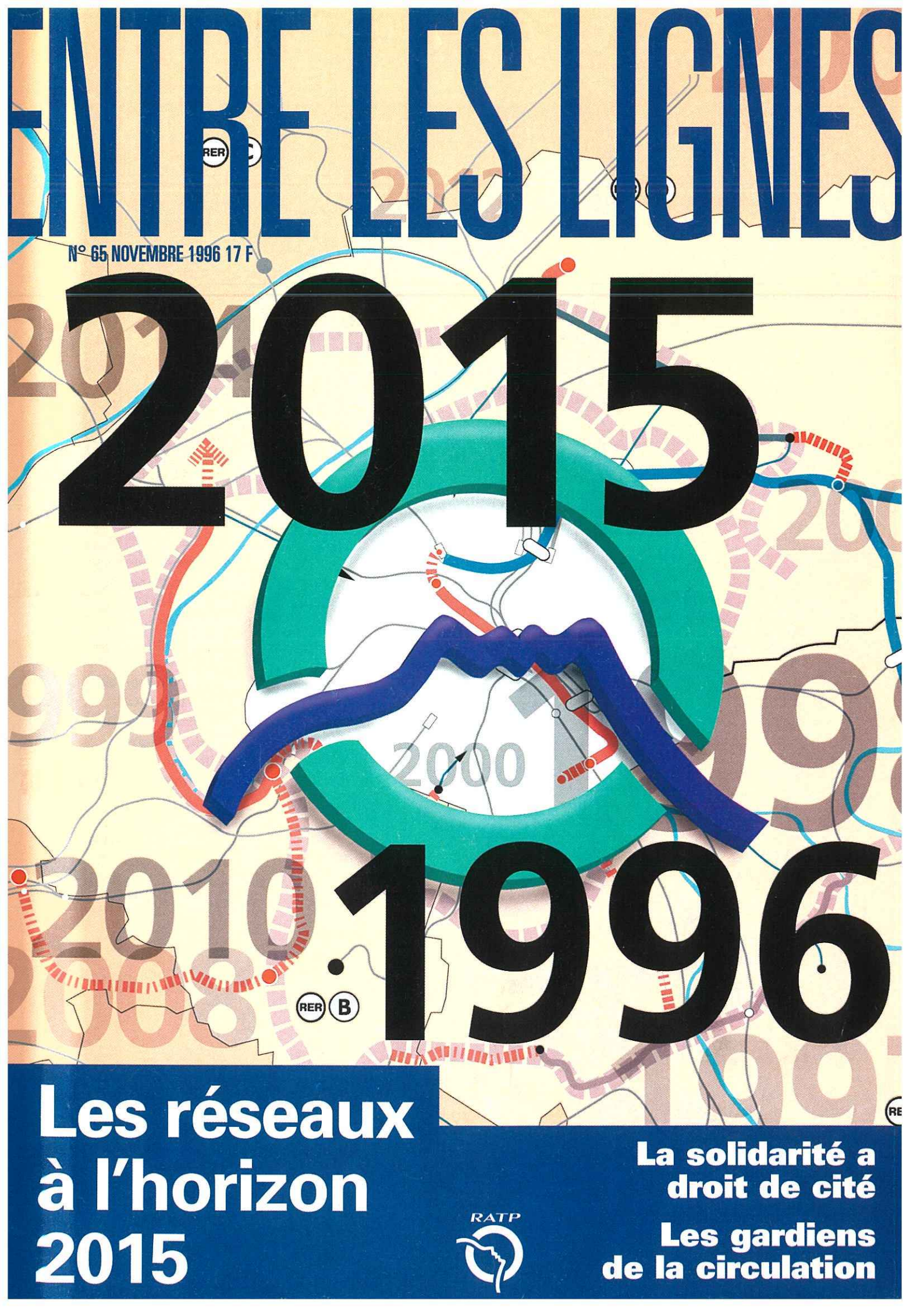


ENTRE LES LIGNES



N° 65 NOVEMBRE 1996 17 F

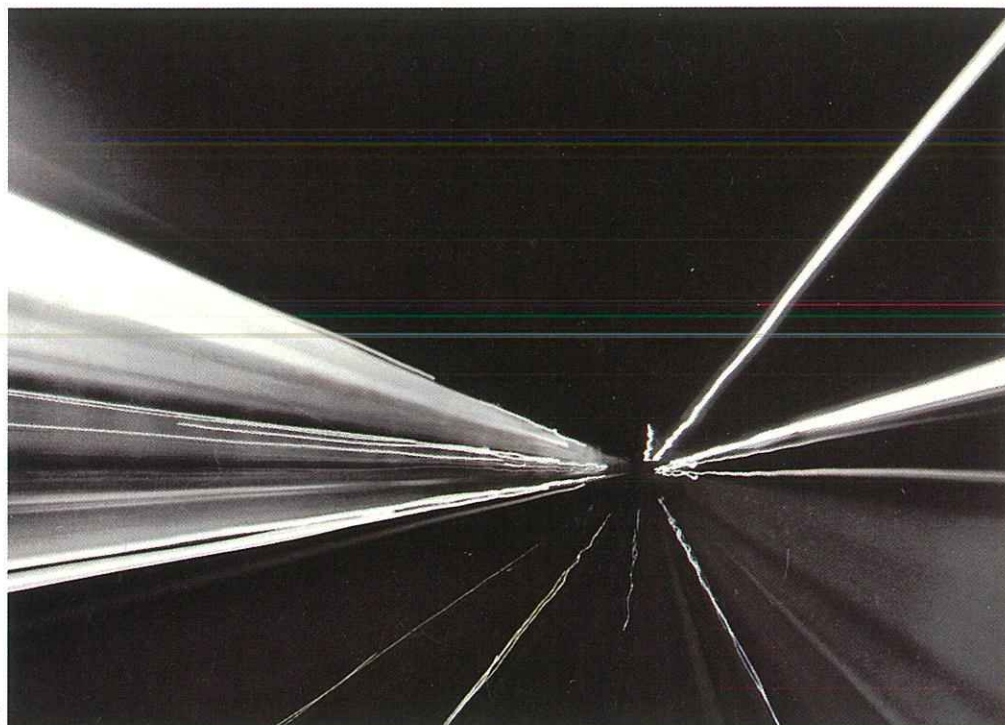
2015

1996

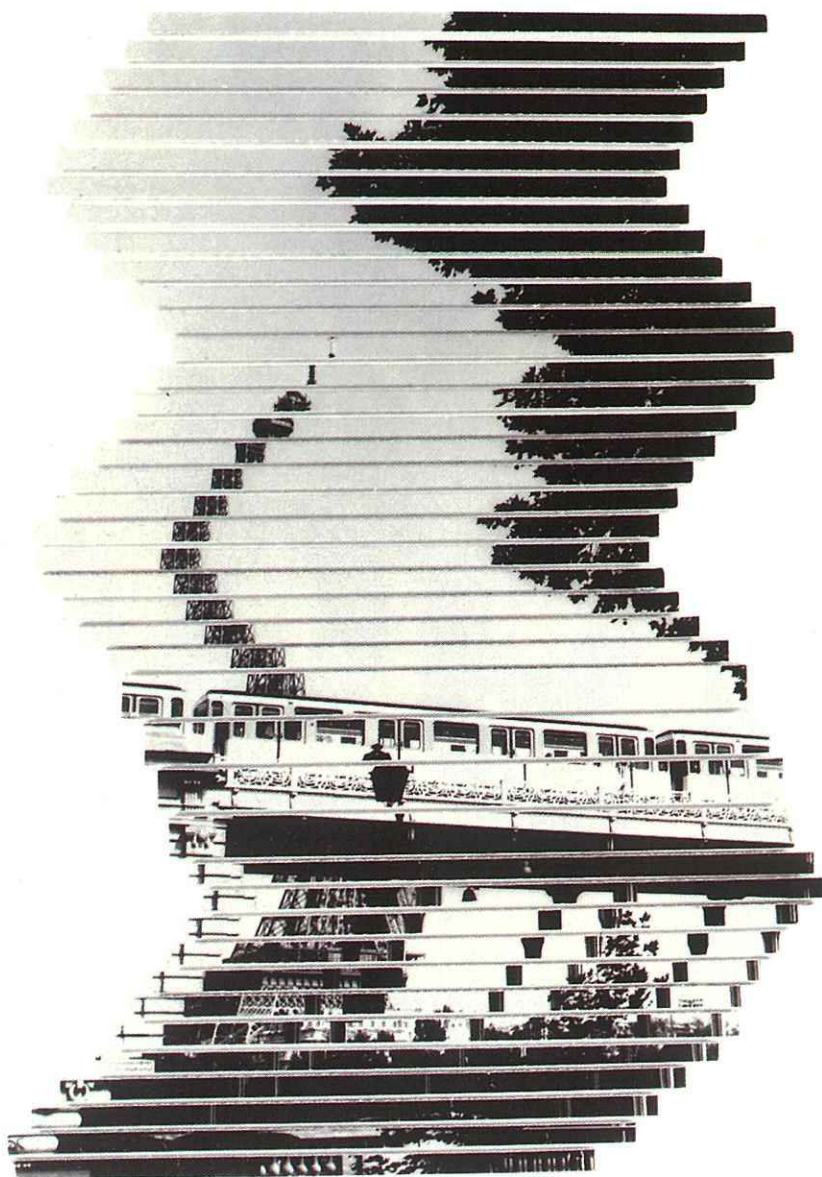
**Les réseaux
à l'horizon
2015**



**La solidarité a
droit de cité
Les gardiens
de la circulation**



D.R.



Ces deux photos ont été primées, lors du concours interne de la RATP (lire également p. 30).

Direction Etoile, (ci-dessus) de Claude Coupat (MTR), Grand Prix du noir et blanc.

Ralissimo, (ci-contre) de François Look (RER), Grand Prix de la photo expérimentale.

Dans un prochain numéro, *Entre Les Lignes* présentera les photos couronnées du Prix spécial du jury, décerné aux professionnels du service audiovisuel de la RATP.

Panoramiques

P.4 Carrières et salaires : premiers bilans 1996

Dans la ville

P.10 La solidarité a droit de cité

Acteur de la vie urbaine, la RATP s'engage dans quatre voies pour favoriser les actions de solidarité en faveur des jeunes sans qualification, des handicapés, des chômeurs longue durée et des sans domicile fixe. L'insertion en actions.

