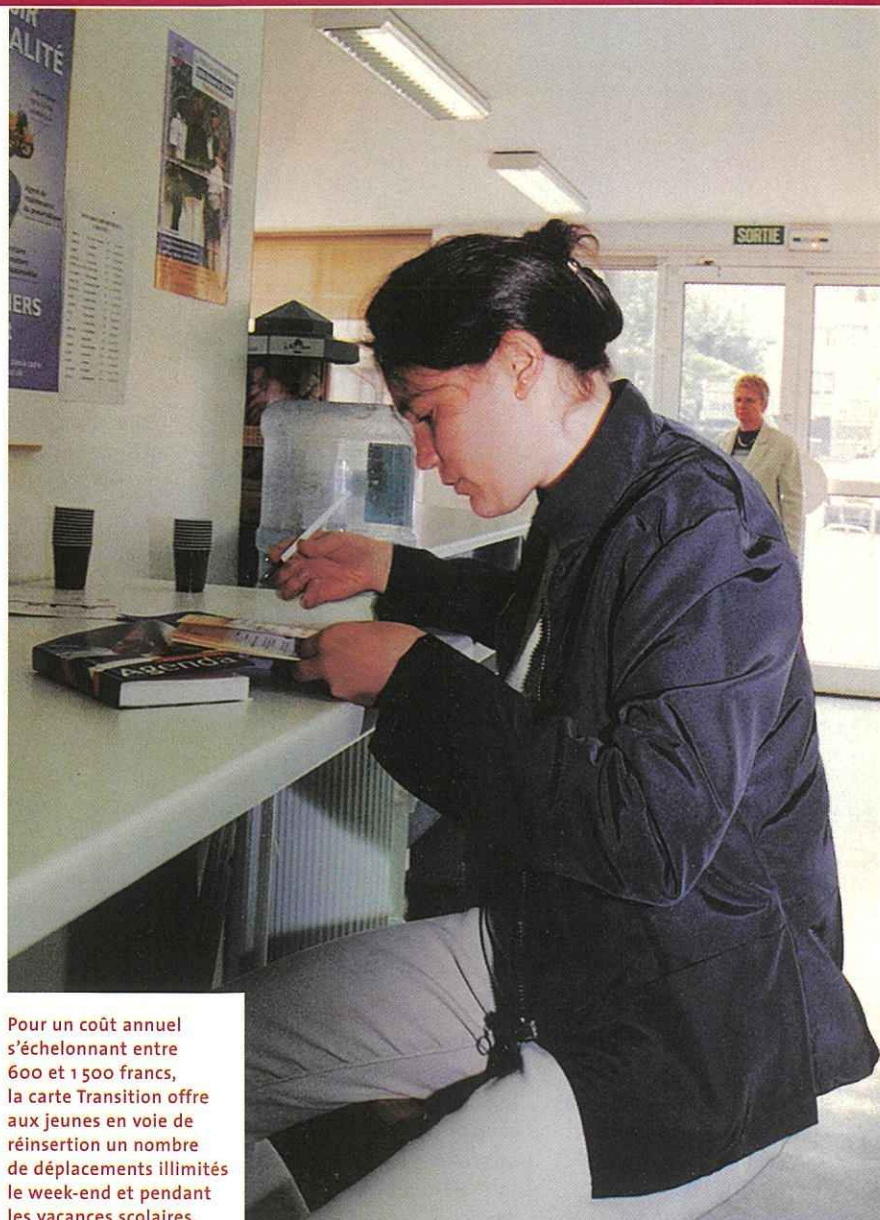
Un titre solidarité spécial jeunes

2001 s'ouvrira sur une grande nouveauté à la RATP : la mise en circulation de la carte Transition, un abonnement annuel conçu spécialement pour les jeunes de moins de 26 ans en voie de réinsertion.

Annoncée par le Premier ministre lors de la conférence nationale des Conseils de la jeunesse, le 12 mai 2000, la carte Transition sera mise en circulation en janvier 2001. Créé par décision du Syndicat des transports parisiens (STP), le 20 juin 2000, ce titre constitue une extension logique de la carte Imagine "R" dont il reprend les caractéristiques dans un visuel différent. Ce nouveau contrat de transport est un abonnement annuel réservé aux jeunes de moins de 26 ans, cette fois exclusivement ceux qui sont en voie de réinsertion et inscrits dans le programme Trace (voir encadré).

La carte Transition, une extension logique de la carte Imagine "R"

« Impulser des habitudes de comportement aux voyageurs, et plus particulièrement aux jeunes de moins de 26 ans, en leur proposant le titre de transport adapté, séduisant et attrayant, dont ils seront fiers, c'est fidéliser sur le long terme ses voyageurs et augmenter les ventes. Tel est l'objectif de la carte Transition », explique André Jobez, pilote du projet au département Commercial. Abonnement forfaitaire annuel et par zones, il se compose d'une carte nominative avec photo, valable un an à compter de la date d'achat. Des



Pour un coût annuel s'échelonnant entre 600 et 1 500 francs, la carte Transition offre aux jeunes en voie de réinsertion un nombre de déplacements illimités le week-end et pendant les vacances scolaires.

