

ENTRE LES LIGNES

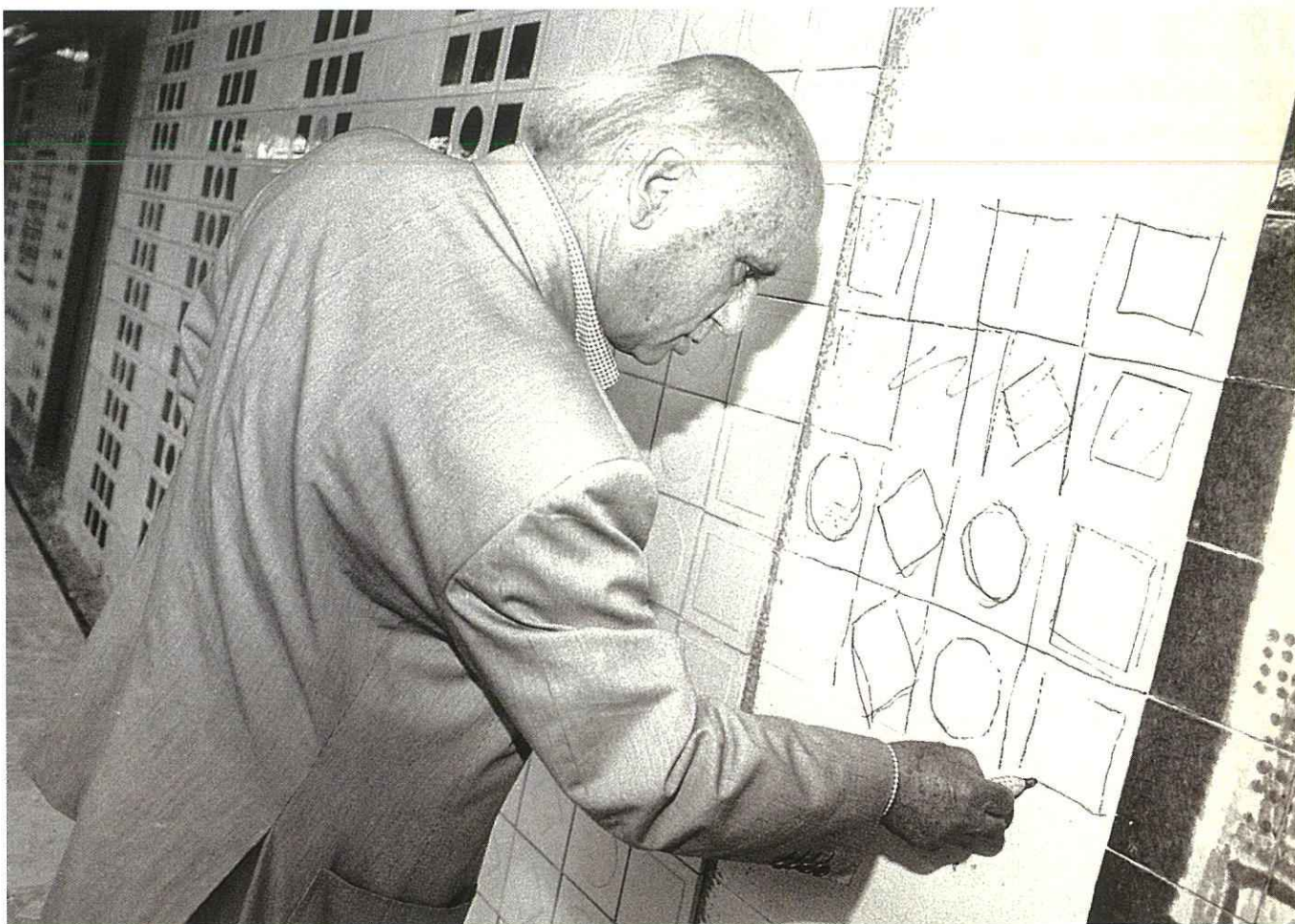
N° 56 NOVEMBRE 1995 17 F



**La politique
de l'emploi**



**Rivoli en chantier
Météor côté décor**



MARGUERITE/SG.AV

La station
Champs-Élysées
(photo ci-contre)
décorée par
l'artiste portugais
Manuel Cargaleiro
(photo ci-dessus).

Panoramiques

P.4 Une fondation pour combattre l'exclusion

Dans la ville

P.10 Rivoli : chronique d'un chantier

La réfection de quatre stations de la ligne 1 dans le quartier Rivoli-Saint-Honoré a demandé deux ans de préparatifs et de négociations. Historique.

Aller-Retour

P.14 Le service en station sur la 3

Quelque 3000 voyageurs ont répondu à l'enquête menée par la ligne 3-3 bis sur le service en station. Echos chiffrés.

Correspondance

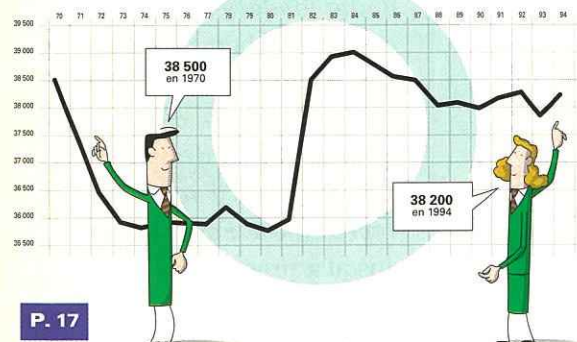
P.16 Nos bus à La Havane

Pour pallier la pénurie de transport en commun qui sévit dans la capitale cubaine, la RATP a décidé de lui faire don de 25 autobus rénovés.



P. 10

Evolution des effectifs de 1970 à 1994



P. 17

Arrêt sur

P.24 Météor côté décor

Une structure formée d'arceaux en acier laqué gris, un sol en granit reconstitué, des sièges en bois et en inox : la station Météor plante son décor.

Parcours

P.26 Conducteur RER : les voies de la formation

La formation des conducteurs RER évolue. La nouvelle formule met l'accent sur la sécurité et l'information aux voyageurs.

P.28 Tournez girouettes

Les demandes de fabrication de girouettes se bousculaient. Deux équipes de l'atelier de sérigraphie entreprennent une démarche qualité. Un succès.

Passionnément

P.30 Branchez-vous sur Fréquence Paris plurielle et écoutez Sylvain Briant !

Mémoire

P.31 88 ans et toutes ses roues

Sur la ligne Saint-Denis-Bobigny circule un tramway de 1907.

Dossier

P.17 La politique de l'emploi

A l'horizon 1997, la RATP s'est fixé comme objectif la stabilité des 38 000 emplois permanents. Acteur de l'activité économique en Ile-de-France, elle génère plus de 50 000 emplois et fait vivre plus de 100 000 personnes. Le protocole d'accord « Agir pour l'emploi » proposé aux organisations syndicales et la prochaine signature d'une Convention d'insertion avec la Région témoignent de sa volonté de participer à la lutte contre le chômage.

3

P. 24



Entre Les Lignes : LAC A 85, 54, quai de la Rapée, 75 599 Paris Cedex 12. Délégation générale à la communication-RATP. Tél. : 44 68 36 62/36 51/36 42/37 33. **Directeur de la publication** : Vincent Relave. **Responsable de la rédaction** : Arnaud Corabœuf. **Rédaction** : Philippe Carron, Simone Feignier, Yvonne Kappès-Grangé, Alain Malglaive, Jacques Teixeira. **Photographies** : SG-AV. **Conception et réalisation graphique** : Textuel. **En couverture** : illustration Picotto. **Photogravure** : TTAG. **Impression** : Avenir Graphique. N°ADEP 1791. Membre de l'Union des Journaux et Journalistes d'Entreprise de France UJEF. **Abonnement** : 150 F (180 F pour l'étranger), pour 10 numéros. Les demandes sont à adresser à « Entre les Lignes », 54, quai de la Rapée, 75 599 PARIS Cedex 12. **Retraités de la RATP** : vos changements d'adresse sont à transmettre par écrit au bureau des Pensionnés, 9, rue Belliard 75889 Paris Cedex 18.

services

Gare de Lyon : une agence plus commerciale

L'agence commerciale de la gare de Lyon change de look. Bureaux aux couleurs – vert et bleu – de l'entreprise, plantes vertes et lumières douces, tout est fait pour améliorer l'accueil du public. A l'occasion de sa réouverture, l'agence

propose de nouveaux horaires, mieux adaptés à sa clientèle : de 6 h 30 à 19 h 30, et le samedi de 10 h 00 à 18 h 00. L'agence est spécialisée dans la vente des Cartes Intégrales, qui représente 80 % de son chiffre d'affaires, dans le service après-

vente sur ce produit et dans le traitement des impayés. Mais les agents y assurent aussi la restitution des coupons de Carte Orange perdus sur le réseau et des renseignements en tout genre. Une rénovation qui marque les dix ans de la Carte Intégrale.

l'événement

La Fondation d'entreprise pour la citoyenneté vient de voir le jour. Dotée d'un budget et d'un conseil d'administration, elle a pour mission de fédérer l'ensemble des actions de solidarité menées par la RATP.

La récente création de la Fondation d'entreprise RATP pour la citoyenneté constitue l'aboutissement logique des opérations de prévention et d'insertion menées par l'entreprise depuis plusieurs années. Pourquoi une fondation ? « *Parce que la représentativité d'une fondation est très forte, explique Robert Sammut, directeur général adjoint, et qu'elle doit nous permettre d'asseoir des engagements clairs entre l'entreprise et l'outil technique que représente la Fondation.* » Jusqu'à présent, les actions de prévention et d'insertion ont été essentiellement conduites sous les auspices de l'Association pour



Pour fêter l'ouverture de l'agence, le 26 septembre dernier, les agents offraient cafés et croissants à leurs clients.

05 322 322

Numéro vert pour plan rouge

La RATP vient de signer une convention avec France Télécom qui lui octroie un numéro vert gratuit, le 05 322 322, en cas d'incident grave sur le réseau. Dès le déclenchement, en interne, du plan « rouge », ce numéro est immédiatement opérationnel et diffusé au public par les médias. C'est le centre d'informations téléphonées (CIT) de la RATP, situé à Havre-Caumartin, qui assurera le service de renseignements, notamment vis-à-vis des familles des victimes. En cas de saturation, le débordement vers SVP est prévu.

VOO souffle ses dix bougies

80 % des 250 bus réformés annuellement sont vendus, par le biais de VOO (véhicules et organes d'occasion) à MRB, qui fête aujourd'hui ses dix ans. 88 % sont vendus en l'état,

6 % en modèle Eco (kilométrage des principaux organes inférieur à 100 000 km) et 6 % en haut de gamme (entièrement reconditionnés). C'est le principal poste d'un chiffre d'affaires qui s'élève à

12 millions de francs pour 1994. Mais VOO travaille aussi pour l'international : 300 véhicules préparés pour la Roumanie, 200 pour l'Afrique, 25 pour la Birmanie et, dernièrement, 25 pour Cuba.

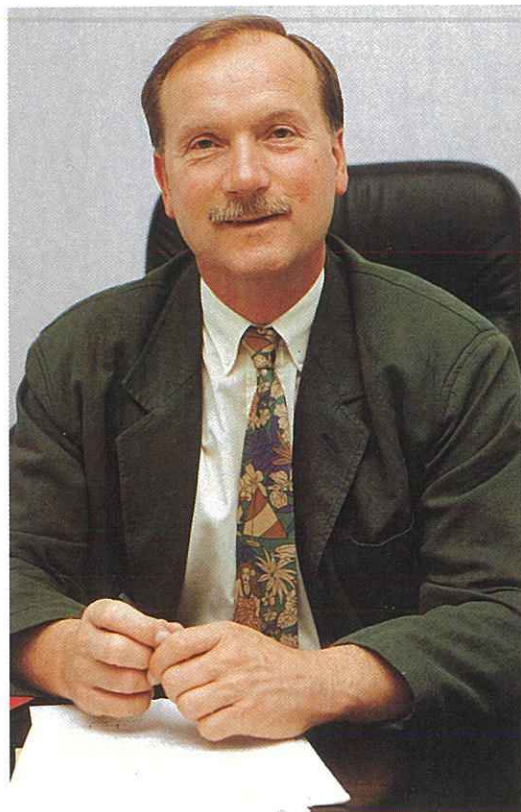
Une fondation POUR COMBATTRE L'EXCLUSION

une meilleure citoyenneté des jeunes (APMCJ). Mais plusieurs autres structures participent également au combat contre l'exclusion : des opérations souvent compliquées à mettre en œuvre et qui supposent un très large partenariat avec les ministères, les collectivités, les associations... Il était devenu impératif de créer un outil capable de les coordonner.