Correspondances

P.14 S'engager à Sarajevo

La RATP propose un plan de restructuration pour remettre rapidement en état les transports de Sarajevo mis à mal pendant les années de guerre.

Aller-Retour

P.16 Orlyval, cinq ans après

Orlyval n'a pas encore atteint son rythme de croisière. Une enquête réalisée auprès de la clientèle aéroportuaire dévoile ses atouts et ses handicaps, cinq ans après sa mise en service.

Sommaire



CHABROL/SG-AV

P. 10



P. 17

Dossier

P.17 Les réseaux à l'horizon 2015

Le schéma directeur de la région Ile-de-France qui définit les grandes orientations politiques en matière de transports en commun a donné sa priorité : le développement du transport public.

La RATP met tout en œuvre pour adapter son réseau à cette nouvelle donne. De grands projets tels Météor et Orbitale témoignent de sa volonté d'implanter un réseau maillé circulaire qui favorise les déplacements en banlieue.

3

Arrêt sur

P.24 Le multiservice à la carte

Destinée à tous les agents de l'entreprise, la nouvelle carte de service à puce doit supporter les applications existantes et futures. Au cœur d'une carte unique.

Parcours

P.26 Les gardiens de la circulation

Dans le cadre de l'opération Tapis rouge, Lydie Chamard et Jean-Pierre Berlemont, agents assermentés, verbalisent les voitures qui perturbent la circulation des bus sur la ligne 62.

P.28 A la rencontre des voyageurs

Cent fonctionnels ont participé à l'opération « Demandez-nous la ville ». Cinq jours durant, ils ont rencontré, informé, écouté les voyageurs. Avec enthousiasme.

Passionnément

P.30 On l'a vu sur les plateaux de télévision dans les émissions de Jacques Martin et de Jean-Pierre Foucault. On l'a vu au Zénith : Joël, technicien à ESE et professeur de rock'n roll.

Mémoire

P.31 La RATP fête son patrimoine

Les promenades culturelles organisées par la RATP lors des journées officielles du patrimoine ont connu un vif succès auprès des voyageurs. Echos.

P. 26



CHABROL/SG-AV

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, Jacques Teixeira. **Photographies** : SG-AV. **Conception et réalisation graphique** : Textuel. **Couverture** : Julien Josset. **Photogravure** : Mailing. **Imprimerie** : Avenir Graphique. N°ADEP 1791. Membre de l'Union des Journaux et Journalistes d'Entreprise de France UJJE. **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.

travaux

La Hacquinière inaugurée

C'est Georges Lefevre responsable travaux IDI à ITA, qui a officiellement coupé le ruban d'inauguration du passage routier et piétons souterrain de La Hacquinière sur la ligne B, le 28 septembre dernier. Une façon, pour la municipalité de Bures-sur-Yvette de saluer la conduite des travaux dans les délais et la qualité des rapports que Georges Lefevre a su entretenir avec les riverains. Une réussite pour

les équipes d'ITA, à renouveler lors de la suppression des quatre

derniers passages à niveau existant sur la ligne B du RER.



D.R.

4



Eric Roy et Gilles Hamelin

D.R.

distinction

Deux as du volant

Pour 1996, Gilles Hamelin a gagné le titre de meilleur conducteur bus de la RATP, en remportant le Challenge Bus, le 5 octobre dernier à Belliard, devant quinze autres concurrents. Il s'agissait d'épreuves de maniabilité, de confort de conduite et de rapidité, sur R 312 et sur PR 100. Gilles Hamelin, machiniste du centre de Thiais (ligne 286), défendra donc les couleurs de l'entreprise au Bus d'or, qui se déroulera à Rouen les 28 et 29 novembre prochains, face à des représentants des réseaux de villes de province. Eric Roy, machiniste hors ligne au centre de Fontenay, arrivé deuxième au Challenge, assistera au Bus d'or en qualité de suppléant. Pour perpétuer la tradition gagnante de la RATP dans cette épreuve ?

l'événement

4 000 agents de plus que l'an passé bénéficieront, en 1996, de mesures en faveur des déroulements de carrière.

L'année 1996 se traduit par un effort tout particulier consacré à l'amélioration des déroulements de carrière – accompagné d'un souci d'équité entre les métiers – et d'une volonté de favoriser l'évolution des bas salaires. En 1995, près de 6 000 agents avaient bénéficié d'un changement de niveau. En 1996, plus de 10 000 personnes seront concernées, grâce aux 4 000 promotions supplémentaires résultant de la politique contractuelle et de l'application des divers accords.

Une politique contractuelle active

Ainsi, l'accord salarial, signé au début de l'année par les Autonomes, la CFTC, la CGC, FO (Atmic et Exécution) et Indépen-

animation

350 artisans dans le métro

Les artisans étaient dans le métro du 23 au 27 septembre. Une animation organisée en avant-première du



MINOLI/SG-AV

Carrières et salaires : PREMIERS BILANS 1996

dant, comportait un crédit de 6 millions de francs pour l'amélioration des déroulements de carrière pour plus de 1 300 agents dans différents métiers de l'entreprise. Par ailleurs, des négociations spécifiques complètent le dispositif. Pour les agents de station, plus de 1 800 nominations supplémentaires auront été réalisées en 1996. Le protocole d'accord sur les métiers de manœuvre (sous-filière B2) a concerné plus de 600 agents. La création du nouveau groupe Techniciens supérieurs permettra d'offrir progressivement à environ 200 techniciens une évolution de carrière équivalente à celle des agents de maîtrise, lorsqu'ils exercent des fonctions de même niveau. Enfin, au titre du Rapprochement exploitation

maintenance (REM), 200 nominations supplémentaires auront été effectuées en maintenance. Quant aux conducteurs, ils cotisent dorénavant au titre de la retraite sur la prime de conduite confirmée en sécurité ferroviaire (CCSF), ce qui entraîne une augmentation de douze points de leur coefficient retraite.