Les plans du programme Trace

- **Le programme Trajet d'accès à l'emploi (Trace)** est un dispositif issu de la loi d'orientation relative à la lutte contre les exclusions du 29 juillet 1998.
- **Il a pour objectif** de contribuer à l'insertion professionnelle des jeunes en difficulté, sortis du système scolaire sans qualification.
- **Sont concernés les jeunes de 16 à 26 ans** en situation d'échec récurrent et confrontés à un risque d'exclusion professionnelle, en particulier ceux issus des quartiers qui relèvent de la politique de la Ville.
- **Lorsqu'ils sont identifiés, un parcours d'insertion sociale et professionnelle durable** leur est proposé dans le cadre d'un accompagnement personnalisé et continu pouvant s'étaler sur une période de dix-huit mois. En Ile-de-France, aujourd'hui, neuf mille jeunes sont concernés, l'objectif est de quinze mille en 2001.

coupons magnétiques délivrés aux titulaires, à périodicité trimestrielle, permettent d'anticiper une évolution de leur besoin de transport (modification de zones, par exemple).

Fidéliser la clientèle jeune à long terme

Ce titre offre un nombre de déplacements illimités. En période de vacances scolaires et le week-end, son titulaire bénéficie même de la possibilité de voyager sur l'ensemble du réseau. Cela pour un coût annuel s'échelonnant entre 600 francs (zones 1-2) et 1 500 francs au maximum (zones 1-8). Devant le succès d'Imagine "R", la carte Transition constitue une extension logique de la politique commerciale en faveur de la popu-

lation des jeunes. Une communication sera effectuée auprès des agents en contact avec le public pour les informer de l'existence d'un nouveau titre en circulation, dont ils n'assureront pas la vente. Mais avant de voir le jour, il a connu quelques avatars.

La proposition faite par la RATP consistait en un élargissement de la carte imagine "R" à l'ensemble de la population des moins de 26 ans, par

Ce titre s'adapte aux besoins d'une population en mouvement

un titre générique destiné non seulement aux scolaires, mais également aux demandeurs d'emploi, apprentis, jeunes en voie de réinsertion...

L'arbitrage gouvernemental, plus restrictif, a préféré la création d'un nouveau titre destiné à aider les jeunes en phase de réinsertion. « Une décision finale qui ne rejoint pas tout à fait le souhait de la RATP, mais constitue néanmoins une ouverture d'extension », poursuit André Jobez.

Pour le STP, ce contrat de transport, financé pour partie par le STP et la région en charge de l'insertion professionnelle, construit sur le mode d'Imagine "R" devait être un titre peu onéreux et adapté aux besoins particuliers d'une population en mouvement. « Donner à ses clients l'envie d'utiliser les transports en commun, les fidéliser grâce à des titres personnalisés, c'est bien là l'accroche commerciale de la RATP », conclut André Jobez.

CATHERINE HOUËL

CAA - CPA : suite et fin



Le protocole d'accord « Solidarité entre générations : cessation anticipée d'activité et embauche de jeunes », arrivant à échéance le 31 décembre 2000, n'est pas reconduit. Afin de ménager une transition pour les agents concernés, des mesures ont été prises.

NOUVELLES DISPOSITIONS

■ Pour permettre aux agents qui remplissent les conditions avant le 31 décembre 2002 d'avoir accès à la Cessation Anticipée d'Activité, le dispositif est prorogé de deux ans, sous réserve qu'ils en formulent le souhait

par écrit avant le 31 décembre 2000.

■ Un accès complémentaire à la Cessation Anticipée d'Activité, sans restriction de délai, est ouvert aux agents en Cessation Progressive d'Activité au 31 décembre 2000, sous réserve qu'ils formulent le souhait par écrit d'accéder

à la CAA avant le 31 décembre 2000.

■ L'avenant à ce protocole s'adresse aux agents qui sont atteints d'une pathologie liée à l'amiante. Il sera pérennisé avant la fin de l'année dans le cadre de mesures réglementaires internes spécifiques.