Des actions en Ile-de-France

La fondation, prévue pour une durée initiale de cinq ans, structure à but non lucratif, est dotée d'un budget de 15 MF – la RATP s'engageant à fournir 3 MF par an – et d'un conseil d'administration : 10 membres responsables

de l'entreprise, deux membres élus représentant le personnel de la Régie et 6 personnalités extérieures. « *La fondation a vocation à travailler en partenariat avec toutes les autres structures,* poursuit Robert Sammut, *et elle s'efforcera de fédérer l'ensemble des actions de solidarité tout en rendant parfaitement lisibles celles propres à la RATP.* » Ainsi la fondation interviendra principalement en Ile-de-France, là où la RATP est en première ligne, alors que l'APMCJ, en tant qu'association nationale, interviendra davantage sur les territoires où l'entreprise n'est pas présente. Gérard d'Andréa, qui sera remplacé dans son poste de président de l'APMCJ, sera le nouveau président de la fondation. Pour la citoyenneté ●



Gérard d'Andréa, président de la Fondation.

5

Marché

La « propreté élargie »

A compter du 1^{er} janvier 1996, les sociétés Comatec et Onet se partageront le nettoyage du réseau métro et RER, y compris celui du tramway de Bobigny. A cette occasion, la RATP a introduit un nouveau concept baptisé « propreté élargie » fixant un niveau de qualité plus contraignant pour les entreprises de nettoyage, et comportant l'exécution de tâches annexes néces-

saires au maintien en bon état de l'environnement immédiat des voyageurs : changement des tubes d'éclairage cassés, remise en état des sièges des quais... A la différence de l'ancien marché, les prestataires sont tenus à une obligation de résultats accompagnés de pénalités si la note minimale (fixée à 7/10), relative à la qualité du travail évalué chaque mois, n'est pas atteinte.

Bonne saison pour les titres touristiques

Les résultats de l'opération « Stars 95 », favorisant la vente des trois titres touristiques pour les mois de juillet et août, font apparaître une sensible progression par rapport à l'an passé. En nombre d'unités et pour l'ensemble des deux mois, comparé à 1994, le titre Paris Visite progresse de 12 %, Formule 1 de 5,3 % et la Carte Musées et Monuments de 0,6 %. Une analyse plus poussée révèle que l'accroissement des ventes de ces titres a été bien meilleure en juillet qu'en août. Ce constat corrobore les chiffres relatifs à la fréquence touristique sur Paris qui s'est accrue de 4 % en juillet, alors qu'elle a baissé de 1 % en août. Les attentats de Saint-Michel et de la place de l'Etoile ne sont sans doute pas étrangers à la baisse relevée en août, où les nuitées des touristes ont notamment chuté de 8 %.



Grafforange ST5 : l'ennemi des graffiteurs

En moins de 30 secondes, il permet d'effacer un graffiti de 40 x 40 cm. Il respecte les normes actuelles d'environnement. Il est compatible avec les protections des matériels et équipements de la RATP : le tout pour un résultat impeccable. Ce produit « miracle » s'appelle Grafforange ST5, un solvant à base de terpène d'orange : car il fleure bon !

Utilisé, depuis mai 1995 sur le métro et le RER, cet anti-graffiti est pétri de qualités : efficace sur de nombreux

Un solvant qui efface les graffitis encre et aérosols de peinture en des temps records.



supports, carrelage, verre, métaux bruts, pelliculage, siège « Motte », il se joue des graffitis encre ou aérosols de peinture.

Mis au point par le département SEC et une société privée, il bénéficie de l'avis favorable de la médecine du travail.



CHABRO/SG-AV

Dépose d'une plaque d'amiante collée sur une barre de guidage.

6

environnement

L'amiante hors circulation

La RATP – par le biais d'une société spécialisée – a entrepris de déposer les 3 600 plaques d'amiante placées sur les barres de guidage des lignes

1 et 4. A raison de 60 plaques par nuit, comprenant leur dépose et leur remplacement par des planches en « Permaglass » (fibre de verre), cette opération, commencée en octobre dernier, devrait s'achever d'ici à la fin de cette année. Seule la partie des barres de guidage situées en station était recouverte d'une plaque en Fibrociment contenant 12 % d'amiante blanc – le seul autorisé à la fabrication et à l'utilisation – afin de les isoler du courant. Rappelons que la RATP – de 1978 à 1985, a été la première institution à retirer l'amiante gris et bleu – interdits à l'emploi – et à protéger l'ensemble des installations concernées au lendemain de la parution du décret relatif à la toxicité de l'amiante (1977) en y consacrant un budget de 100 millions de francs.

Deux ministres choisissent le vélo

Le jeudi 5 octobre, lors du salon Mondial du deux-roues, Corinne Lepage, ministre de l'Environnement, et Anne-Marie Idrac, secrétaire d'Etat aux Transports, ont remis les prix Vélos d'or aux

gagnants du concours 1995. Pour l'occasion, elles se sont déplacées à vélo, du ministère de l'Environnement au parc des expositions de la porte de Versailles. Montrant ainsi leur détermina-

tion d'œuvrer au problème de la pollution des villes. Une occasion pour la RATP de rappeler la complémentarité que représentent le vélo et les transports en commun.



NATANSKI/SG-AV



MARGUERITE/SG-AV

chantier

Le RVB redémarre

La ligne 10 a engagé les travaux de renouvellement de voie ballastée (RVB), en février 1995, sur la partie ouest de la ligne. Ces travaux entraînant, le soir, l'interruption du trafic, la ligne a mis en place un nouveau dispositif d'information (ELL n° 51), testé par une enquête effectuée en juin dernier. Les

principaux résultats : 45 % des voyageurs ont appris l'existence des travaux grâce aux affiches placées en station. Le système de guidage, mis en place à Duroc, a facilité le déplacement des clients qui l'ont apprécié à 73 %. A la sortie du métro, 76 % des personnes empruntant un

bus de remplacement ont trouvé facilement l'arrêt. Un dispositif d'information, visible et compréhensible pour la satisfaction de ses utilisateurs, qui sera reconduit sur le secteur Est, où le RVB a démarré le 23 octobre dernier, entre les stations Duroc et Gare-d'Austerlitz.

Un nouveau centre bus à Vitry

d'

distinction

Challenge 95 : Nanterre en vedette

C'est le centre bus de Nanterre qui a remporté la nouvelle formule du Challenge bus 1995.

Mis en place pour la première fois cette année, le Challenge s'est déroulé en deux temps :

une épreuve technique de conduite (le 23 septembre) et une épreuve relative à la connaissance de l'entreprise et de son environnement (le 7 octobre).



L'équipe gagnante : Christian Joyeux, Patrick Brisset, Jean-Paul Machure et Alain Marcel.

MARGUERITE/SG-AV

agenda

Du 1^{er} novembre au 31 décembre

- 7 artistes du département ESE exposent leurs peintures dans les salles Parmentier et Voltaire, immeuble Ledru-Rollin.

16 novembre

- Journée Techn'ITA dans l'amphithéâtre de Noisiel.
- « Arpège » : la première rencontre entre la direction générale et l'encadrement est consacrée à l'accueil des voyageurs.

Fin novembre

- Arrivée de la 18^e rame du tramway Saint-Denis-Bobigny.

28 novembre

- 2^e forum sur la Sécurité de fonctionnement organisé par le département des Projets.

30 novembre

- Inauguration et mise en service - début décembre - des deux premiers « Midibus » électriques sur le site de Montmartre.

6 décembre

- Signature de la Convention de « l'insertion pour l'emploi » avec la Région.

16 décembre

- 6 TN 4H du centre bus des Lilas circuleront avec voyageurs sur l'itinéraire de la ligne 69, Gambetta-Champs-de-Mars.

partenariat

La RATP en vert et pour l'environnement

A l'occasion du 4^e salon de l'Environnement qui s'est tenu, les 23 et 24 septembre derniers, à Joinville-le-Pont, la RATP a obtenu la 2^e place dans la traditionnelle course de radeaux : 21 équipages

engagés, représentant des entreprises (EDF, Renault...) ou des collectivités (villes de Champigny, Joinville...) luttant pour la préservation de l'environnement. Au-delà de la course, ce salon, placé sous les auspices du Conseil régional de l'Ile-de-France, a été l'occasion pour le département SEC de présenter les actions de l'entreprise menées contre les nuisances sonores, la pollution... avec notamment la présence du bus Laboratoire (ELL n° 54) de SEC.



études

Open guide les non-voyants

escaliers, portes, tripodes... Pour un aveugle ou un malvoyant, emprunter le métro et le RER relève le plus souvent de la gageure. Pour améliorer leurs déplacements, Open - projet européen auquel participe la RATP - est à l'étude.

Une balise transmettra, par rayonnement infrarouge, une information vers un boîtier porté par les intéressés. Le message lui indiquera les étapes de l'itinéraire, la destination des trains du RER. Open, piloté par l'université de Portsmouth, équipera, à titre expérimental, deux stations londoniennes, South Kensington et Heathrow, et une gare parisienne, Châtelet-les-Halles, sur un parcours allant de la porte Lescot aux lignes A et B du RER, dans les deux directions, et à la correspondance ligne 4. A suivre.

distinction

Silence, on tourne

Le film « Météor, la 14^e ligne du métro parisien », réalisé par l'unité audiovisuelle de la RATP, en 1994, a reçu le prix de l'Innovation décerné par le Club Paris capitale économique. Fondé à l'initiative de la Chambre de commerce et d'industrie de Paris, le Club réunit les entreprises qui ont pour ambition

de faire de Paris et de sa région la capitale économique de l'Europe. C'est dans cette perspective, et à l'occasion du centenaire du cinéma, que ce club a lancé un concours « Vos images sont capitales ». Outre le prix de l'Innovation, qui récompense le film présentant un projet qui améliore le déve-

loppement en Ile-de-France, deux autres prix étaient attribués. Le prix Paris capitale économique remis à la SNCF pour « Destination Ile-de-France », film valorisant les atouts de la Région, et le prix Kissouri attribué à Air France, pour « Paris Doisneau », assurant la meilleure promotion de l'accueil des touristes.

qualité

Pari RER affiche la sécurité

En raison des événements de cet été, la ligne B du RER n'a pas affiché, en octobre, les résultats du baromètre PARI RER pour le troisième trimestre

1995. Elle s'en est expliquée auprès de ses voyageurs : « Nous maintenons notre engagement. Aujourd'hui, comme l'ensemble du personnel

de la RATP, notre principale préoccupation est votre sécurisation. Nous vous communiquerons ultérieurement les évolutions du PARI RER. »

solidarité

La BS et les chiens d'aveugle

Une course relais de 150 équipes d'aveugles et de leurs chiens guides s'est déroulée le 1^{er} octobre dernier, à l'occasion des « Foulées de la cécité ». Pour transporter les équipes, le centre de Croix-Nivert avait prêté cinq bus, conduits bénévolement par des agents de la brigade de surveillance (BS). Depuis un an, la BS a, en effet, établi un partenariat coup de cœur avec l'Ecole de chiens guides d'aveugle de Paris. Et les agents de la BS cherchent des



fonds - 50 000 francs - pour parrainer un chien guide... Une façon pour le contrôle Bus de valoriser son image, en apportant son soutien à une clientèle

inhabituelle, mais présente dans les transports en commun.
Contact :
Dominique Pierre,
tél. : (49 2) 5 64 92.

lu dans la presse



Plexibus : SC 10 « transparent », conçu par des opérateurs MRB du centre de Malakoff.

animation

Plexibus : drôle de bus !

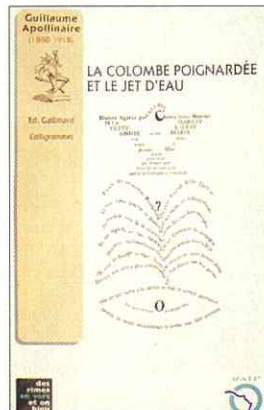
Les 16 et 17 septembre derniers, c'était la fête de la Locomotion à La Ferté-Alais dans l'Essonne. Et la RATP était présente. A bord du Plexibus et d'un TN, Céline Gibergues et René Pilavert, du centre de Malakoff, Daniel Crosnier, de MRB, ont répondu aux nombreuses questions sur notre entreprise. En tout, 10 000 visiteurs ont pu admirer nos « drôles de machines ».

De sonnets en calligrammes

La campagne « Des rimes en vers et en bleu » revient avec de nouveaux textes. A l'affiche, un calligramme d'Apollinaire, un sonnet de Du Bellay, une sentence de Lewis Carroll... Un choix de textes

légers, humoristiques ou singuliers, pour une campagne plébiscitée par 76 % de nos clients. A lire dans le métro et le RER, jusqu'à la fin de l'année.

Contact : Michel Garret, tél. : (44 6) 8 36 54.



Les SEC à l'honneur

Le 15 octobre a été donné le départ du cinquième Cross unités organisé par les unités du secteur de La Défense. 120 participants prennent le départ, tôt le matin, en forêt de Saint-Germain-en-Laye pour se lancer sur les 8 kilomètres du parcours. Cette année, le département SEC

a trusté les trois marches du podium : le premier,

P. Dubois, suivi de Y. Brazier et de P. Trassoudaine.



PHOTOS : DR.



Nouveau titre, rubriques diversifiées, maquette dynamique, le journal du centre des Lilas fait peau neuve. Au sommaire, un dossier sur le plan d'actions commerciales de Gallieni, le point sur la modernisation

de l'atelier MRB, un peu d'histoire avec la ligne 115... et une rubrique « Bruits de couloir ». Un essai transformé.