De plus, l'accord salarial de 1996 prévoyait des modalités pour revaloriser plus particulièrement les basses rémunérations (+ 2,82 % pour un salaire de 7 500 francs ; + 2 % pour 25 000 francs). Ainsi, en novembre, la prime de gestion passe à un seuil minimal de 4 000 francs ; cette prime représente désormais plus d'un demi-mois de salaire d'un jeune embauché. L'accord comprenait une augmentation du point de

Les déroulements de carrière : les plus de 1996

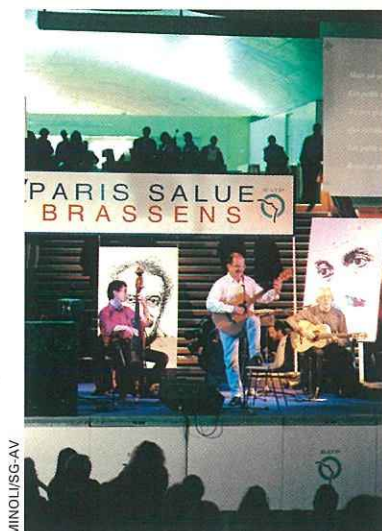
Machinistes receveurs	960*
Agents de manœuvres	600
Agents de station	1 800
Agents des gares	75
Contrôleurs MTR-RER	25
Agents de maintenance	450
Agents de maîtrise	170
Cadres	90
Total	4 170

* Nombre de personnes concernées

base de 1,6 % (0,6 % au 1^{er} février, 0,6 % au 1^{er} octobre, 0,4 % au 1^{er} décembre) et le relèvement d'un point des coefficients de base de tous les niveaux de la grille au 1^{er} octobre, soit + 0,3 % en moyenne pour tous les agents. 1996 est ainsi marqué par un effort salarial significatif dans une période d'austérité budgétaire ●

5

Salon des Artisanales de Chartres, du 11 au 14 octobre. Pendant quatre jours, 350 exposants venus de toute la France ont présenté, dans cinq stations de métro et une gare du RER, les métiers traditionnels. Avec des expositions réalisées par les Compagnons du devoir – tapisserie, plâtrerie, couvreurs – et des artisans – ébénisterie, imprimerie de gravure en taille douce et peinture sur soie. Une découverte ou une redécouverte de près de cent vingt métiers d'artisanat.
Contact : Jean-Jacques Bernard, DGC, tél. : (01 44 6) 8 36 35.



Auber chante Brassens

Ils étaient plusieurs centaines à Auber, le 9 octobre dernier, à applaudir le concert d'hommage à Georges Brassens. Sur la scène, André Chiron, Joël Favreau et Bernard Teissier, tous anciens accompagnateurs du chanteur, interprétaient leur spectacle « Brassens, trente ans de chanson », créé à l'occasion du quinzième anniversaire de la mort de l'artiste. La RATP offrait ainsi aux passants, le temps d'une chanson, un petit coin de musique.

commercial

Huit agences vendent la Carte Jeunes

La Carte Jeunes est vendue depuis le 28 octobre dernier dans huit agences commerciales du métro et du RER. A la suite de la création, en 1995, d'un titre jeunes utilisable les week-ends et les jours fériés et réservé aux titulaires de la Carte Jeunes, il a été décidé de distribuer cette carte à titre expérimental dans certains points de vente.

La Carte Jeunes, destinée aux moins de 26 ans, permet d'obtenir des réductions dans différents magasins et auprès de divers services dont la SNCF, Nouvelles Frontières, le parc de La Villette, la Fnac, Pizza Hut, le Printemps... pour un coût de 120 francs.

Contact : *Sophie Gillet*,
tél. : (01 44 6) 8 35 85.

* Gare-du-Nord, Les Halles et Montparnasse 4, République 11, Bourg-la-Reine, Antony, Massy-Palaiseau et Orsay RER B.



6

Balabus : itinéraire sans faute

Mission accomplie pour Balabus 1996 et pour les machinistes de Point-du-jour et Charlebourg, qui exploitent la ligne. Avec 68 000 voyages, le même nombre qu'en 1995, le bilan se révèle positif, malgré un mois de mai gâché par le mauvais temps. Les voyageurs apprécient l'itinéraire, mais souhaitent

des bus peu chargés (pas plus de cinquante voyageurs). Les utilisateurs vivent Balabus comme une ligne essentiellement touristique et souhaiteraient donc des commentaires sur le parcours. Du coup, un système d'annonces préenregistrées est à l'étude...
Contact : *Didier Vandon, Bus*,
tél. : (01 44 6) 8 43 07. ↓