	BÉNÉFICIAIRES	RÉMUNÉRATION ET COTISATIONS	SITUATION DE L'AGENT
CESSATION ANTICIPÉE D'ACTIVITÉ La CAA permet aux agents le souhaitant, et sous certaines conditions, de quitter la RATP avant la date réglementaire de la retraite. Ce choix est définitif et irrévocable. Chaque départ est compensé par l'embauche statutaire d'un jeune dans les métiers de base de l'entreprise, de jeunes diplômés cadres et agents de maîtrise. Le protocole d'accord de la CAA, arrivant à échéance le 31 décembre 2000, ne sera pas reconduit.	■ À partir de 55 ans, les agents statutaires totalisant l'ancienneté de service exigée pour bénéficier d'une pension d'ancienneté, mais trop jeunes pour remplir les conditions d'âge. ■ À partir de 57 ans, les agents statutaires et contractuels ayant travaillé auparavant dans d'autres entreprises. Ils doivent totaliser quarante annuités, tous régimes confondus, dont au moins quinze à la RATP (ou 37 annuités et demie, dont 25 à la RATP). ■ À partir de 50 ans, les agents reconnus atteints d'une maladie professionnelle liée à l'amiante qui totalisent quinze années de service.	■ Jusqu'à sa mise à la retraite, l'agent en CAA perçoit 70 % de son salaire statutaire (ce qui exclut les primes). Il cotise pour la retraite et acquiert des annuités, à raison de 0,7 par an. Il peut aussi cotiser pour compléter l'acquisition des annuités à concurrence du maximum fixé par le règlement des retraites. ■ L'agent atteint d'une pathologie liée à l'amiante est dispensé des cotisations pour sa retraite, la RATP les prenant à sa charge à taux plein.	■ L'agent en cours de CAA est toujours considéré comme actif jusqu'à sa mise à la retraite : • il est placé en classement sédentaire ; • il bénéficie des mêmes avantages sociaux qu'un agent en activité ; • il ne peut exercer aucune activité salariée.
CESSATION PROGRESSIVE D'ACTIVITÉ La Cessation Progressive d'Activité (CPA) organise le travail à mi-temps pour les agents volontaires, et sous certaines conditions. La signature de deux conventions de CPA entraîne l'embauche statutaire d'un jeune de moins de 26 ans à temps plein. Le protocole d'accord de la CPA a été reconduit jusqu'au 31 décembre 2002.	■ À partir de 50 ans, les agents, s'ils totalisent vingt-cinq années de service.	■ À partir de 50 ans, l'agent en CPA perçoit 70 % de sa rémunération (salaire statutaire, primes d'emploi, de gestion et de résultat). ■ S'il part à 55 ans en CPA, 75 % de sa rémunération. Il cotise pour la retraite et acquiert des annuités, à raison de 0,7 par an ou 0,75 selon les cas. Il peut aussi cotiser pour compléter l'acquisition des annuités.	■ Le mi-temps est réparti sur la journée, la semaine, la quinzaine, le mois ou l'année, en fonction des souhaits du salarié et des contraintes liées à l'organisation du travail.

YVONNE KAPPÈS-GRANGÉ



Situé à Châtelet, l'édicule Guimard a été inauguré lors des journées du Patrimoine.

Une libellule à Sainte-Opportune

À l'occasion du centenaire du métro, la RATP a souhaité reconstruire un édicule Guimard dans le centre de Paris. Inauguré le 16 septembre pendant les journées du Patrimoine, il se situe à Châtelet, place Sainte-Opportune. Certainement le plus caractéristique du

génie d'Hector Guimard, cet édicule, aujourd'hui disparu du réseau, se caractérise par une verrière en forme de libellule, un fond arrondi et des écussons de fonte moulée. Un véritable défi pour les agents du département ITA qui ne disposaient comme trace

historique que de cartes postales du début du siècle représentant la gare de Lyon. Le choix de l'emplacement de cette entrée Guimard dans un lieu central de Paris et dans une zone piétonne permet la mise en valeur tant de l'édicule que de l'ensemble du site.



PAPIN À LA MAISON DE LA RATP

Deux cent seize joueurs, dont Papin, Fournier, N'Doram, Giresse, Boli, Mozer, se sont opposés au stade Charléty et au Parc des Princes, les 1^{er}, 2 et 3 septembre. Les ex-pros du championnat de France de football, issus de douze clubs français*, se sont affrontés

dans le cadre d'un grand tournoi baptisé la Coupe des Princes. Le lancement de cette compétition a été effectué le 31 août à l'Espace du centenaire de la Maison de la RATP en présence de Jean-Pierre Papin, parrain de la compétition. À cette occasion, la RATP, partenaire du tournoi, a organisé les 29, 30 et 31 août un grand concours de « jongle » à la station Miromesnil (ligne 9). Les gagnants ont assisté à la finale au Parc des Princes jouée entre Montpellier et Lens, et remportée par les Héraultais par 3 buts à 1.

* Toulouse, Strasbourg, Lyon, Lille, Bordeaux, Nantes, Marseille, Lens, Metz, Montpellier, Rennes et PSG.

CONTACT - Michel Garret, DGC, tél. : (01 44 6) 8 36 54.

LA RENTRÉE SCOLAIRE À L'US MÉTRO

Les écoles de sports de l'US Métro accueillent les enfants d'agents, de 6 à 16 ans, du 13 septembre 2000 au 27 juin 2001. Rugby, football, natation, tir à l'arc, tennis, escrime... Autant de disciplines sportives qui répondent à la passion de chacun. La plupart de ces sports sont pratiqués au parc des Sports de la Croix-de-Berny (RER B). Pour y conduire les jeunes, des points de rassemblement sont prévus sur la ligne B ainsi que des ramassages par bus.