La Causerie des Lilas, centre des Lilas, octobre 1995.



MRB lance à son tour son journal, « Clef en main ». « Les 3 000 agents qui composent le département sont répartis sur 25 sites : 22 centres, Michelet, Bastille et Championnet. Le besoin d'un journal qui soit le reflet

des activités des différentes unités, où chacun pourrait se retrouver, s'est fait sentir », explique J.-P. Mercier dans son éditorial. Avec Clef en main, vous pourrez compléter votre information sur le futur centre de Vitry, l'équipe Sérigraphie de Championnet, l'insertion d'un agent handicapé, en milieu ordinaire de travail, à l'atelier de Malakoff...

Clef en main, le journal de MRB, n° 1, septembre 1995.



Le journal de MRF présente des formations, « gestes et postures » et « sécurité électrique » adaptées aux malentendants. Avec un appel aux agents de MRF : « Si vous pratiquez, même approximativement,

le langage sourd et muet, n'hésitez pas à vous faire connaître.

Votre connaissance de l'entreprise rendra plus efficace votre traduction. »

L'Attelage, journal de MRF, n° 1, octobre 1995.

Onze mois, c'est le délai prévu pour la réfection de quatre stations de la ligne 1 dans le quartier Rivoli-Saint-Honoré. Les travaux sont effectués sans interruption du trafic ni de la circulation automobile. Un projet qui a demandé deux ans de préparatifs et de négociations. Explications.

De Météor au tramway, en passant par des escaliers mécaniques, la RATP travaille chaque année sur plusieurs centaines de chantiers dans Paris et sa banlieue. Avec le lancement des travaux sur quatre stations de la ligne 1, on retrouve le cortège habituel d'inconvénients : bruit, poussière, déviation des circulations de voitures et de piétons... et les délicats arbitrages entre les contraintes imposées par la préfecture de police, les services de la voirie, la mairie d'arrondissement, le musée du Louvre... et les demandes des riverains. Il aura fallu près de deux ans de négociations avec la mairie du 1^{er} arrondissement, et des trésors d'imagination technique aux Etudes du département ITA, pour voir aboutir le projet.

Dévier cinq lignes de bus

Qu'on en juge. Le chantier devait commencer fin juillet 1995, après le Tour de France, mais finir avant le défilé du 14-Juillet 1996, ces deux manifestations mobilisant la rue de Rivoli. « D'où la gestion très tendue d'un planning qui se déroule sur seulement onze mois, explique Serge Angelin, chef de projet à ITA, une véritable prouesse technique, surtout que l'on n'arrête pas

Il est impossible d'interrompre la circulation rue de Rivoli, l'une des artères principales pour traverser Paris d'est en ouest.



Rivoli est un centre névralgique du tourisme et du commerce.

zoom

Objet : chantier de gros entretien concernant la réfection des couvertures de quatre stations.

Stations : Louvre-Rivoli, Palais-Royal-Musée-du-Louvre, Tuileries, Concorde.

Travaux : la couverture est composée de poutres métalliques de 13,50 m. Elles sont reliées entre elles par des entretoises qui supportent des voûtains maçonnés en brique. L'étanchéité, datant du début

du siècle n'était plus suffisante pour protéger de la corrosion les parties métalliques. L'opération consiste à enlever la couche de roulement et la forme de chaussée, pour vérifier l'état des poutrelles et, au besoin, changer les parties corrodées, puis refaire une étanchéité.

Durée : du 25 juillet 1995 à fin juin 1996.

Coût : 42 millions de francs, entièrement financés par la RATP.

ronique D'UN CHANTIER



PHOTOS : MINOLUSG-AV

L'exploitation de la ligne... » Autre contrainte : la rue de Rivoli constitue une des artères principales pour traverser Paris d'est en ouest. Avec la proximité du musée du Louvre, du jardin des Tuileries, du Palais-Royal, des grands magasins, c'est un des centres névralgiques du tourisme et du commerce. Impossible d'interrompre la circulation : il a donc fallu maintenir quatre files de voitures, et dévier cinq lignes de bus. Les services techniques de la Ville, de la préfecture de police, et les responsables du projet ont imaginé un phasage en trois temps, com-

prenant à chaque fois des interventions simultanées sur les quatre stations, sur une longueur totale de 1 380 m ; d'abord côté jardin, puis le long des arcades, et enfin au centre de la chaussée. Sans parler des vingt-quatre sous-phases, liées aux carrefours, aux lieux de livraison, aux passages pour piétons.

La disposition en long du chantier devient elle-même une contrainte : l'absence de dégagement latéral pour les véhicules empêche d'attaquer chaque station en plusieurs points, et de gagner sur les délais. « Si on bloque la rue au niveau de la place de la Concorde pendant un quart d'heure, à une heure de pointe, cela entraîne un kilo-

mètre de bouchon dans la rue de Rivoli », commente Serge Angelin. Face à ces contraintes, on croise les doigts à ITA, bien que tous les cas de figure aient été prévus, pour que le chantier ne révèle pas de « mauvaises surprises » – entendez par-là le changement des poutres métalliques transversales trop corrodées – qui pèserait lourd sur les plannings. Quant au Parisien, il n'a pas fini de connaître les embarras de Paris, puisqu'il reste encore près de six hectares de couverture métro de ce type à réviser dans la capitale. Et déjà, l'an prochain, c'est la SNCF qui prendra le relais rive gauche, avec la révision des voûtes de la ligne C. ●

Les grandes manœuvres de la communication

Lettres, plans de circulation, visites aux commerçants, panneaux explicatifs... Les travaux de la ligne 1 ont été largement expliqués aux riverains de Rivoli. Une première en communication.

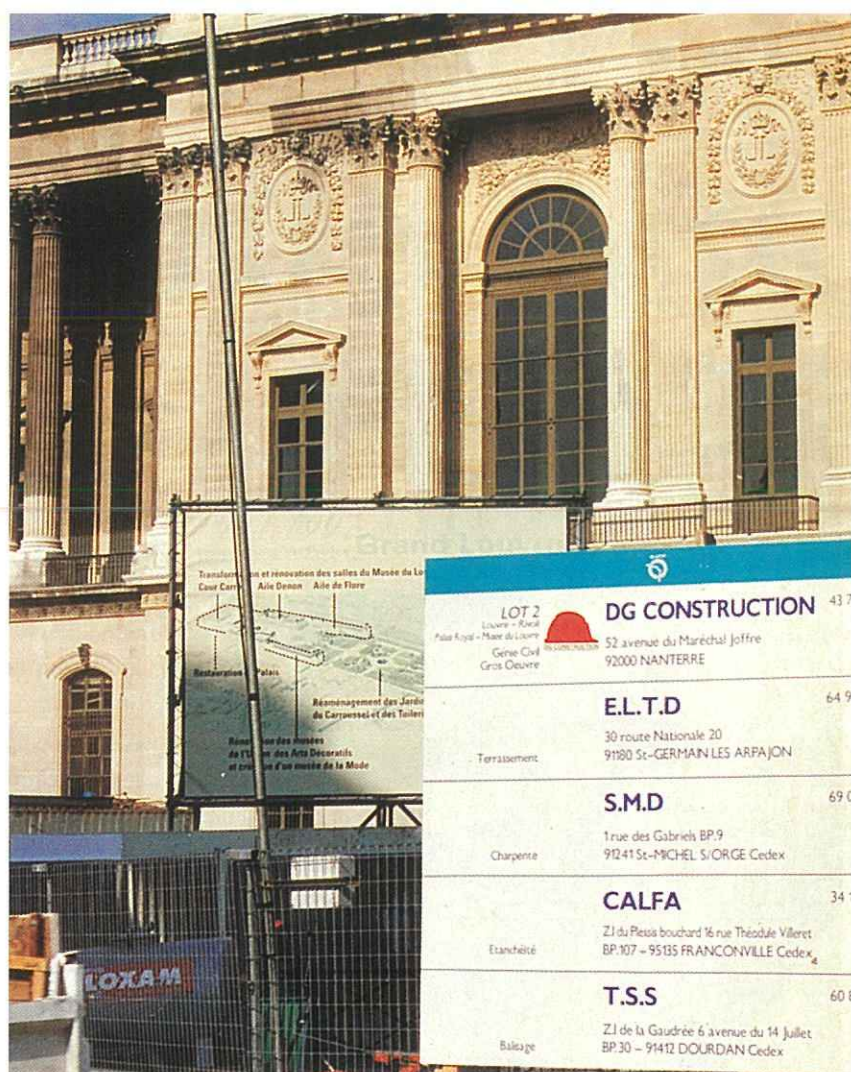
2 500 lettres envoyées aux riverains, avec plans de circulation et présentation des travaux, 11 200 lettres aux résidents de l'arrondissement, 155 visites aux commerçants de la rue de Rivoli, 300 informations ciblées aux commerçants du quartier Rivoli-Saint-Honoré, la cellule communication d'ITA a employé les grands moyens pour informer les habitants du quartier avant le début des travaux. « C'est la première fois que l'on met en place ce type de communication

pour un chantier de gros entretien, explique Francine Germond, responsable de la communication. La difficulté ? Ces travaux n'apportent aucun "plus" visible aux riverains ou aux voyageurs, qui pourrait compenser la gêne occasionnée. Pourtant, la nécessité d'entretenir notre patrimoine a bien été comprise par tous. » Le maître mot de cette réussite : l'information. Le 21 juillet 1995, ITA présente le chantier, en avant-première, aux riverains. ➔

➔ Depuis le début des travaux, le 25 juillet, une permanence d'information se tient tous les mercredis matins place du Palais-Royal. « *Mais les visiteurs ne se pressent pas, preuve que l'information est bien passée* », sourit Joëlle Assimon, chargée des relations avec les riverains. Une information relayée sur le chantier même par des panneaux explicatifs – en toute conformité avec la charte de bonne tenue des chantiers. Cinq lignes de bus ont été déviées : la communication d'ITA a informé les centres concernés et, ensemble, ils ont organisé un affichage dans les bus. Résultat : les machinistes peuvent informer et les voyageurs sont renseignés.

Limites les dédommagements

Bien sûr, pour les riverains, tout n'est pas parfait. D'abord à cause des nuisances, poussières et bruits. « *Les entreprises arrosent régulièrement le sol*, argumente Joëlle Assimon. *Le niveau sonore des matériels employés a été contrôlé, et il est régulièrement couvert par celui de la circulation. Par un phénomène de résonance, le bruit est plus fort dans le métro qu'à l'extérieur. Mais ces nuisances risquent d'être plus importantes lors de la suite des travaux...* » D'ailleurs les commerçants craignent pour leur chiffre d'affaires, surtout lors de la deuxième phase des travaux, lorsque les palissades s'élèveront le long des arcades de Rivoli, au moment des fêtes de fin d'année. Pour eux, la communication d'ITA a prévu une signalétique personnalisée, affichant sur les palissades les noms des commerces et leurs offres de services. « *Nous leur proposons des animations, une décoration des arcades au*



Sur le chantier, d'immenses panneaux expliquent la durée et les raisons des travaux.

Points de vue



« Ça fait de la poussière. »
« Pourquoi ne nous a-t-on pas informés plus tôt ? La RATP n'y est pour rien, c'est la mairie, mais on aurait pu nous consulter, même si ces travaux, on sait bien qu'il faut les faire... » Les commerçants des arcades de Rivoli sont unanimes. Pourtant la campagne de communication a été appréciée : « La jeune femme de la RATP est venue me voir plusieurs fois. » (Une vendeuse de miniatures sur Paris.) « Nous avons reçu des courriers pour aller à une séance d'information. » (Un vendeur de souvenirs.) Quelques plaintes très précises : « Nous ne pouvons plus stationner dans la rue pour charger nos clients à

bord de nos bus. » (Paris vision, agence spécialisée dans les circuits touristiques.) Et les commerçants s'organisent : « A une quarantaine, nous avons formé l'Association des commerçants des Tuileries, pour défendre nos intérêts. » (Un propriétaire de plusieurs boutiques de souvenirs.) « Avec l'association, j'ai proposé à la RATP d'organiser une exposition des photos de Doisneau sur les palissades, en parallèle avec celle montée par le musée Carnavalet. Nous voudrions transformer une nuisance en un événement de prestige, qui fasse venir les Parisiens le dimanche après-midi, sous les arcades. Ça semble bien se passer. » (Un patron de café.)



la ligne 1 du métro va avoir 100 ans

le temps est venu de refaire
la couverture de cette station

la RATP assure

la maîtrise d'ouvrage
la maîtrise d'oeuvre
100 % du financement

les travaux dureront jusqu'au printemps 1996

Info chantier - 09 12 93 77

PHOTOS : MARGUERITE/SG-AV

moment de Noël comme il a été fait place de la Madeleine, pour le chantier Météor... Nous étudions toutes les propositions. » Mais si les pertes financières s'avèrent réelles, le département juridique prendra le relais. Examen des chiffres d'affaires, négociations : « Il y a vingt ans, ce genre de contentieux aboutissait au tribunal, maintenant nous privilégions l'indemnisation à l'amiable, après vérification du préjudice, commente Nicole Decker à JUR. Le chantier Tram à Saint-Denis a été riche d'enseignements, nous n'avons eu qu'une seule affaire au tribunal. » Mais la faible durée du chantier, onze mois, devrait limiter ces incidences, et donc les demandes de dédommagement. Le chantier de la ligne 1 : une démarche de communication qui devrait faire école ●