DUPUY/SG-AV

promotion

35 lauréats à la Fête Orange

C'est le mardi 8 octobre, au parc de La Villette, que la première « Fête Orange » a été organisée par le département Commercial, faisant suite à l'opération « Déclat Orange » (ELL n° 59). A cette occasion, neuf équipes, sur

les trente-cinq lauréates, se sont vu décerner un trophée récompensant les meilleures progressions de vente de coupons mensuels de Carte Orange. Les résultats, par site, sont les suivants.
Bus : Château-de-Vincennes et

Gare-de-l'Est.
Métro : La Fourche, Saint-Germain-des-Prés, Sully-Morland, Champs-Élysées-Clemenceau et Saint-Ambroise.
RER : Lozère et Bussy-Saint-Georges.
Contact : *Françoise Loisel, CML*, tél. : (01 44 6) 8 36 06.

organisation

Service en station : le calendrier

Après la ligne 9, qui a mis en place le Service en station en juin dernier, la ligne 8 s'y prépare à son tour. Entre fin décembre et début janvier, les trois secteurs de la ligne : Filles-du-Calvaire-Daumesnil et Michel-Bizot-Créteil-Préfecture, seront équipés. Ce sera ensuite

au tour de la ligne 7, au cours du premier trimestre 1997 puis des autres lignes restantes, les lignes 13, 5, 12, 10 et 6. Le fonctionnement de l'ensemble des lignes du métro en Service en station est programmé pour la fin de l'année 1997.



MARUJER/SG-AV

desserte

TVM, ligne à succès

La fréquentation du Trans Val-de-Marne ne cesse de progresser. Lors de sa mise en service, le 1^{er} octobre 1993, ils étaient 20 000 voyageurs par jour en semaine à l'emprunter, puis 30 000 l'année suivante et 31 500 en avril 1995.

Aux dernières estimations, ce sont près de 35 000 voyageurs

qui utilisent TVM. Régularité, vitesse commerciale – 23 km/h en semaine – et qualité du service sont les atouts majeurs de cette liaison Chevilly-Larue (Marché de Rungis)-Saint-Maur (gare RER), réalisée en site propre sur la majeure partie de son itinéraire.

Contact : Marie-Christine Delorme,
tél. : (01 40 0)2 40 82.



partenariat

95.2, le trafic à l'antenne

La RATP est en direct sur l'antenne de 95.2, la radio qui se veut au service des Franciliens pour leurs déplacements. Depuis le 15 octobre, sur trois tranches horaires : 7-10 heures, 12-13 heures et 17-20 heures. Tous les quarts d'heure, elle y donne des informations

en temps réel sur l'état de la circulation, des renseignements en cas de perturbation sur les réseaux RATP et des annonces de difficultés de trafic pour manifestation ou travaux sur la voirie. Pour ce faire, une liaison directe a été établie entre les studios de 95.2 et la

Maison de la RATP. Les rédacteurs et les speakers de la DGC ont diffusé l'information grâce à l'aide de la permanence Bus, de la permanence générale des réseaux et d'un agent de l'infocentre. Pour aider les Franciliens à mieux vivre la ville.

Consommateurs-RATP : premières rencontres

Première rencontre, le 24 septembre 1996, entre les associations de consommateurs et la RATP, à la suite de la signature, le 21 juin 1996, du Protocole de concertation (ELL n° 62). Le thème de cette concertation, relatif à « la requalification espaces du métro », souligne la volonté de l'entreprise d'adapter ces espaces aux attentes des voyageurs. Les autres dossiers retenus pour 1997 concernent, au printemps, la politique

tarifaire, le futur plan d'entreprise 1998-2000 et, à l'automne, la maîtrise des espaces. Ce dernier thème permettra d'aborder le rôle des agents du Service en station, l'assistance prêtée aux exploitants par le département SEC, les missions des agents de contrôle et, enfin, la mission des agents de sécurité et la collaboration avec la police nationale.
Contact : Geneviève Knoll-Duval,
tél. : (01 44 6)8 35 45.

agenda

20 novembre - 9 décembre

• A l'occasion du Salon nautique, animations visuelles et sonores, sur le thème de la mer et des oiseaux de mer, dans les stations Porte-de-Versailles, Montparnasse, Sèvres-Babylone, Pasteur, Saint-Lazare, Concorde et Pigalle, de la ligne 12.

21- 27 novembre

• La ligne 10 accompagne le premier salon consacré aux loisirs créatifs « Création et Savoir faire ». Dans 10 stations, de 16 à 19 heures, des conseils pour créer des décorations de Noël.

28 novembre - 2 décembre

Salon « Création et savoir-faire » (suite) : création de paquets cadeaux proposée à la station Porte d'Auteuil qui dessert le salon.

3 décembre

• Elections des délégués du personnel (DP) et des membres aux CDEP.

4 décembre

• Porte-de-Versailles, ligne 12, concours de pliage en papier de bateaux (destiné aux enfants), de 10 à 16 heures avec plusieurs lots à gagner.