CONTACT - tél. : (01 40 4) 8 73 98.

TICKET SOLEIL POUR LES ENFANTS SANS VACANCES

Un titre spécial Soleil 2000 RATP-SNCF a été créé à la demande du Secours populaire français pour la journée organisée, le 24 août, au profit d'enfants de toute la France. Soixante mille jeunes de 6 à 12 ans, « oubliés des vacances », se sont retrouvés au Stade de France pour une fête géante, après une visite matinale des principaux monuments de l'Ile-de-France. Une soixantaine d'agents de l'entreprise, répondant à l'appel du comité RATP du Secours populaire, ont participé bénévolement à la journée en informant et orientant les jeunes. Le titre spécial Soleil 2000, distribué par le Secours populaire aux enfants et à leurs accompagnateurs, leur ont permis de se déplacer aisément tout au long de cette journée exceptionnelle.

CONTACT - Joël Carpier, comité RATP du Secours populaire français, tél. : (01 58 5) 4 40 16.

JFR/SIPA PRESSE



18-24 septembre : les transports à la fête

La semaine des transports publics s'est déroulée du 18 au 24 septembre. Pour sa septième édition, le Comité de promotion des transports publics a mobilisé trois cents réseaux autour du mot « convivialité ». La RATP était partenaire de cette semaine pour l'Ile-de-France. Point d'orgue, l'opération « En ville sans ma voiture » du 22 septembre, où différentes villes de province, quartiers de Paris et d'Ile-de-France étaient interdits à la circulation automobile. À noter également, ce même jour, l'ouverture de la nouvelle gare Luxembourg (RER B) consacrée à l'écologie urbaine. Pour en savoir plus sur la gare Luxembourg : www.100anslemetro.com et sur la semaine des transports publics : www.semaine-tp.org

11 OCTOBRE AU 5 NOVEMBRE

Dans le cadre de la manifestation « Lire en fête », agents et voyageurs sont invités à participer au 3^e concours de poésie RATP organisé avec le soutien de Têlerama. Les dix premiers lauréats verront leurs poèmes affichés pendant un mois dans le métro. Et les cent premiers sélectionnés seront publiés dans un recueil de poésie.

CONTACT - tél : (01 44 6) 8 36 54.



Agenda

JUSQU'AU 1^{ER} JANVIER 2001

Centenaire du métro : exposition-spectacle « Le Siècle Métro » dans le hall de la Maison de la RATP. Elle propose de traverser le siècle dans une galerie remplie d'images projetées, de chansons, de textes, d'extraits de reportages radiophoniques et

cinématographiques, racontant l'univers du métro et son évolution. Tous les jours, sauf les samedis, de 10 heures à 18 heures. Entrée gratuite.

25 OCTOBRE

Exposition du service social (GIS) sur le droit de la famille : « Famille : droits et devoirs » aux ateliers de Torcy (MRF).

24 ET 25 OCTOBRE

Journées portes ouvertes de la médiathèque d'ITA sur le thème de « 100 ans d'archives à votre service » sur le site de Val-de-Fontenay (immeuble Belledonne). CONTACT - tél : (01 41 9) 5 41 65.

24, 25 ET 26 OCTOBRE

Participation de deux machinistes de la RATP au Bus d'or de l'Union des transports publics à Lille.

LES PHOTOMATONS BRANCHÉS INTERNET

Toutes les cabines de Photomaton seront bientôt équipées d'une borne internet qui permettra aux clients et aux non-clients de consulter gratuitement

certain sites internet et d'envoyer mail et vidéo mail. Elles offriront également l'accès au site partenaire chez qui elles sont installées. En l'occurrence, le site de

la RATP sera consultable dans le métro et le RER par les voyageurs. L'installation de ces bornes dans les cabines de Photomaton commencera au mois d'octobre.



MARGUERITE/DGC-AV

LA PUB GARDE LA LIGNE

La quatrième vague de Ligne de vie, la campagne de communication de l'entreprise, s'est affichée sur les murs de Paris et de l'Ile-de-France durant la seconde quinzaine de septembre. Avec deux visuels, « Mouton-Duvernet » et « CP, CE1... CM1 », qui mettent en scène des instants « volés » de la vie des voyageurs dans les transports en commun.