Yvonne Kappès-Grangé

Le service public joue la synergie

Le centre bus de Charlebourg a signé une convention de partenariat avec la mairie de La Garenne-Colombes, la SNCF (La Garenne-Colombes) et La Poste des Hauts-de-Seine. La motivation principale de cette démarche novatrice est de jouer la synergie entre les services publics, acteurs économiques locaux. Une première action a consisté, pour la RATP, à ouvrir, le 25 octobre, une agence « Accueil Info Service », place de Belgique (point névralgique situé à cinq minutes du centre de la Grande Arche). Accueil, information, conseil : c'est le rôle confié à l'agent commercial de la RATP qui tient l'agence et donne des informations relatives aux services de transport RATP et SNCF – itinéraires, tarifs, horaires, etc. –, à la ville de La Garenne-Colombes – démarches administratives, vie du quartier, etc. – et les services de La Poste. Si aucune réponse ne peut être donnée immédiatement à une demande, l'agent joue alors le rôle de relais et oriente le public vers le service compétent. Afin que les agents commerciaux connaissent leurs différents services, les partenaires de la RATP se sont engagés à les recevoir et à les former, ainsi qu'à leur fournir

toutes informations utiles au public. L'agence Accueil Info Service s'inscrit dans le paysage local et devient ainsi un élément complémentaire à la vie de la cité. Contact : Chantal Couprie, tél. : 44 68 43 35

Dialoguer avec des « grands frères »

Des « grands frères » à la rescousse d'un quartier en difficulté. Une idée originale qui s'est concrétisée à la cité de la Caravelle à Villeneuve-la-Garenne (92) où le dialogue social était totalement rompu. La société Sagéco, bailleur principal de la cité, connaît la réputation bien établie des « grands frères » sur les lignes de bus. Elle prend donc contact avec l'association pour une meilleure citoyenneté des jeunes de la RATP afin de recruter six grands frères. Une solution qui séduit la mairie, les associations de commerçants, le conseil général et la Sagéco qui décident de les financer. Effectuant un véritable travail d'ilôtier, quatre d'entre eux, depuis le 3 octobre, vont au contact des jeunes : propositions de stages d'insertion, accompagnements vers l'ANPE... Tandis que les deux autres travaillent sur les lignes de bus (centre Pleyel) desservant la cité. Un contrat de quinze mois pour gagner le pari.



L'agence
« Accueil Info
Service »
reçoit ses
premiers clients.

3 000 voyageurs ont répondu à l'enquête menée par la ligne 3-3 bis sur l'impact du « service en station » : agents plus visibles, nouveaux équipements, bureaux de vente rinnovés. Des données chiffrées qui permettent de mesurer la satisfaction des clients.



Tirant les leçons de l'enquête, la ligne 3-3 bis a déjà prévu une action de formation pour améliorer son « information voyageurs ».

Le service en STATION SUR LA 3



La ligne 3-3 bis, qui vit désormais à l'heure du service en station, a voulu connaître l'avis de ses voyageurs sur la nouvelle organisation. Elle a effectué une enquête au cours de l'action de communication « *Nous avons à cœur de vous servir* », réalisée, du 10 au 14 avril dernier, pour le lancement du N2S. Selon Nathalie Quéant, responsable Clientèle de la ligne 3-3bis, « *cette première étude externe d'impact du service en station, effectuée par le métro, permet différentes constatations. Les clients ont, à la fois, remarqué l'aspect humain du nouveau service (présence des agents, réorganisation du personnel avec deux missions principales – sécurité et contrôle) et son aspect technologique. En ce qui concerne l'information, les résultats montrent que la ligne a encore des efforts à fournir dans ce domaine* ».



PHOTOS : DR

Elle a d'ailleurs déjà engagé une action en ce sens en proposant une formation « Annonces voyageurs » aux opérateurs conseillers commerciaux. Les scores enregistrés sur le secteur Est de la ligne sont plus forts que ceux de l'Ouest, ce qui s'explique par l'antériorité de la mise en place du service en station sur le secteur Est (octobre 1994).

Enfin, la population ayant répondu à l'enquête se partage essentiellement entre Parisiens (60 %) et banlieusards (36,7 %) et l'analyse des chiffres fait ressortir quelques différences selon l'habitat. Cette enquête a également permis à la ligne 3 de mieux connaître sa clientèle. Le fichier de 3 000 voyageurs, constitué à cette occasion, sera utilisé pour d'autres enquêtes. Un échantillon de voyageurs qui deviendront les interlocuteurs privilégiés de la ligne.

PRESENCE DES AGENTS

55 % des voyageurs interrogés remarquent la présence des agents sur la ligne : « *Ils sont plus présents, nous les voyons davantage.* » Les clients estiment que la principale fonction des équipes mobiles « *consiste à renforcer la sécurité sur la ligne (65 %) et à contrôler les billets (50 %)** ».

Mais seulement 11 % des clients pensent que leur principale fonction est de vérifier l'état des installations.

EQUIPEMENTS

59 % des clients ont constaté l'installation des caméras de surveillance. Les appareils distributeurs de titres de transport (ADUP) sont appréciés (48,6 %), « *c'est pratique, particulièrement lorsqu'il y a la queue au guichet* ».

Remarquée également, par 54 % des voyageurs, la rénovation des guichets de vente.

INFORMATION

Pour 30 % des personnes, l'information est la principale mission des équipes mobiles, mais seulement 24 % d'entre elles estiment « être mieux renseignées qu'auparavant en cas de perturbation ».

ECARTS EST - OUEST

Les scores de l'enquête sont différents selon les secteurs : plus forts à l'Est de la ligne où le service en station a été mis en place plus tôt, dès le mois d'octobre 1994. L'écart le plus important concerne le contrôle, principale fonction des équipes mobiles pour 54,6 % des clients de l'Est contre 43,4 % à l'Ouest. Il en est de même pour les équipements : les centres de liaison sont connus par 45,7 % de voyageurs du secteur Est contre 30,4 % à l'Ouest. Ce qui montre l'importance du facteur temps dans certains domaines.

PARIS-BANLIEUE

Un constat : la clientèle du secteur Est est composée en majorité de Parisiens (63 %), tandis qu'à l'Ouest, ce sont les banlieusards qui dominent (63 %). Paris semble plus sensible à la présence des agents et à leur visibilité (56,5 % contre 52,8 % pour les banlieusards) ainsi qu'à la fonction contrôle des équipes mobiles (51,6 % contre 48,5 %). En revanche, la banlieue pense que le rôle principal des équipes mobiles est de renseigner les voyageurs (35,3 % contre 27 % des Parisiens). Elle apprécie la billetterie automatique (51,7 % contre 47,1 %) – qu'elle utilise depuis longtemps sur le RER –, et estime être mieux informée en cas de perturbations.

Simone Feignier

* Les totaux peuvent être supérieurs à 100, car les clients avaient la possibilité de cocher une ou plusieurs cases.



Déplacements, mode d'emploi

La récente publication, par la Direction régionale de l'équipement, d'un rapport sur les déplacements des Franciliens (1) a de quoi nourrir quelques inquiétudes. De 1976 à 1991, en Ile-de-France, la progression du trafic automobile a fait un bond de 33 % tandis que celle de l'utilisation des transports en commun ne s'est accrue que de 6 %... L'explication est simple : les déplacements motorisés intra-muros ont chuté de 3 %, ceux de Paris-banlieue ont progressé de 10 % et ceux de banlieue-banlieue grimpent à 36 %, là où le maillage SNCF-RATP reste insuffisant. Ce phénomène s'explique d'abord par l'augmentation de la population francilienne de 9,2 % alors que celle de la capitale diminuait de 7,7 %, toujours pour la période 1976-1991. La décentralisation des entreprises, le prix élevé des loyers parisiens ont contribué à éloigner de Paris la population active. Et, paradoxalement, l'enquête révèle que la durée moyenne d'un déplacement motorisé en 1991 est la même qu'en 1976, soit vingt-neuf minutes ! Mais cette moyenne tombe à vingt et une minutes s'il s'agit d'un véhicule particulier (auto ou moto) et grimpe à quarante-six minutes en transports en commun... C'est pourquoi la RATP a décidé d'offrir une alternative crédible à la voiture particulière en créant notamment le réseau Orbitale (rocade de transport public dans la petite couronne) et en prolongeant les lignes de métro jusqu'à cette rocade, en développant le réseau de tramway (Tram Val-de-Seine) et bus en site propre (Trans Val-de-Marne).

(1) Enquête réalisée en 1991 auprès d'un échantillon représentatif de la population, soit 15 980 ménages, en collaboration notamment avec la RATP et la SNCF.



SUTTON/SG-AV

1000 m² d'exposition.

La RATP s'expose à Drancy

En toute modalité, les agents de la RATP ont participé à une exposition, du 29 septembre au 7 octobre derniers, au centre commercial de Drancy Avenir (93). A l'initiative du centre de Pavillons-sous-Bois, la ligne 5, la brigade de surveillance bus et NEF ont organisé des animations : au programme, un simulateur de conduite, le CD-Rom développé par SIT, un parcours en TN et, clou de la semaine, un bus à double commande sur circuit : plus de quarante amateurs ont pu ainsi s'initier aux finesses de la conduite sur SC 10. Mieux, un guichet de vente, proposant les titres de transport de la RATP a fait un tabac sur les Cartes Orange ; du coup, le Relais H de la galerie marchande est prêt à assurer cette prestation. « C'est le directeur du centre commercial, que nous avons démarché pour imaginer notre dépliant TRAM, qui nous a proposé d'organiser cette animation... » explique Dominique Picquet, responsable commercial à Pavillons. Bilan : des contacts multiples avec les commerçants, une image renforcée de qualité de service auprès de la clientèle, et une expérience commune réussie entre les agents de bus et de métro.

Contact : Dominique Picquet, 52 485, et Claude Decadi : 52 447.



J.P. LAURENS

Le « chameau » cubain.

La RATP a fait don de 25 autobus réformés SC 10 à La Havane (Cuba). Les autobus seront accompagnés de leurs pièces de rechange ainsi que de l'outillage de base pour en garantir la maintenance. L'accord prévoit la formation de techniciens cubains, à Paris, et l'envoi, à Cuba, de spécialistes pour la remise en œuvre du service et de son suivi.

De son côté, Cuba assure le transport, du port du Havre à celui de La Havane. Le département du Val-de-Marne et l'association France Cuba assument les frais portuaires. Avant le blocus commercial total imposé par les Etats-Unis, La Havane, avec ses deux millions d'habitants, comptait un réseau de 2 500 bus effectuant 30 000 voyages par jour. Depuis, ils sont inutilisés à cause du manque de pièces, notamment la pénurie de pneus. Dans ce contexte, les transports sont un véritable casse-tête pour les autorités du pays, même si elles parviennent à maintenir un service qui tourne à près de 50 % du potentiel. Du coup, les Cubains ont développé de nouvelles stratégies. Les ingénieurs ont fait fonctionner leurs neurones. Ils ont créé des engins bizarres capables de transporter un maximum de passagers. Baptisés « chameaux » par les Havanais, les 112 trains-bus sont

Mauvais état des véhicules, manque de pièces détachées... Les transports publics de La Havane sont mal en point. La RATP a décidé de venir en aide aux habitants de la capitale cubaine en fournissant gratuitement 25 bus rénovés.