22 décembre

• 20^e Corrida pédestre de Noël, en partenariat avec Issy-les-Moulineaux. Plusieurs courses à pied (filles et garçons) selon l'âge et le niveau sportif. Demandes d'inscription au Service des sports d'Issy-les-Moulineaux, au 01 40 95 65 93.

infos voyageurs

Condif suit le trafic

Depuis le 30 septembre, un nouvel outil informatique, appelé « Condif », pour concentrateur-diffuseur, a été mis en service au Poste de commandes centralisées (PCC) de Bourdon. Ce système distribue, en temps réel, aux responsables des lignes de métro, toutes les informations sur le « suivi du trafic ». De plus, vers la fin de l'année 1996, il sera connecté au RER puis, plus tard, à Météor. Ce qui permettra d'offrir, en une seule image, à la permanence générale des réseaux et aux voyageurs sur les quais toutes les informations liées au trafic métro et RER. La conception et la mise en service de ces applications sont

le résultat du travail de programmeurs du département de ESE, en partenariat avec le Métro et le RER.
Contact : Christian Rochas, ESE, tél. : (01 48 0)4 82 10.

A la fin de l'année, le nouvel outil sera connecté au RER et plus tard à Météor.

Petit mais malin

« Trois numéros en main pour circuler malin ! » est un nouveau plan RATP. Plié, il est au format d'une carte de crédit ; ouvert, il offre des plans de métro, de bus, de RER, un rappel des trois numéros d'information de la RATP (08 36 6)8 77 14 - (01 43 4)6 14 14, 3615 RATP), une explication de la numérotation télépho-

nique à dix chiffres... Le tout, tiré à 500 000 exemplaires, se plie en sept pour mieux servir.



sport

Cross unités : et de six !

La sixième édition du Cross unités a pris le départ à 9 h 30, le dimanche 6 octobre, dans la forêt de Saint-Germain-en-Laye. A l'initiative des unités des secteurs de La Défense, ce dernier connaît, d'année en année, un véritable succès. En effet, ce jour-là, ils étaient près de cent cinquante des centres bus, du Métro, du RER, de SEC, de la Maintenance et avec la collaboration de la DGC, à se lancer sur les huit kilomètres du circuit. Avec une extension aux enfants de 8 à 12 ans pour un parcours de 1 500 mètres. Cette année, le tiercé gagnant est la ligne A du RER, Khéops 2 de SEC et le centre bus d'Asnières.

Contact : Pierre Dubois, SEC, tél. : (01 44 9)2 21 26.

animation

Le 54 raconte son itinéraire

« Le saviez-vous ? » Il s'agit d'une affiche posée dans les voitures de la ligne 54 et destinée à renseigner ses voyageurs sur les sites traversés par la ligne. Lancée à l'occasion de l'action célébrant les quarante-cinq ans de la ligne, le 2 octobre dernier, elle était accompagnée de trois autres affiches pré-

sentant l'histoire du 54, ses différents types de matériels et son exploitation. Seule l'affichette, « Le saviez-vous ? », renouvelée régulièrement, continuera à paraître sur la ligne. Une autre façon d'améliorer les relations avec la clientèle du 54.

Contact : Harry Simana, tél. : (01 40 0)6 72 76.



précisions

A propos du patrimoine

Dans l'article intitulé « Entretenir, réparer, sauvegarder », paru sous la rubrique Dossier du n° 62 du journal *Entre les lignes*, page 23, il fallait lire 330 agents, serruriers, menuisiers,

plombiers, peintres, vitriers... Quant au chiffre 730 rapporté par l'article, il correspond à l'ensemble du personnel de l'unité Aménagements et Maintenance des infrastructures.

De gauche à droite :
Arnaud Paix, Valérie
Forest, Pascal Genty
et Antoine Naso.



distinction

Réagir primé par l'Adefipe

Une équipe de quatre contrôleurs de l'unité Antifraude du Métro a remporté le dixième Trophée de l'Adefipe*, le 4 octobre dernier, avec l'opération « Réagir ». Créée à l'initiative de Valérie Forest, Pascal Genty, Antoine Naso et Arnaud Paix, Réagir consiste à persuader, en évitant tout conflit, quêtisseurs, vendeurs et musiciens de ne plus intervenir dans les rames et à les orienter vers des structures d'accueil. Michel Hidalgo, président du jury de l'Adefipe, a constaté lors de la remise des prix, que « l'amour du travail, l'innovation, la conscience professionnelle sont encore des valeurs dans l'univers du travail ». Selon lui, « le choix de l'équipe gagnante

ne fut pas facile, les huit équipes présentant toutes des projets de qualité, innovants et humains. Mais « Réagir », démarche novatrice menée par une équipe autonome, présente un aspect humanitaire auquel le jury a été très sensible. Ces quatre contrôleurs ont su, en effet, aller à la rencontre des vendeurs et des quêtisseurs en adoptant, dans un domaine très délicat, un comportement de qualité, sans aucune agressivité et avec le sourire. Sourire et humanité : c'est ce dont ont aussi besoin les vendeurs du métro ».

* L'Adefipe (Association pour le développement et l'efficacité par l'implication des personnes dans l'entreprise) regroupe huit entreprises de transport.

entreprise

Informatique et libertés (1)

Conformément à la loi du 6 janvier 1978, il est porté à la connaissance des agents que l'application occupation des locaux du référentiel patrimonial sera mise en service en 1996. Cette application est destinée à renseigner les chefs locaux d'établissement sur l'occupation de leurs sites et comprend, en tant qu'informations nominatives, l'identité

et la vie professionnelle des occupants. Le droit d'accès pourra s'exercer, par demande écrite, auprès de l'administrateur central de l'unité Systèmes d'information opérationnels du département des Systèmes d'information et de télécommunications situé 102, esplanade de la Commune-de-Paris, 93167 Noisy-le-Grand Cedex.