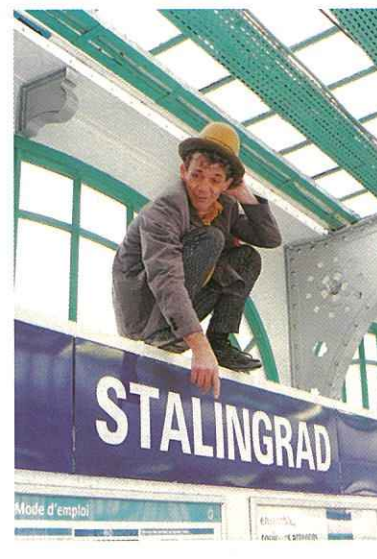


PROLONGEMENT DE LA LIGNE 13 : ENQUÊTE PUBLIQUE

Du 16 août au 29 septembre s'est déroulée l'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique du prolongement de la ligne 13 du métro vers le port de Gennevilliers. Une enquête qui a permis de faire connaître le projet aux riverains, grâce aux expositions organisées dans les hôtels de ville d'Asnières-sur-Seine et de Gennevilliers. En complément, des affiches et des dépliants ont été diffusés localement, ainsi que sur la ligne 13 et dans les autobus du secteur concerné. Un commissaire enquêteur est désormais chargé de formuler un avis sur le projet en utilisant les observations et remarques du public. Dans sa définition actuelle, une extension directe de 3 kilomètres est prévue avec la création de trois nouvelles stations de la station Gabriel-Péri jusqu'au port de Gennevilliers. Les travaux pourraient être entrepris dès le début 2002 et la mise en service intervenir courant 2006. Le coût d'investissement de cette opération, hors matériel roulant, s'élève à 1,41 milliard de francs. CONTACT - Évelyne Marielle, DEV, tél. : (01 44 6) 8 30 07.

La ligne 2 fête la fin des travaux

Jour de fête sur la ligne 2 du métro, le 4 septembre. À l'occasion de la remise en service du secteur Belleville-Barbès, interrompu en raison des travaux de rénovation du viaduc, entrepris le 3 juillet. Diverses animations ont été proposées aux voyageurs. Le matin, les voyageurs se voyaient offrir un café, tandis que l'après-midi des jongleurs se produisaient sur la ligne (sur les quais et dans les rames) entre Barbès et Belleville. Une reprise du service en gaieté. CONTACT - Laurent Dugas, MTR, tél. : (01 40 02) 38 47.



D. SUTTON/DGC-AV

24 ET 26 OCTOBRE

Exposition du service social (GIS) sur « Les crédits à la consommation » au centre bus de Malakoff (Bus).

4 NOVEMBRE

Rallye du centenaire. Soirée de proclamation des résultats à la Maison de la RATP. À mi-chemin entre le jeu de piste et le Trivial

pursuit, ce rallye a transformé le temps d'une journée les réseaux de la RATP en un plateau de jeu géant et a réuni agents, voyageurs et grand public à la découverte des coulisses du métro, son patrimoine, son histoire, ses hommes ou ses métiers...

18 ET 19 NOVEMBRE

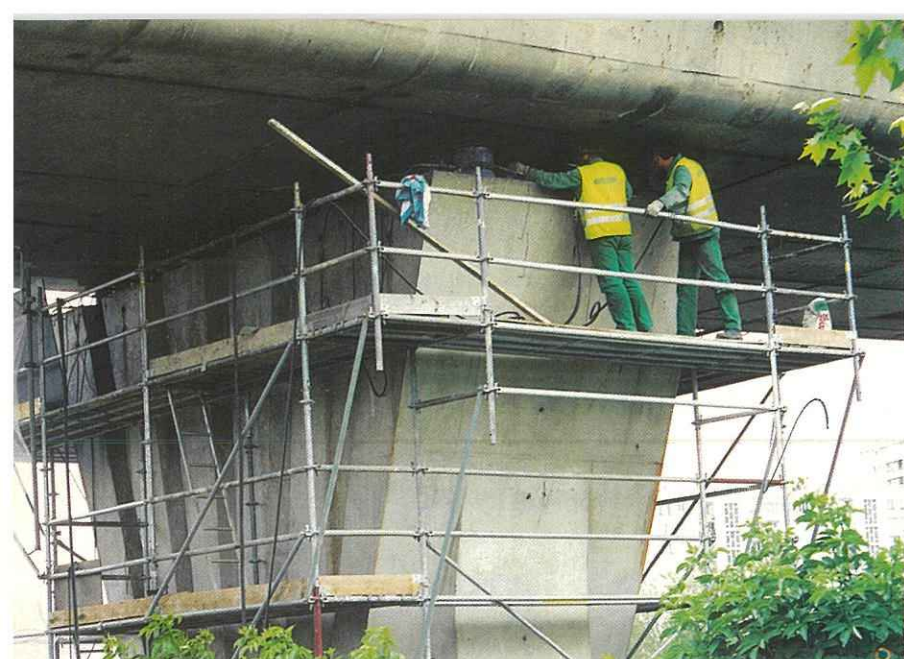
11^e cross international du CRE à

Fontenay-lès-Briis. Vingt et une courses ouvertes à tous. CONTACT - (01 48 1) 8 92 00.

21 NOVEMBRE

Exposition du service social (GIS) sur la « prévention alcool » aux ateliers de Saint-Fargeau (MRF), avec

la participation de l'association Amitié Présence.