La RATP participe à l'élan de solidarité internationale envers les Cubains. Ici, visite au dépôt de l'atelier de VOO.

capables d'assurer le transport de 250 personnes. De même, ils espèrent que les bus seront exploités à leur capacité maximale en établissant, dans certains terminus, les salaires en fonction de l'effort de chacun, de l'administrateur jusqu'au technicien. Mais la solidarité internationale a aussi joué. Des réseaux se sont institués pour expédier des autobus. Même si cette aide est loin d'avoir résolu les difficultés de transport, elle soulage énormément la population. C'est ainsi que l'envoi, par les Espagnols, de 15 véhicules a permis la réouverture du terminus du Cotorro situé au sud-est de la

capitale. Mais ces véhicules ne sont pas toujours en bon état et, toujours par manque de pièces, finissent par rouiller sur place. C'est pour pallier ces inconvénients et renforcer son image internationale de transporteur public que la RATP a fait don de voitures rénovées, tout en garantissant la pérennité des pièces de rechange et de l'outillage nécessaire. Cette démarche s'inscrit, certes, dans le cadre d'une coopération déjà ancienne avec Cuba, mais elle pourrait déboucher sur de vrais marchés pour Systra et l'industrie française. ●

Jacques Teixeira

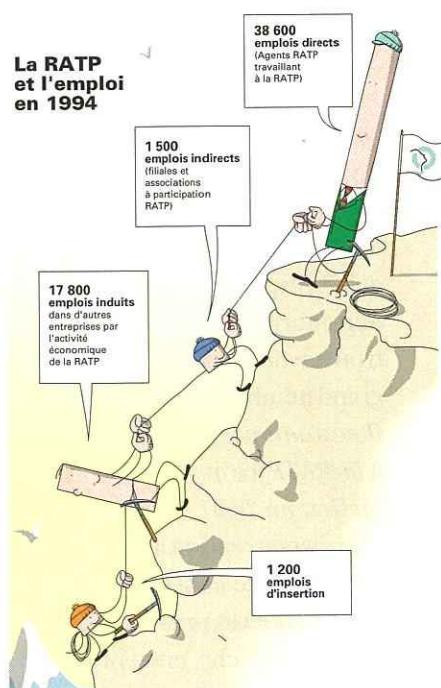
Nos bus À LA HAVANE



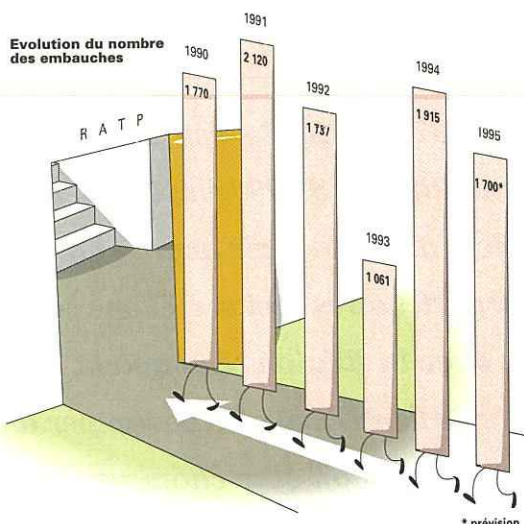
TROIS FAÇONS D'« AGIR POUR L'EMPLOI »

La direction générale a proposé aux organisations syndicales le protocole « Agir pour l'emploi » qui doit garantir la **stabilité** des chiffres d'emploi et organiser la transition entre vie active et retraite tout en favorisant l'**embauche** et l'aménagement du temps de travail. Autre volet de ce protocole d'accord : les mesures en faveur de l'insertion.

La RATP et l'emploi en 1994



Dossier



UNE ENTREPRISE LEADER

La RATP génère plus de 50 000 emplois et fait vivre plus de 100 000 personnes. C'est un acteur essentiel de l'activité économique en **Ile-de-France**.

17

La politique de l'emploi

UNE CONVENTION POUR FAVORISER L'INSERTION

Actuellement, la RATP fait état de 1 200 emplois d'insertion. Afin de lutter contre le chômage, l'entreprise se prépare à signer une **Convention** avec la Région. Cible principale de ces actions : les **jeunes**.



Construire une politique de l'em

A l'horizon 1997, la RATP s'est fixé comme objectif la stabilité des 38 000 emplois permanents. Le protocole d'accord « Agir pour l'emploi », proposé aux partenaires sociaux, et une convention d'insertion avec la Région témoignent de la volonté de l'entreprise de participer à la lutte contre l'exclusion et le chômage.



La RATP se situe dans le peloton de tête des employeurs et des recruteurs en Ile-de-France. Elle génère plus de 50 000 emplois, de façon directe ou indirecte, et fait vivre plus de 100 000 personnes. Ces chiffres parlent d'eux-mêmes, et placent l'entreprise au cœur de l'emploi dans la Région. Faits significatifs, l'entreprise propose de signer en interne avec les organisations syndicales, un protocole « Agir pour l'emploi »* et se prépare, en externe, à passer une convention avec la Région, visant à favoriser l'insertion. « Notons que dans ces deux démarches, la RATP a lié sa capacité à contribuer à l'emploi à sa performance économique, commente Josette Théophile, directeur du département Ressources humaines. L'emploi ne peut être considéré comme une variable indépendante de la politique de notre entreprise, car il dépend de la reconquête du trafic et des recettes, de la qualité du service rendu aux voyageurs... »

Sous cette condition, à l'horizon 1997, l'entreprise s'est fixé comme objectif la stabilité des emplois permanents. Les 38 000 emplois seront conservés, en poursuivant l'effort de redéploiement vers les secteurs d'exploitation, pour assurer le renforcement de la présence d'agents auprès des voyageurs. Cette stabilité des chiffres s'accompagne d'une politique de recrutement qui vise essentiellement

les jeunes, en offrant au besoin une qualification à l'embauche, et qui veille à accroître la proportion des femmes dans l'entreprise.

Dans « Agir pour l'emploi », la RATP a inscrit un volet insertion qui marque sa volonté de continuer à lutter contre l'exclusion et le chômage. « L'insertion est indissociable d'une politique de l'emploi, et particulièrement pour la RATP, qui remplit chaque jour une fonction d'intégration, en rendant la ville accessible à tous, rappelle Josette Théophile. Si nous sommes en rupture avec notre environnement de transporteur, nous ne passerons plus. » Et c'est tout le sens de la création de la Fondation d'entreprise pour la citoyenneté (voir en page 5). Actuellement, la RATP fait état de 1 200 emplois d'insertion, chiffre qu'elle espère augmenter en développant des partenariats. Avec un objectif prioritaire : trouver des débouchés stables pour le plus grand nombre. « Lorsqu'on parle d'insertion, il ne s'agit pas forcément d'emploi statutaire à la RATP, ce que veulent les jeunes, c'est un métier, un "job" », précise Josette Théophile. D'où la convention avec la Région, mais aussi des prises de contact avec les départements où la RATP est présente. Et c'est tout le sens de la démarche entreprise par DRH, qui a rendu visite aux commissaires à l'emploi, pour leur présenter les possibilités de développement d'emplois d'insertion spécifiques à leur département. Rappelons que les préfets ont été directement chargés par le Premier ministre du problème de l'emploi. Pour Josette Théophile, « Agir pour l'emploi » représentera « un levier fort pour permettre de s'adapter à un environnement en changement en interne, par l'aménagement du temps de travail, en externe, en choisissant de tendre la main aux exclus » ●

* Au moment de la mise sous presse du journal, le protocole « Agir pour l'emploi » n'était pas encore signé.

ploi

La RATP et l'emploi en 1994

38 600 emplois directs
(Agents RATP travaillant à la RATP)

1 500 emplois indirects
(filiales et associations à participation RATP)

17 800 emplois induits
dans d'autres entreprises par l'activité économique de la RATP

1 200 emplois d'insertion

ILLUSTRATION : PICOTTO

66 3 questions à Guy-Noël Payan *

La RATP a proposé aux organisations syndicales de signer le protocole d'accord « Agir pour l'emploi ». Quelles en sont les clauses les plus significatives pour les agents de l'entreprise ?

Certainement, l'engagement pris sur la stabilité des emplois permanents à un niveau identique à celui du 1^{er} janvier 1994, et les mesures arrêtées pour accompagner cette décision. En particulier, la cessation progressive d'activité et l'aménagement du temps de travail. Sur le premier dossier, l'entreprise a été très motrice. Il prévoit, dès le 1^{er} janvier 1996, la possibilité d'un mi-temps rémunéré à 70 % du salaire antérieur, pour les agents âgés d'au moins 50 ans et totalisant vingt-cinq années de service. Deux cessations progressives d'activité donneront lieu, en compensation, à l'embauche d'un agent à temps plein. Pour avancer l'aménagement du temps de travail, nous allons faire des expérimentations dans différents secteurs de l'entreprise, sur la base du volontariat. Enfin, nous proposons la création d'un compte épargne temps. Nous nous sommes engagés à en bâtir le contenu dans les trois mois.

Un autre point est la création d'un observatoire de l'emploi ?

Nous avons souhaité créer un lieu de rencontre avec les organisations syndicales, pour aborder, en toute transparence, les problèmes de l'emploi, se mettre d'accord sur les chiffres, par exemple. Nous voulons en faire un lieu d'analyse et de débats, ce qui est un acte engageant pour la direction de l'entreprise, et garantit une relation responsable avec les syndicats.

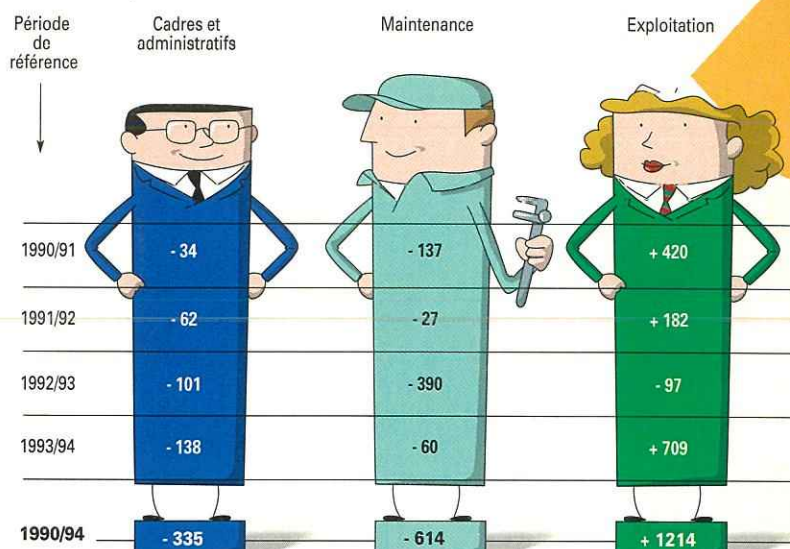
Comment a été élaboré « Agir pour l'emploi » ?

La construction du dialogue social passe par une écoute réciproque, pour dégager les problèmes, et ensuite élaborer une plate-forme sur laquelle les partenaires sociaux et la direction pourront se mettre d'accord. Ce que nous avons inscrit dans « Agir pour l'emploi » devrait être attractif pour tous, et répond sur de nombreux points, à des demandes syndicales. Ce texte proposé vaut pour trois ans, et grâce à l'observatoire de l'emploi, nous pourrons en suivre l'application. Et trouver les axes d'amélioration pour l'avenir.

* Directeur général adjoint

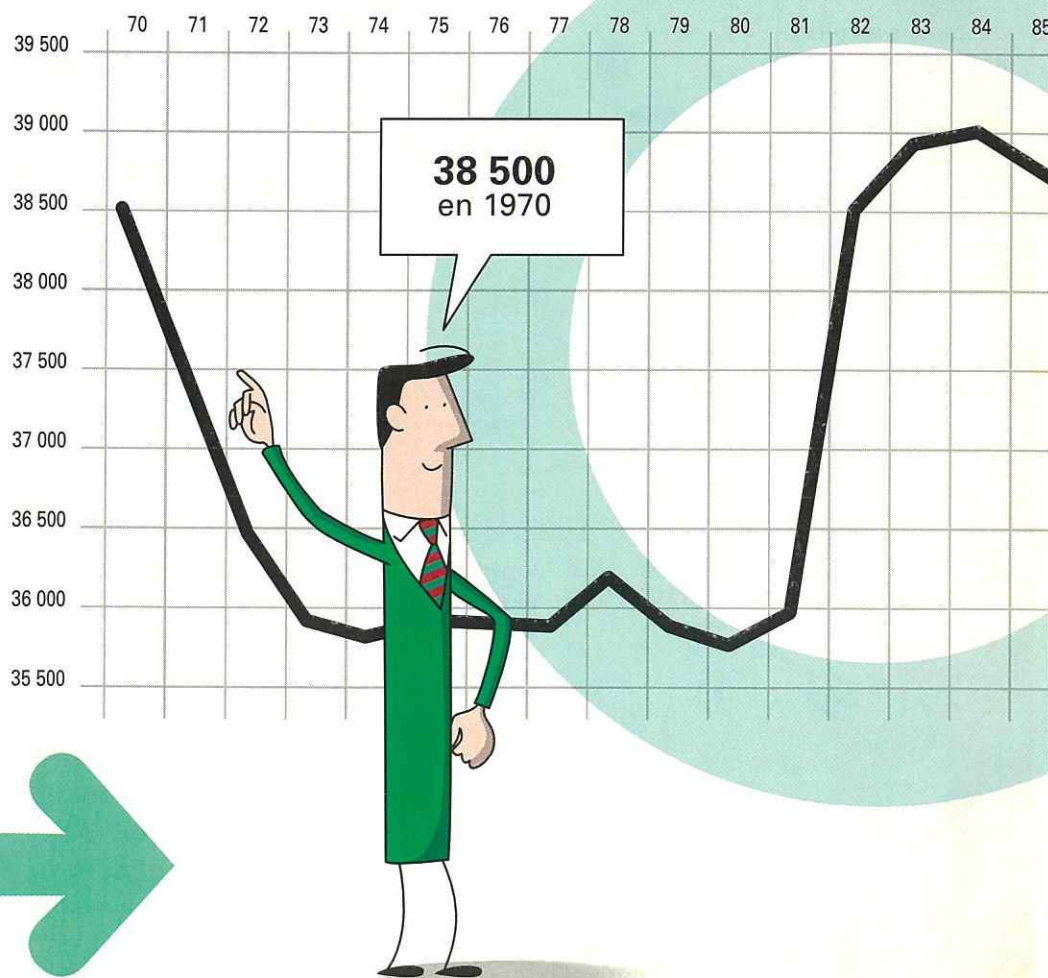
Le maintien du niveau d'emploi et le redéploiement des effectifs opérationnels accompagnent une politique de recrutement tournée vers les jeunes : la parole est aux chiffres.