Informatique et libertés (2)

Le dossier de médecine conseil des agents actifs est informatisé depuis le 1^{er} novembre 1996. Les agents concernés pourront, conformément aux dispositions

prévues par la loi, avoir accès à leurs données médicales (modes de vie, traitements, antécédents, vaccins, examens complémentaires, etc.). Ce droit d'accès s'exerce

dans les conditions prévues par la loi, par écrit, auprès d'un des praticiens conseils de l'unité Protection sociale, 19, place Lachambeaudie, 75570 Paris Cedex 12.

lu dans la presse



700 bombes aérosol, 5 tonnes de cartons propres, 10 000 piles, 12 bennes de 15 m³ de tubes fluorescents : c'est ce que jettent chaque année les ateliers de Boissy. Grâce à un tri sélectif des déchets, lancé en 1993, et qui commence au poste de travail, les ateliers ont diminué de 30 % le coût d'élimination des déchets, tout en préservant l'environnement. *L'Attelage, journal de MRF, n° 6, septembre 1996.*



Dix-huit bergers malinois appartiennent au groupe cynophile, chargé d'assister les agents de sécurité sur les réseaux. Ces chiens, achetés entre un et trois ans à des particuliers, sont dressés au sein du groupe cynophile. Le maître s'occupe de nourrir son chien après le travail et de l'entretenir. S'il vient à s'absenter, le chien est au repos forcé. En fin de carrière, vers huit ans environ, le chien est repris par son dernier maître-chien, comme le veut la tradition.

Du côté de chez SEC, journal du département SEC, n° 9, septembre-octobre 1996.



Selon la dernière enquête du baromètre de satisfaction des voyageurs à l'égard du RER, la ligne B évolue très nettement à la hausse, notamment sur des critères tels que la propreté des gares, le fonctionnement des distributeurs.

La facilité d'accès aux gares, la durée d'attente, l'amabilité et la compétence du personnel ainsi que sa présence et sa disponibilité connaissent aussi une évolution positive, quoique moins marquée. La progression concernant la clarté et la lisibilité des plans réussit presque à compenser la dégradation constatée au point précédent.

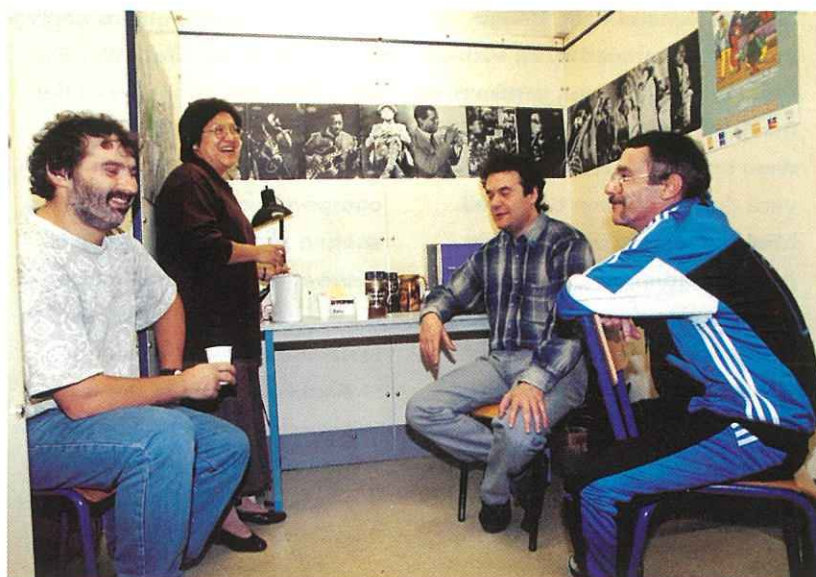
Espaces gares, journal de l'UO Gares B, n° 10, octobre 1996.

La solidarité a

Acteur de la vie urbaine, la RATP s'engage dans quatre voies pour favoriser les actions de solidarité : création d'emplois, insertion par l'économique, intégration sociale et civique, aide aux marginaux. Explications.

DROIT DE CITÉ

La RATP s'est toujours engagée dans les processus de solidarité urbaine. Récemment, elle a multiplié les initiatives. Ainsi, en mars 1996, elle signait avec l'Etat et la région Ile-de-France une convention pour l'insertion et l'emploi des jeunes. En avril, elle concluait, avec neuf syndicats, l'accord Générations solidaires, qui permet, entre autres, le développement des contrats de qualification par la diminution progressive des contrats emploi-solidarité. En juillet, c'était une convention pour la création d'Espaces solidarité insertion. En septembre, un protocole Emplois de ville.



L'opération Coup de Pouce a pour mission de venir en aide aux populations marginalisées, sans domicile fixe, qui se réfugient sur les réseaux métro et RER.

Insertion des jeunes, création d'emplois qualifiés, prévention, désenclavement de certains quartiers difficiles...

Pour autant, ces actions de solidarité ne sont pas un choix de bonne conscience, voire de

bonne image. En fait, l'ensemble de ces initiatives devient de plus en plus une condition d'exercice de ses métiers.