ITA/CDP

Soulèvement du pont de Clichy : des travaux conduits par ITA

Un tablier de 16 200 tonnes soulevé d'une dizaine de millimètres par des vérins de 200 tonnes et 300 bars de pression : les travaux de nuit conduits par ITA, d'avril à juillet 2000, sur le pont de Clichy, qui permet de franchir la Seine par la ligne 13, bien que discrets, n'en sont pas moins d'envergure. Ils concernent le remplacement de tous les appareils d'appui mobile, pièces maîtresses qui assurent la liaison entre le tablier du pont et les piles. Des imprécisions sur leurs dimensions et une pose approximative lors de la construction de l'ouvrage en béton précontraint, il y a plus de vingt ans, seraient à l'origine des dysfonctionnements rencontrés. Au-dessous d'une certaine température, ces appareils perdent leur capacité de glissement en regard du tablier qui se rétracte. C'est pour retirer les appuis défectueux et installer les nouveaux que le tablier a été soulevé. L'écart de levée entre les deux points d'appui ne devant pas dépasser cinq dixièmes de millimètre pour éviter de faire subir une torsion trop importante au tablier. Un travail d'orfèvre sur un géant de béton ! Contact - Alain Lombard, ITA, tél. : (01 41 9) 5 35 71.



D.R.

LES AMBASSADEURS DE LA TÉLÉBILLETTE

Cent dix ambassadeurs de la télébilletique, issus de différents réseaux, seront mobilisés dès le mois d'octobre pour informer vingt mille agents, opérateurs et agents de maîtrise, sur les enjeux de la télébilletique. Préparer et animer des actions de sensibilisation et assurer un relais de communication interne, telles seront leurs missions. Une expérience originale et une première dans l'entreprise, qui met en scène des binômes multimodaux afin de dispenser cette formation.

Une nouvelle tenue pour le GPSR

« RATP sûreté », c'est l'appellation qu'affiche désormais le GPSR (Groupe de protection et de sécurisation du réseau) sur son nouvel uniforme depuis le début de septembre.

La sûreté représente, d'après *Le Petit Robert*, « la garantie, l'assurance de rendre sûr... ».

Un engagement pris par les agents de sécurité vis-à-vis du personnel de l'entreprise et des voyageurs.



D. Dupuy/DGC-AV

LA RATP AU SALON DE L'ENVIRONNEMENT

La RATP sera présente au Salon de l'environnement et du cadre de vie, qui se tiendra les 10, 11 et 12 novembre à la Porte de Versailles. Quarante mille invitations gratuites (pour quatre ou cinq personnes) seront distribuées aux agents de l'entreprise pour accéder au salon. Un stand présentera la politique et les actions de l'entreprise en faveur de l'environnement et de l'écologie urbaine.

Dix mille titres de transports spéciaux (zones 1-5) seront fournis gracieusement aux scolaires pour la journée du 10 novembre.





C. RECOURA/LA VIE DU RAIL

LIGNE C : LES TRAVAUX DE L'OPÉRATION CASTOR 2000 SONT TERMINÉS

L'été 2000 aura été bien rempli pour les machinistes en raison de l'instauration de nombreux services de remplacement par bus dans Paris. Une soixantaine d'entre eux ont ainsi assuré, chaque jour, du 22 juillet au 27 août, le transport de quelque trente-cinq mille personnes entre les stations Invalides et Austerlitz de la ligne C du RER, lors de la quatrième opération Castor. Très sollicitée et d'un grand âge, la partie centrale du RER fait en effet l'objet chaque été, depuis 1993, d'importants travaux de modernisation qui exigent d'interrompre le trafic pendant plusieurs semaines. Cette année, trois chantiers ont été menés : le renforcement du radier de la tranchée Saint-Bernard par injection de ciment sous pression (*jet grouting*) ; la remise à niveau partielle de la gare Saint-Michel-Notre-Dame avec nettoyage puis traitement de la surface des quais et pose d'un revêtement en résine ; le renouvellement des rails de la double voie entre Orsay et Invalides, en place depuis vingt et un ans et qui avaient atteint leur limite d'usure. Rendez-vous l'été prochain pour une nouvelle opération Castor, la SNCF ayant programmé la poursuite des travaux ligne C pendant plusieurs années.

LES ASSOCIATIONS SIÈGENT À CHAMPIONNET

Trois associations de la RATP déménagent pour s'installer au 30, rue Championnet, bâtiment F. Leurs nouvelles coordonnées : L'Arc-en-ciel de la RATP, tél. : (01 44 9) 2 86 20 ; Les Enfants du métro, tél. : (01 44 9) 2 86 00 ; L'Orphelinat de la RATP, tél. : (01 44 9) 2 86 10.