Le redéploiement des effectifs



L'emploi en chiffres

Evolution des effectifs de 1970 à 1994



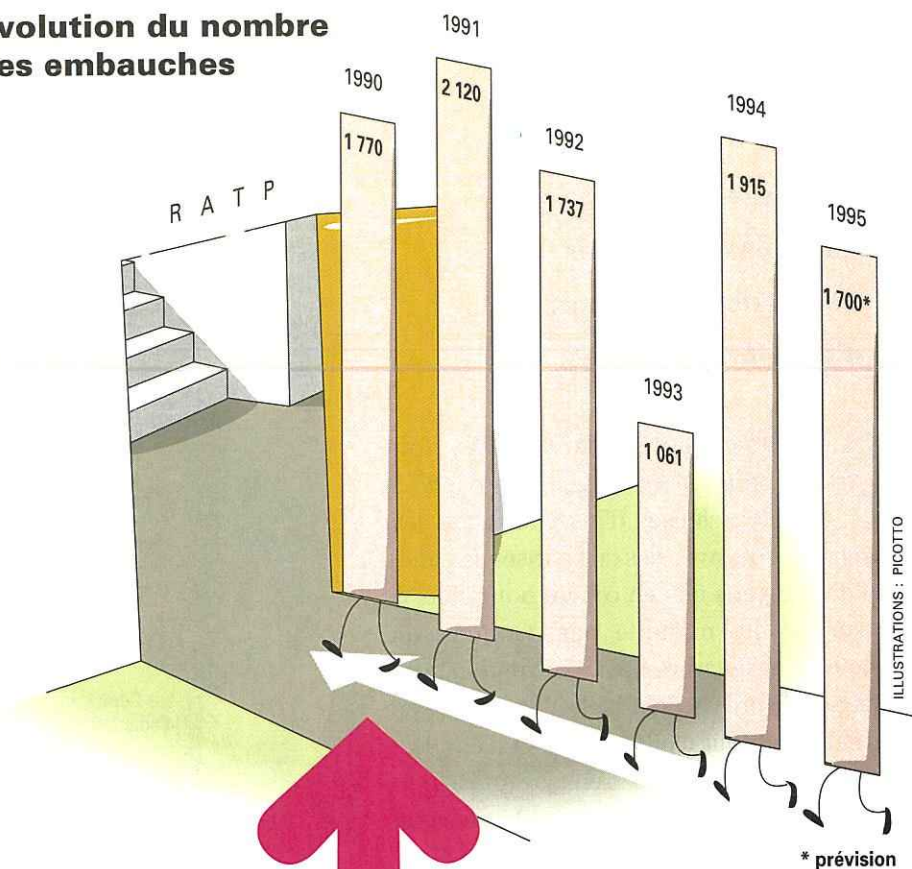
Des chiffres d'emploi stables

Depuis 1988, le niveau de l'emploi tourne autour de 38 000 ; et n'a jamais, depuis la création de la RATP, été supérieur à 40 000. Cette stabilité des chiffres a été obtenue par des efforts de productivité, malgré une augmentation du réseau de 50 % depuis 1970. Une productivité dont les gains ont été redistribués, puisqu'en moyenne, le salaire d'un agent a augmenté de 60 % dans le même temps.

Des redéploiements en faveur de l'exploitation

L'objectif est de renforcer les effectifs opérationnels, en contact direct avec la clientèle. Les métiers en forte progression, depuis 1990, sont ceux de machiniste-receveur (+ 596), agent de station, manœuvre (+ 404), agent de sécurité (+ 260).

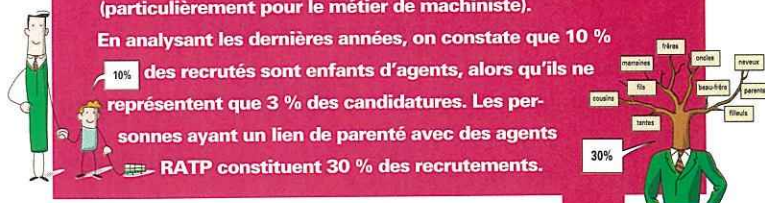
Evolution du nombre des embauches



Un recrutement de jeunes

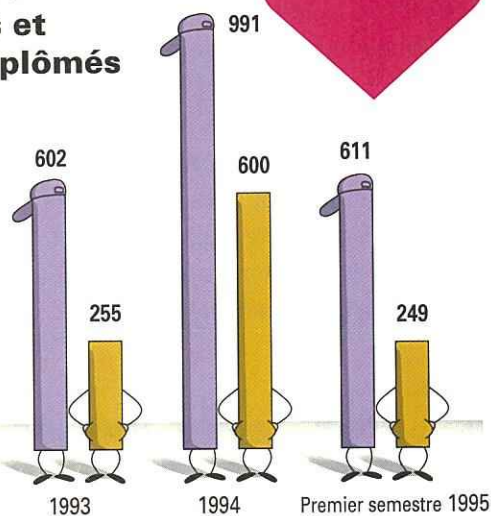
La RATP a un niveau d'embauche se situant, depuis plusieurs années, autour de 1 700 emplois, qui entraîne une stabilité de ses effectifs globaux par compensation des départs de l'entreprise. Population recherchée : les jeunes de moins de 28 ans, et des personnes sans diplôme, auxquels la RATP offre une formation qualifiante à l'embauche (particulièrement pour le métier de machiniste).

En analysant les dernières années, on constate que 10 % des recrutés sont enfants d'agents, alors qu'ils ne représentent que 3 % des candidatures. Les personnes ayant un lien de parenté avec des agents RATP constituent 30 % des recrutements.



L'embauche des jeunes et des non-diplômés

moins de 28 ans
↓
sans diplôme



38 200
en 1994

Pour aider les jeunes à trouver un emploi, la RATP multiplie les initiatives. Et recherche des entreprises partenaires susceptibles de former et d'embaucher des jeunes en difficulté. Exemples.

Contrats emploi solidarité (CES), formation en alternance, plans d'aide à l'emploi, clauses d'insertion dans les marchés passés avec des entreprises, la panoplie des moyens mis en œuvre pour aider à l'insertion ne manque pas. Comme en témoigne la signature de la Convention avec la Région. D'ores et déjà, la RATP fait vivre en son sein et autour d'elle, un millier d'emplois d'insertion, dont 25 à 30 % chaque année permettent l'accès à un emploi stable. Avec un objectif : augmenter ce pourcentage, en développant un certain nombre d'actions.

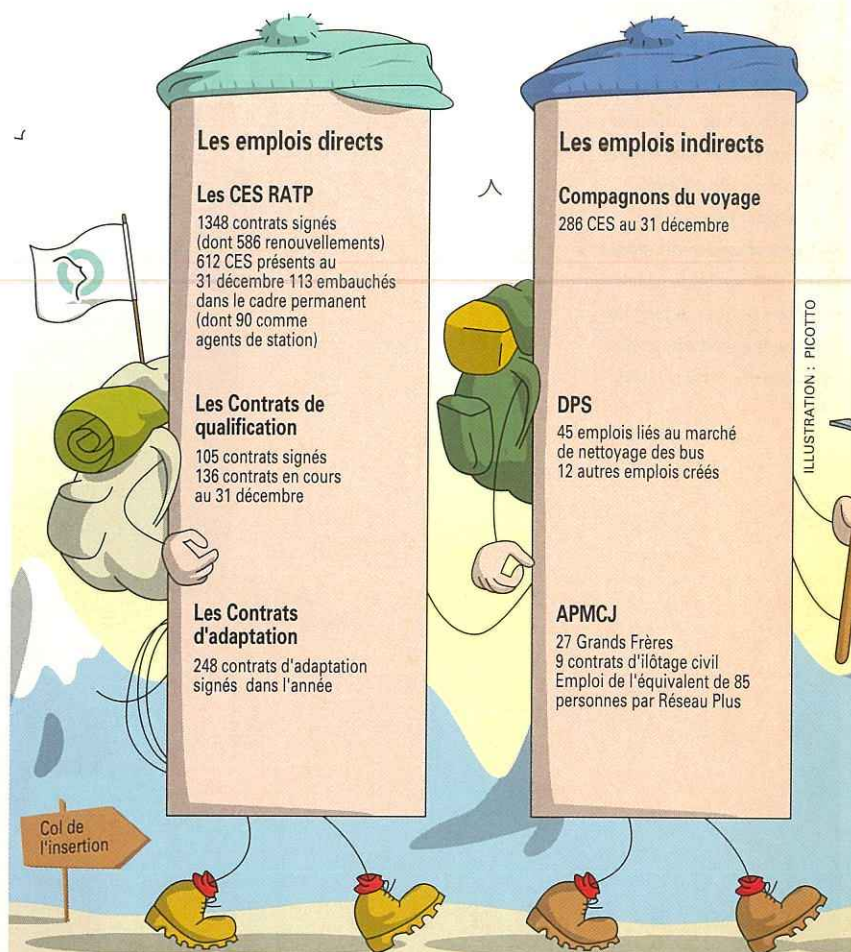
Dans ce dispositif, les CES se taillent la part du lion. Ils représentent 600 personnes en permanence à la RATP. Entre 15 et 20 % d'entre elles intègrent ensuite l'entreprise, tandis qu'un quart, ayant trouvé un débouché, part en cours de contrat. « Pour les autres, une moitié de nos CES, la fin de contrat, c'est le retour à la case départ, c'est-à-dire à l'ANPE,

explique Brigitte Rouméas (US Recrutement, DRH). Ils viennent chez nous dans l'espoir d'être engagés et vivent leur non-recrutement comme un échec. » La RATP se propose donc d'élaborer, avec leur tuteur,

un projet professionnel, accompagné d'une formation longue, à la carte, car l'objectif affiché est bien de trouver, à la fin de leur contrat, un emploi externe. Une démarche ciblée, qui nécessite le renforcement du rôle du tuteur, et la recherche, par la RATP, d'entreprises susceptibles d'embaucher.

**600 contrats
emploi solidarité
en permanence
dans l'entreprise**

1994 actions pour l'insertion



On le sait, le manque de formation est l'une des causes de situation d'échec pour les jeunes en difficulté. D'où l'idée de confier au centre de formation technique de Noisiel, la mise en œuvre d'une assistance pour l'orientation et la formation de jeunes en préapprentissage. Ce qui se traduit déjà par des actions concrètes avec un centre de formation en alternance (CFA) : depuis avril 1995, une classe d'insertion préprofessionnelle en alternance – 10 jeunes, de 14 à 16 ans, en situation d'exclusion scolaire – a pu suivre, à Noisiel, une initiation aux métiers de la maintenance. « L'objectif serait de créer, à Noisiel, un plateau technique proposant, aux CFA

Favoriser l'insertion d

voisins de l'entreprise, une coopération régulière sur d'autres métiers – services, transport –, précise Pierre Caillet, responsable du CFTN. *Et nous en serions cette fois les organisateurs.* » Noisiel se trouve ainsi au cœur de la Convention Région Ile de France -RATP : en mars 1996, 14 personnes vont suivre une formation de 600 heures « Métiers de maintenance et électrotechnique », pour combler leurs lacunes techniques et vivre leur première expérience en entreprise. Population visée : des jeunes de 16 à 25 ans, sans qualifications. Là encore, la RATP recherche des débouchés stables pour ces jeunes.

Autre arme à la panoplie de lutte contre l'exclusion, la création d'emplois de services. On connaît bien maintenant les « Compagnons du voyage », association créée avec la SNCF, qui assure l'accompagnement par des CES, sur les réseaux de transports collectifs, de personnes ayant des difficultés de déplacement. On se souvient du succès rencontré par les Grands Frères, sur les lignes bus de banlieue. Mais il s'agit d'un vrai travail de fourmi, qui se négocie au coup par coup, avec à chaque

Une autre voie : la création d'emplois de services

Entre 15 et 20 % des CES intègrent l'entreprise tandis qu'un quart part en cours de contrat.



CHABROUSG.AV

Témoignage



Du CES à l'embauche

Patrice Eugénie a 20 ans.

En juin 1994, il entre comme CES à la RATP, au service des objets trouvés. « Bien sûr, j'ai rempli un dossier de candidature pour être agent RATP, j'ai tenté ma chance, mais je n'avais pas fait mon service militaire, je ne pouvais pas entrer à la Régie. Aussi, lorsque mon tuteur m'a proposé de rencontrer un responsable de la Comatec... » En effet, depuis cette année, l'entreprise de nettoyage propose un contrat d'apprentissage de deux ans, un salaire mensuel

net entre 3 700 et

4 400 F, débouchant sur un CAP d'hygiène des locaux avec, à la clé, une embauche et la garantie d'évoluer vers un poste de maîtrise. « Sans un travail, on n'est rien. Jusqu'ici, je n'ai fait que des petits boulots, alors, une occasion comme celle-là, il fallait en profiter. Et puis le nettoyage, ce n'est plus le balai, mais la robotique, les dosages de produits... » Aujourd'hui, sept jeunes en CES à la RATP ont choisi cette voie : un partenariat qui devrait susciter des vocations.

fois, un cas de figure différent : métiers de services s'écrit bien au pluriel.

Passer des contrats de marchés avec les entreprises qui, elles aussi, luttent contre l'exclusion, c'est un pas de plus que la RATP a souhaité franchir, en inscrivant une clause d'aide à l'insertion dans ses cahiers des charges. Ainsi, lors du Conseil d'administration du 29 septembre dernier, l'entreprise retenue pour le réaménagement de la station Saint-Denis-Porte-de-Paris – Bouygues –, et celles choisies pour le nettoyage des stations métro et RER – Comatec et Onet – présentent chacune une clause d'insertion.

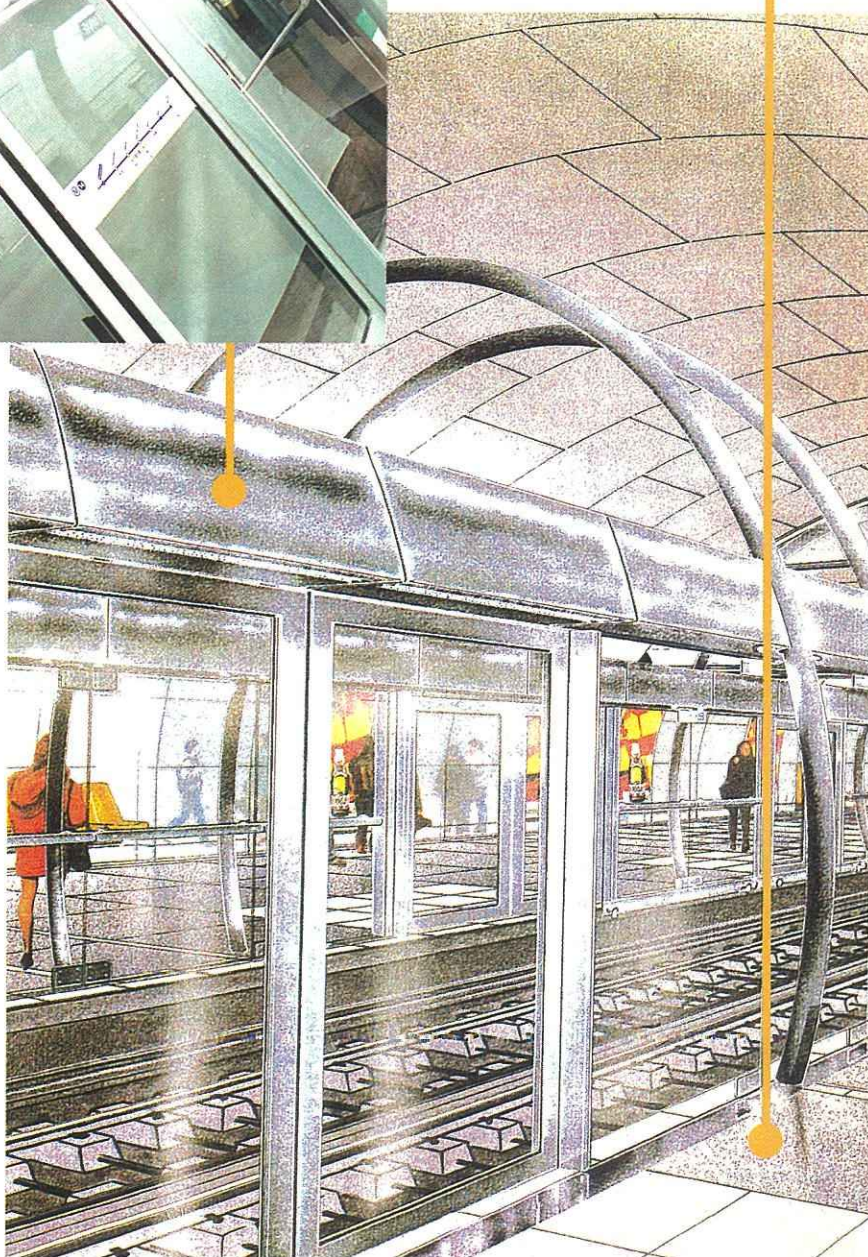
L'heure est bien au pragmatisme : il n'existe pas de solution miracle, mais une multitude de pistes à explorer. La RATP marque une forte volonté d'insertion, mais ses efforts ne seront efficaces que relayés par les autres partenaires de la ville ●

Yvonne Kappès-Grangé

es jeunes

Portes palières : la structure en arceaux est en acier laqué gris qui offre une meilleure tenue aux salissures. Au-dessus des portes, un bandeau intègre un éclairage qui met en valeur les portes coulissantes.

Revêtement de sol : mélange d'agréats de granit et de porphyre lié avec un ciment blanc coloré. Un polissage spécifique évite la glissance et renforce la brillance. Noblesse du matériau, grand format et discrétion des joints ont déterminé ce choix.



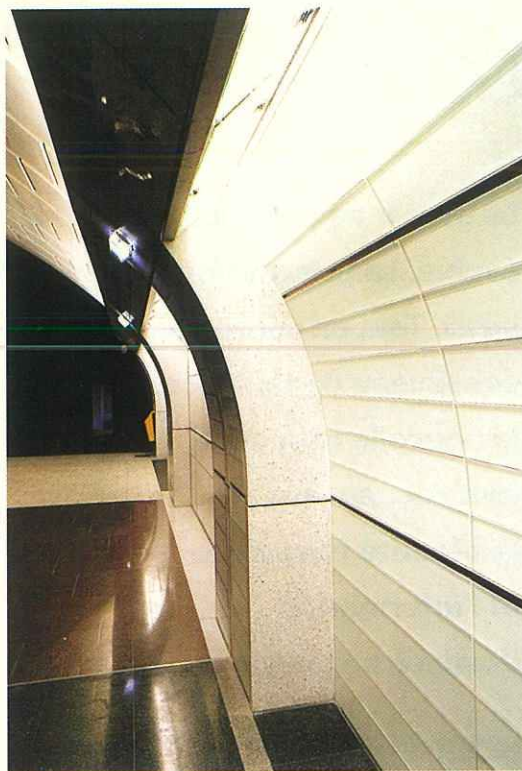
Les aménagements d'un espace public obéissent d'abord à une règle d'or : la pérennité. Ils doivent être solides, résistants et se démarquer de tout effet de mode. Les stations Météor n'ont pas échappé à la règle. Et pour mieux valider à la fois leurs principes esthétiques et le choix des matériaux, la RATP a opté pour une démarche innovante : en construisant une maquette, à l'échelle 1, de 15 m de quai et 12 m de couloir de circulation. Différents matériaux de parements et de sols ont notamment pu être testés, grandeur nature, quant à leurs résistances aux graffitis, à la glissance, à l'usure et au vieillissement... Cette maquette, véritable outil pédagogique, aura permis de « réconcilier » architectes et mainteneurs en optimisant les dispositions retenues.

Esquisse d'aménagement d'un quai de station Météor. Architecte B. Kohn.

DÉCOR



La « racine » : en alu brut moulé, ce support suspendu semi-arrondi intègre tous les câblages ainsi que la signalétique, l'éclairage de secours, les boîtiers son, les caméras et moniteurs vidéo. Les racines suivent l'ensemble des circulations depuis les escaliers des quais jusque dans les salles des billets.



Niche et portique : les niches sont destinées à recevoir les sièges ou différents plans ; leurs fonds constitués de planches de verre privilégient la luminosité. Les portiques encadrant les niches sont en béton poli et formés d'agréats de marbre liés avec un ciment. Ce produit moulé offre de larges possibilités de formats et s'adapte aux lignes courbes des stations voûtées.

25



Sièges : en bois clair et accoudoirs en inox mat, ils sont intégrés dans les niches.

ILLUSTRATION : DR

Conducteur RER

LES VOIES DE LA F

Le métier de conducteur évolue, sa préparation aussi. Tout en conservant son niveau de technicité, la nouvelle formation met l'accent sur la sécurité ferroviaire et l'information destinée aux voyageurs.

La nouvelle formation des conducteurs RER, démarrée en février 1995 et destinée aux conducteurs issus du métro, succède dorénavant à la qualification qui datait des années 70. Il est vrai que le métier a évolué : l'intensification du trafic, de nouveaux matériels roulants, les interconnexions avec la SNCF... ont engendré d'importantes modifications d'exploitation.

Les défaillances passées au crible

Des conditions telles que la présence à bord des trains d'un agent hautement qualifié est plus que jamais vitale : garantir la sécurité et, en tout premier lieu, la sécurité ferroviaire, restant l'objectif prioritaire. Ainsi, la nouvelle, formule qui maintient toute la rigueur de la formation technique « traditionnelle », s'enrichit-elle d'une sensibilisation à la sûreté de fonctionnement. « Il faut bien montrer que l'accident, ça existe, explique Daniel Dubort, formateur au département RER, et pour étayer cette vérité, nous partons d'un recensement d'incidents réel-

lement intervenus sur le réseau ferré et, là, nous essayons de déterminer les différents stades de défaillance. » Une analyse qui permet ainsi de mieux comprendre les défaillances humaines et techniques pouvant survenir. « Une nécessité d'autant plus attendue que les conducteurs qui signalaient les incidents avaient parfois l'impression de n'être pas pris en considération. » Au-delà d'une technicité confirmée, la nouvelle formule conforte la place centrale du voyageur, second objectif du département et en phase avec la politique de l'entreprise. Plusieurs nouveautés illustrent cette démarche, notamment en ce qui concerne les techniques d'information : « Grâce aux jeux de rôle, le conducteur découvre la



Gérard Bezombes, conducteur, réarme l'attelage automatique Scharfenberg sous l'œil de son formateur Daniel Dubort.

Témoignages



Remy Desanlis, conducteur ligne A : « Mon travail consiste avant tout à transporter en toute sécurité des voyageurs d'un point A à un point B. Cela dit, j'ai toujours assuré l'information voyageurs en situation dégradée, et le stage RER s'inscrit bien dans la continuité du stage métro : il faut savoir se mettre à la place des voyageurs... Si la partie relative à la connaissance de l'entreprise m'a paru vraiment intéressante, elle ne contribue pas à mieux conduire mon RER. »

Gérard Bezombes, conducteur ligne A : « L'environnement de notre métier a changé. Il y a dix ans, les voyageurs avaient plus d'humanité : quand on avait une avarie, c'est tout juste s'ils nous offraient pas un coup de main ! Maintenant ils sont stressés. Mais j'ai toujours eu le souci de les informer. La préparation aux messages d'information est complète et comme nous sommes parfaitement tenus au courant en cas de perturbation, c'est déjà plus facile ! »

ER : ORMATION



PHOTOS : CHABROL/SG-AV

turbation... « Sur tous ces points, nous insistons particulièrement sur la nécessaire qualité de service à fournir. Par exemple, en situation dégradée, le conducteur, qui bénéficie des informations transmises par l'informateur situé au PCC, doit les répercuter en temps réel depuis son train. » Le conducteur doit donc dorénavant prendre en considération les attentes d'une clientèle devenue de plus en plus exigeante : à cet égard, les enquêtes effectuées auprès des voyageurs et qui lui sont présentées viennent bien confirmer cette nécessité.

Autre nouveauté du stage : le comportement du conducteur face au public. Réarmer un frein de secours, par exemple, exige

de sa part le respect d'un certain nombre de règles : ne pas s'approcher des voyageurs en conflit, ne pas prendre parti... Et ce sont les agents du département SEC qui assurent cet exercice, là encore par l'intermédiaire de jeux de rôle. « Les agents de conduite se sentaient démunis face à de telles situations. Et pour ne pas prendre de risque inconsidéré, ils ont souhaité bénéficier de cette assistance. » Connaissance de l'entreprise et de son environnement, de l'offre de transport, des objectifs du département, complètent également la panoplie d'outils mis à la disposition des conducteurs pour mieux accompagner un métier en évolution ●

Philippe Carron

différence entre une simple transmission d'information et une communication voyageurs. » En effet, la compréhension d'un message oral est conditionnée par le sens des mots pour 5 %, l'intonation pour 40 % et le gestuel pour 55 % !

Les bons réflexes en cas de conflit

« C'est dire toute l'importance pour le conducteur d'apporter chaleur et proximité dans son message », souligne Daniel Dubort. Aussi, le stage met-il en évidence les attentes des voyageurs au travers d'interviews filmées : ponctualité, informations sur la destination et en cas de per-



Remy Desanlis : « Il faut savoir se mettre à la place des voyageurs... »

Que faire quand les demandes de fabrication de girouettes se bousculent. Deux groupes de travail à l'atelier de sérigraphie se sont impliqués dans une démarche qui se révèle payante. La productivité s'accroît, les coûts diminuent.