TROIS GUIDES RATP SUR LE NET

Désormais, trois guides RATP sont téléchargeables à partir de son site internet : le *Guide des commerces et services dans les gares et stations RATP*, *Promenades dans le métro*, le *guide des curiosités du métro* et *La RATP et les seniors*, des informations sur les loisirs et les transports en Ile-de-France à l'intention des seniors. Pour télécharger ces publications : www.ratp.fr

SAINT-MAUR : PARTENARIAT CENTRE BUS ET MAIRIE

Le centre bus de Saint-Maur et la mairie de Villiers-sur-Marne (Val-de-Marne) se sont mis d'accord, pour un an, sur la reprise systématique de certains affichages municipaux dans les cadres A4 des bus desservant la commune. La première concrétisation de ce partenariat territorial est intervenu au début d'octobre, avec l'annonce de la Biennale de la céramique organisée par Villiers-sur-Marne.

T1 ET T2 CERTIFIÉS NF SERVICE

Les lignes T1 et T2 ont reçu leur diplôme de certification NF Service le 21 septembre. La RATP devient ainsi la première entreprise de transports urbains en Europe à être certifiée NF pour son service de



G. DUMAX/DGC-AV

tramway. La célébration au ministère des Transports s'est déroulée dans la Grande Arche de la Défense en présence des associations de voyageurs (Fnaut et Léo-Lagrange), de l'Afnor, du STP et des équipes d'agents des lignes concernées..

Brèves

LA LIGNE 1 EST CERTIFIÉE

La ligne 1 du métro est certifiée NF Service par l'Afnor depuis le 19 juillet, le jour même de son centième anniversaire. Diverses manifestations sont prévues en octobre pour les agents et les voyageurs afin de marquer l'événement. Après la ligne 8, c'est la deuxième ligne du métro à être certifiée. Prochaines certifications sur les lignes 6, 13 et 14.

L'horloger de Saint-Ouen



B. CHABROL/DGC-AV

Fruit du hasard ? Probablement pas. « En effet, tout jeune, je passais des heures à observer avec intérêt le travail d'un voisin horloger, un facteur qui a déclenché mon goût du travail minutieux », explique Christian Mousseron, agent aux ateliers de Saint-Ouen,

département MRF. Ainsi, « à l'âge où il a fallu choisir mon orientation professionnelle, mon choix s'est porté sur le métier d'horloger ». Un métier que Christian Mousseron a peu exercé. Très vite, il est entré à la RATP aux ateliers de Saint-Ouen où il s'occupe de la maintenance des chronotachymètres, plus communément appelés « boîtes noires ». Une fonction minutieuse très proche de l'horlogerie. Et, de fil en aiguille, sa formation initiale s'est naturellement transformée en passion. « Sillonnant les brocantes, j'ai souvent le coup de foudre pour de belles pièces, sans pourtant les collectionner en raison de leur coût », poursuit-il. Précurseur de la microchirurgie en horlogerie, Christian extrait avec délicatesse les entrailles du boîtier. Après avoir désossé totalement le mécanisme, déposé et nettoyé l'ensemble des pièces, il reste à reconstituer logiquement le puzzle. Coups d'œil avisés, gestes précis et appliqués sont des qualités indispensables à l'horloger. « Ce qui est fabuleux, c'est de redonner vie à la montre à gousset de grand-père, qui dormait au fond d'un tiroir, par un tic-tac rythmant le temps », conclut Christian.

AU PROGRAMME DE LA SAISON MUSICALE

La saison 2000-2001 de l'Orchestre philharmonique de la RATP débute avec un concert en l'église Saint-Roch, les 1^{er} et 2 décembre, à 20 h 30 (entrée libre). Il interprétera la Messe en si de Jean-Sébastien Bach. Autres concerts prévus : salle Gaveau, les 3 février et 19 mai 2001 à 20 h 30. L'Harmonie du personnel de la RATP donnera son habituel concert de gala le samedi 10 mars 2001, au Théâtre de Charenton. Direction : Martin Lebel. Tambour-major : Pascal Grasset. Réservations et renseignements, 44, rue des Maraîchers, 75020 Paris, tél. : (01 40 0) 2 49 36.

LES CHRONIQUES MÉTROPOLITAINES



Quatorze nouvelles pour quatorze lignes du métro : Gisèle Beetz, enseignante dans les Hauts-de-Seine, invite les voyageurs à un embarquement immédiat sur le réseau. Elle a choisi le métro « parce qu'il est un fantastique miroir, grossissant, déformant [...]. Il nous renvoie le reflet saisissant de ce que nous sommes ». *Chroniques métropolitaines*, de Gisèle Beetz, 145 pages, 95 francs. Éditions de Janus, Paris, tél. : 01 42 52 69 60.



DR

PENTATHLON MODERNE, INSCRIVEZ-VOUS...

Sport olympique depuis les jeux Olympiques de Stockholm en 1912, le pentathlon moderne s'est ouvert aux femmes pour les Jeux de Sydney. Ce sport complet comprend cinq disciplines : le tir à 10 mètres à air comprimé, la natation, la course à pied, l'escrime et l'équitation. La France possède une vingtaine de clubs, dont un à l'US Métro.