« On travaillait sous pression permanente : les demandes de fabrication de toiles de girouettes nous arrivaient sans tenir compte de notre charge de travail, dans des délais parfois très courts, des modifications de dernière minute nous étaient demandées. Assurer les livraisons dans les temps prévus tenait parfois de la

Fin 1994, l'atelier de sérigraphie a dû sous-traiter certaines commandes.

drement et responsable de la cellule qualité –, le premier groupe de travail définit des solutions pour améliorer la maîtrise du processus de fabrication. L'équipe réalise tout d'abord un support pour sécher les toiles à l'air libre. Cela, afin d'éviter le décollement de l'encre.

L'aiguilleur de la manufacture

Une démarche d'assurance qualité est ensuite engagée sur la réalisation des toiles. Chaque opérateur formalise son savoir-faire : des fiches sont remplies avec descriptif précis des tâches à effectuer à chaque opération. Deux documents de suivi pour la tension des écrans et la préparation de l'encre sont mis en place afin de suivre l'évolution de l'activité sur le plan de la qualité et mesurer la pertinence des actions engagées. L'objectif du deuxième groupe



était d'améliorer le fonctionnement avec les différents partenaires. Chacun, jusque-là travaillait de manière cloisonnée. Le centre bus définissait puis commandait la prestation, le bureau de dessin de Bus effectuait les plans et les envoyait à la Manufacture qui fabriquait les toiles. MRB, enfin,

gageure. A cela se sont ajoutés, précise Xavier Hutet, responsable de la Manufacture, des problèmes de décollement de l'encre, ce qui entraînait des rebuts importants. » Fin 1994, l'atelier de sérigraphie avait même été amené à sous-traiter certaines fabrications. Il fallait impérativement réagir : deux groupes de travail sont mis en place en janvier 1995. Constitué d'une dizaine de personnes – opérateurs travaillant directement sur le produit, enca-



Les girouettes permettent d'indiquer sur la face avant du bus sa destination, l'indice, son numéro de ligne.

Les toiles de girouettes : jusqu'à 25 mètres de long, 75 pavés d'informations.

Les toiles d'indice : 12 mètres de long pour 15 lignes de bus aux dessertes parfois multiples, soit

une trentaine d'informations.

Une année d'impression de girouettes et indices, c'est 370 écrans, 70 km de toiles, une superficie imprimée équivalant à 12 terrains de football, 2 tonnes d'encre. La réalisation d'une commande de 200 à 300 toiles demande entre trois et quatre semaines.

Tournez **GIROUETTES**

Une journée de qualité

Lors de la journée qualité et implication du 20 juin dernier, un questionnaire d'évaluation a été remis aux 450 participants. Il faut noter l'importance des commentaires libres, chez 4 agents sur 5, qui permettent d'interpréter les réponses. 87 % des agents affirment que « cette journée me donne encore plus envie d'agir ». « Elle me donne des idées sur comment faire » obtient 82 % de réponses positives. « Je vais en parler à mes collègues » : 95 % des participants le feront. Enfin, 93 % des agents sont d'accord avec « l'organisation de cette journée est de qualité ».

Un questionnaire assorti de commentaires : l'enthousiasme des équipes présentant un projet a été très remarqué, les participants espèrent que cela « permettra de réveiller les agents de la routine de leur prestation ». 95 % des gens vont parler de la journée à leurs collègues pour faire passer le message de la qualité, « pour les inciter à agir eux aussi ». La journée a un effet fédérateur, comme l'exprime un opérateur en affirmant « sa fierté d'être membre d'un grand équipage ». Un autre opérateur dit avoir « découvert un nouveau visage de l'entreprise ». La préoccupation du client et de la qualité est de plus en plus présente dans les discours. Mais tous ne sont pas acquis aux nouvelles démarches, tels ces deux opérateurs selon lesquels « on nous demande toujours plus sans donner plus », « je fais selon mes méthodes de travail et cela va très bien » et résument la journée à « rien d'exceptionnel, beaucoup de parlotte ». A l'opposé, un autre opérateur, sans doute plus proche du sentiment général, salue cette journée comme « une belle initiative d'entreprise ».



KOCON/SG-AV

Accord formation : suivez le guide

L'ensemble des syndicats signataires de l'accord sur la formation professionnelle continue de décembre 1991 l'ont reconduit cette année. Avec un plus : 25 mesures de progrès visent à améliorer l'efficacité du dispositif. Parmi ces mesures, il apparaît prioritaire d'approfondir le dialogue sur la formation entre les agents et leurs responsables hiérarchiques directs. A cet égard, un guide de la formation sera remis à tous les agents lors de leur entretien d'appréciation : une opportunité supplémentaire favorisant la communication de proximité agent/encadrement. De la même manière, le suivi du Plan individuel de formation sera renforcé. Etabli par la hiérarchie directe en concertation avec l'agent, il est une autre occasion de faire progresser le dialogue : cette formation doit être au service des compétences professionnelles de chacun, non seulement dans le cadre de l'activité même, mais aussi en tenant compte de l'évolution professionnelle des intéressés. La réussite de ce dispositif passe par une veille attentive, et, en particulier, de la part des responsables formation, à la fréquence des départs en formation de telle façon qu'aucune compétence nécessaire à la bonne marche de l'entreprise ne soit négligée.

29

Ivano Colli prépare un écran, protégé des odeurs de colle par un masque.

installait les toiles sur les voitures. Depuis le mois de mai dernier, ce fonctionnement a été revu et corrigé : le client dispose désormais d'un interlocuteur unique à la Manufacture. Celle-ci fait connaître ses possibilités de réalisation, en diffusant chaque mois le planning de charge de l'atelier à tous ses partenaires. La demande de prestation de Bus fait l'objet d'un engagement ferme – sur graphisme, délais, quantités... – et la Manufacture s'engage à respecter cette demande.

Des premiers résultats pour la démarche : aucune commande n'a fait l'objet de sous-traitance, la productivité s'est accrue, les coûts de production ont diminué : 7 à 8 % de toiles au rebut contre 20 à 30 % auparavant. Aujourd'hui, la Manufacture respecte ses engagements à la satisfaction de ses clients ●

Simone Feignier

portrait

Micro en main, Paris en tête

Christian Cierniak a une véritable âme de professeur d'histoire : hanté par le passé, il cherche à comprendre « le pourquoi des choses ». Et par-dessus tout, il a à cœur de faire partager ses découvertes. Alors, quand vient la nuit, Christian Cierniak devient Sylvain Briant : le chargé du renouvellement des informations aux points d'arrêt à Bus se transforme en animateur radio. Depuis trois ans, Sylvain Briant – ça « sonne » mieux à l'antenne – propose deux émissions, « Les destinées nocturnes » (un livre, un auteur), et « Les destinées de Paris » (1). « Paris me fascine ! La vie quotidienne des Parisiens, de l'Antiquité à nos jours, est si riche d'enseignements... » Au-delà d'une page d'actualités culturelles de la capitale, il s'entretient avec son invité – historien, géographe, chercheur ou romancier – sur un thème original ou insolite (l'histoire des commodités, l'œuvre du préfet Poubelle...) pouvant éclairer l'histoire de Paris. « C'est une démarche pédagogique : il faut donner à l'auditeur des éléments de repère, de compréhension, pour qu'il s'imprègne totalement du voyage historique. » Et la radio est devenue pour lui le média idéal : « J'ai toujours promené la communication dans ma tête. »

(1) « Les destinées de Paris », le jeudi, à 18 h 00, et « Les destinées nocturnes », le lundi, à minuit, reprise le mardi, à 13 h 30, sur la FM Fréquence Paris plurielle, 106.3.



KOCON/SG-AV

association

A la rencontre de l'Arc-en-Ciel

L'association Arc-en-Ciel organise, le 29 novembre, une journée d'information pour les agents de la RATP. L'association a pour objectif essentiel de soutenir les familles dont un membre – agent, enfant ou conjoint – est atteint d'un cancer. Son rôle : les accompagner, lors de problèmes difficiles, pendant et après la maladie. L'association est en relation régulière avec l'Institut Curie, l'Institut Gustave Roussy et l'hôpital Trousseau. Elle propose régulièrement des journées d'information à la RATP, et souhaite répondre aux demandes des agents de tous les secteurs. Si vous voulez mieux connaître l'association Arc-en-Ciel, si vous souhaitez l'aider dans son action humanitaire, rendez-vous dans le hall de Noisiel, devant l'amphithéâtre, le 29 novembre prochain.

Contact : Jacqueline Bolmont, présidente d'Arc-en-Ciel, tél. : 40 02 30 06.

lire, voir, écouter

Une comédie interdite au public

La troupe Aurore présente « Interdit au public », comédie de Jean Marsan. Les 2, 3, 9 et 10 décembre, à 15 heures, les 1, 2 et 9 décembre, à 20 h 30.

Prix des places : 60 F, théâtre Maurice-Ravel, Paris XII^e.
Réservation : 44, rue des Maraîchers, 75020 Paris, tél. : 40 02 49 39.

sport

Et vogue le champion !

Pascal Halko, athlète de haut niveau et attaché de presse à la DGC, est devenu – et pour la deuxième fois (1989 et 1995) – champion du monde par équipes en canoë biplace (avec son équipier Richard Jacquemet, de l'USMT). Les épreuves se sont déroulées à Bala, au pays de Galles, en août dernier. Rappelons que la RATP emploie six athlètes de haut niveau dont les succès sportifs ne peuvent que rejaillir positivement sur l'image de l'entreprise.

JEAN HUET



MARGURITE/SG-AV

Concert à Gaveau

Le premier concert de l'Orchestre philharmonique de la RATP, pour la saison 1995-1996, aura lieu le samedi 2 décembre, à 20 h 30, salle Gaveau – Paris VIII^e. Au programme : Berlioz, Guy Luybaerts, Haydn et Mendelssohn.
Réservation : 44, rue des Maraîchers, 75020 Paris, tél. : 40 02 49 36.



MARGURITE/SG-AV

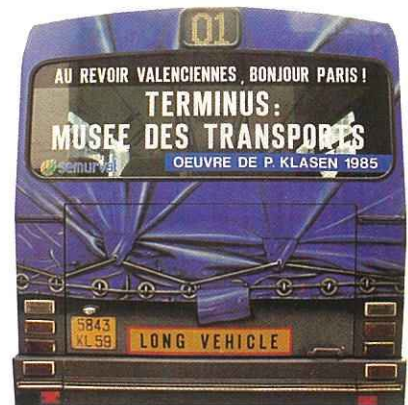
88 ans et TOUTES SES ROUES

Un tramway de 1907 a circulé sur la ligne Saint-Denis-Bobigny. Une façon pour la RATP de préserver son patrimoine technique. Le 30 septembre 1995 était remis en circulation une motrice du tramway de 1907 sur la ligne Saint-Denis-Bobigny. De type CGPT 500, elle était en service, jusqu'au début des années 30, sur les lignes de la Compagnie générale parisienne de tramway entre la place du Châtelet et la banlieue sud-est de Paris. Aujourd'hui, seules 2 motrices sont conservées. L'une, par l'Association pour le musée des transports urbains, interurbains et ruraux, après avoir

été rénovée par la RATP ; l'autre fut remise, en 1970, dans les locaux de la STIB (Société des transports intercommunaux de Bruxelles). La remise en état de cette seconde motrice, décidée par la RATP en 1991, a été assurée par la STIB, qui possède un sérieux savoir-faire en la matière, et achevée en avril 1995. La circulation de ce tramway sur la ligne T1 démontre la volonté de la RATP de préserver un patrimoine technique représentatif – matériels roulants –, mais aussi d'assurer une mémoire dynamique en présentant des matériels restaurés et en état de marche ● S.F.

En route pour le musée

La collection du musée de Saint-Mandé vient de s'enrichir. Le 21 septembre dernier, un autobus articulé, offert par le Syndicat des transports de la région de Valenciennes, a fait son entrée au musée, après être venu par ses propres moyens depuis le nord de la France. Ce matériel Mercedes, carrossé par Heuliez, représente un type de véhicule répandu en province, mais non à Paris. Avec une originalité : sa décoration, œuvre de l'artiste Peter Klasen.



MINOLI/SG-AV



Le deuil en hommage

Un ouvrage sur les monuments et les plaques commémoratives à la RATP vient de paraître. Cette analyse historique arrive en point d'orgue d'une restauration systématique des plaques réalisées à l'occasion du cinquantenaire de la Libération. Pour concilier souvenir et histoire. Noëlle Gérome, « Le Deuil en mémoire », Créaphis éditeur, 120 pages, 85 F. Renseignements : US Mémoire de l'entreprise – information & documentaire, Vincennes-Minimes. Tél. : 78 709.

6

M

6

Aménagement du service

C'est parce que vos habitudes
ont changé que nous
avons changé les nôtres.



Nous avons aménagé les horaires pour que vous ayez plus de trains au moment où vous en avez le plus besoin: des trains supplémentaires aux heures d'affluence du matin et des rames plus fréquentes en fin de journée pour que vous rentriez plus confortablement chez vous.



LA MEILLEURE FAÇON D'AVANCER