Celui-ci dispose de structures adéquates pour pratiquer l'ensemble de ces disciplines, avec une licence peu onéreuse*. Alors, n'hésitez pas à inscrire vos enfants ou vous-même !
CONTACTS - Jacques Sayrou, tél. : 01 69 04 38 55.
Émile Jarrot, tél. : 01 40 78 28 39.

* Licence débutant : 120 francs. Licence senior : 210 francs.

Le Terminal point de vente (TPV) se généralise sur l'ensemble du réseau. Ces machines à fabriquer les titres de transport existent depuis 1900. Regard sur un siècle d'évolution.

À la naissance de la RATP, en 1949, le ticket existait déjà. Il était fabriqué par des machines robustes baptisées Soulage, du nom du constructeur. Cette machine équipant les guichets permettait à l'agent receveur de produire les trois types de billets utilisés sur le métropolitain : billet à l'unité première et seconde classe et billet aller-retour seconde classe. La fabrication instantanée, au fur et à mesure des besoins, supprimait ainsi l'approvisionnement des stations en billets imprimés à l'avance. À l'époque, chaque machine à imprimer pouvait fabriquer deux cent quarante tickets à la minute, soit quatre-vingts à la minute pour chaque type de billet.

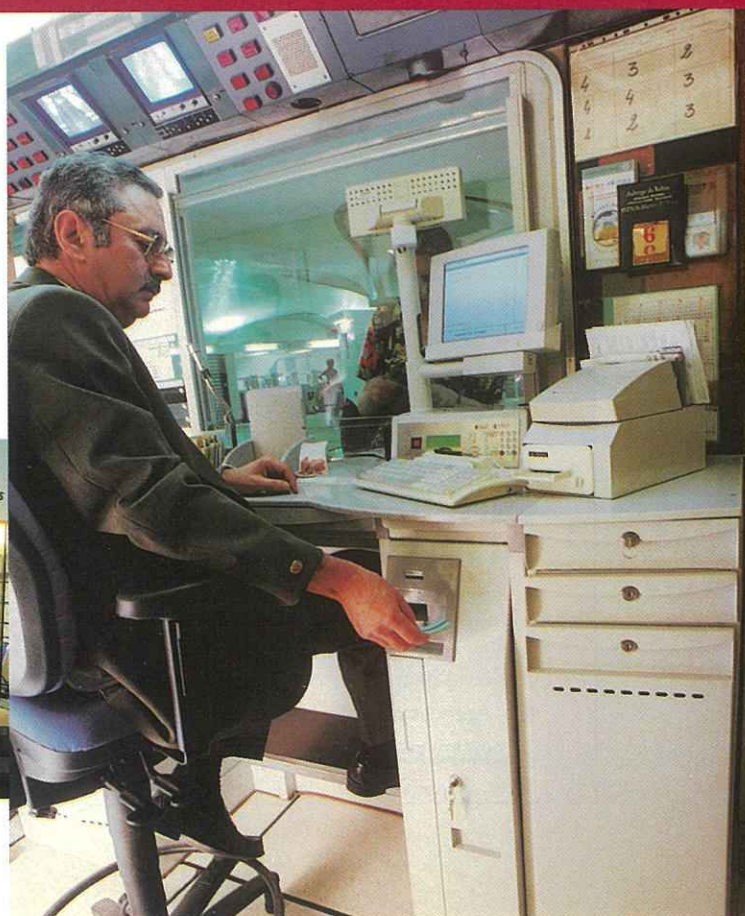
Machine arrière, machine avant

Le Terminal point de vente (TPV), fabriqué par Schlumberger, est en voie de généralisation sur l'ensemble du réseau. Il permet de vendre tous les titres de transport à destination de l'Île-de-France. Il accepte tous les moyens de paiement (en francs et en euros) et, à l'avenir, on pourra y charger le Passe sans contact. Autre avantage, la comptabilité est réalisée automatiquement. Il assure également la gestion des stocks, échanges, changements, remboursements... Cet appareil simplifie les procédures pour les agents et procure un meilleur service aux clients grâce à toutes ces fonctions. Aujourd'hui, le TPV réalise n'importe quel billet en une seconde et demie et un carnet en huit secondes.

YAN RODRIGUEZ



D. SUTTON ET B. MARGUERITE/DGC-AV



A chacun sa façon de bouger

**BENOÎT SAIT TRÈS BIEN
COMMENT RESTER ZEN.**



**Carte Intégrale :
un an de transport en toute tranquillité.**

La carte Intégrale, c'est l'abonnement personnel et permanent, utilisable sur l'ensemble des transports en commun d'Ile-de-France. Facilitez-vous la vie avec un seul coupon pour toute l'année, remplacé gratuitement en cas de perte ou vol. Et gardez votre liberté, grâce à la possibilité de modifier ou d'interrompre sans frais votre abonnement.

i Agences carte Intégrale ou 01 44 54 40 20 ou www.ratp.fr



Un bout de chemin ensemble.