Face à une crise de l'urbain

Deuxième recruteur d'Ile-de-France



Avec 38 000 salariés, la RATP est le deuxième recruteur permanent de l'Ile-de-France, dont elle fait vivre plus de 100 000 ressortissants. Pour l'année 1995, elle a embauché 1 731 personnes. 1 581 pour ses métiers de

base dont 876 jeunes et 449 non-diplômés. De plus, côté insertion, ont été signés 106 contrats de qualification et 1 366 conventions CES, dont 618 dans le cadre d'un renouvellement. 118 ont été intégrés dans le cadre permanent.

« Nous sommes face à une véritable crise de la ville et de l'urbain, explique Jean-Paul Bailly*. La question est de savoir si notre intérêt est de jouer, en permanence, les "pompiers de la ville" ou plutôt de participer, avec d'autres acteurs, à un meilleur fonctionnement de la cité. Même si notre métier est à 90 % de transporter, et nous le faisons

très bien, les 10 % restants devront être utilisés à faire face aux nouveaux défis de la ville. C'est une question de survie et de pérennité de notre service public. » Mais ces actions, pour qu'elles se consolident, doivent être menées avec tous les intervenants de la cité tels que les transporteurs, les services publics, les mairies, etc., afin qu'elles débouchent sur une politique concertée de la ville. D'ores et déjà, la RATP a mis en place des actions structurées et coordonnées allant de ses métiers de base jusqu'aux métiers de la ville. Ainsi, à un premier niveau d'initiatives, c'est l'emploi, *via* le recrutement annuel de 1 500 personnes, dont 50 % de jeunes et 30 % de non-diplômés. Et l'insertion de 600 CES, dont une centaine d'entre eux sont formés, qualifiés et embauchés.

CHABROL/SG-AY



Motivation, implication personnelle et qualification sont indispensables aux agents du Recueil social qui tendent la main aux personnes en rupture avec la société.

L'insertion en actions

11

De multiples partenariats

Un deuxième niveau correspond à l'insertion par l'économique. Par le développement de partenariats avec nos fournisseurs, des entreprises d'insertion ou des associations qui embauchent des jeunes dans les quartiers.

Un troisième niveau prend en compte l'insertion civique et sociale auprès des exclus de la société. Enfin, un quatrième niveau vise à aider les populations totalement marginalisées, mais qui transitent sur les réseaux. Ce sont les SDF et tous les marginaux. Ainsi, la fonction de la RATP va de l'embauche des jeunes professionnels jusqu'au recueil des SDF. Le champ est vaste entre les deux.

* Réunion Arpège du 26 septembre.

Aide aux handicapés, formation des jeunes sans qualification, réinsertion des chômeurs de longue durée, assistances aux SDF : état des lieux.

Pour mener à bien sa politique de solidarité urbaine, la RATP s'appuie sur ses départements et unités opérationnelles, sur sa Fondation de la citoyenneté ou bien encore, à travers des partenariats, avec les institutions et les collectivités territoriales⁽¹⁾. La RATP développe également des services de proximité et de solidarité.

20 000 personnes aidées chaque hiver

Les Compagnons du voyage, créés en partenariat avec la SNCF, proposent un accompagnement de porte à porte, destiné aux personnes handicapées. Environ

300 jeunes effectuent près de 8 000 heures d'accompagnement par mois. L'association a défini le contenu d'une formation qualifiante au métier d'accompagnateur et prévoit, pour les CES, la « consolidation » de leurs contrats. Les deux tiers du chemin ont déjà été effectués.

A travers la passation de ses marchés, la RATP contribue à favoriser l'insertion par l'économique des jeunes sans qualification, chômeurs de longue durée et allocataires du RMI. C'est le but, par exemple, du projet de construction d'une zone d'habitation sur le site Denfert-Montsouris qui, dans le cadre d'un Plan d'accompagnement à ➔

→ l'emploi, permettra l'insertion de 700 personnes sur cinq ans. Ou, encore, avec les associations Dialogue partenaire service, Ares travail temporaire... qui, avec les opérations République (*ELL* n° 60) et les contrats de propreté du métro, assurent la réinsertion des personnes en difficulté.

Malgré cela, la RATP ressent, de plus en plus, la qualité de son service perturbé par les contre-coups du problème social de l'exclusion. L'espace souterrain devient le refuge pour toute une population marginale et la cible pour ceux qui sont en rupture avec la société. D'où la mise en place d'un dispositif ternaire, Coup de pouce, Réseaux plus, Cellule emploi logement, qui met tout en œuvre pour accompagner, loger, former et réinsérer les personnes réfugiées dans le métro. Parallèlement, la RATP mène des actions pour accueillir et assister les sans-abri et les diriger vers les centres d'hébergement : le Recueil social et le Plan aide, transport, logis, aides, soin. Ainsi, ce sont plus de 20 000 personnes qui sont aidées chaque hiver.

Dans les banlieues, côté prévention

Le côté prévention n'est pas en reste avec les actions menées dans les banlieues, afin de faciliter l'insertion sociale par des cours de remise à niveau, qui permettent à des jeunes adultes des cités de Gennevilliers, de Sartrouville, de Noisy-le-Grand, de Créteil de se réinsérer dans la vie professionnelle.

Mais, surtout, sous les auspices de la Fondation, ainsi qu'au travers de son réseau des responsables Prévention et Sécurité et des agents d'exploitation, sont mises en œuvre des actions de

L'opération République a permis la réinsertion de chômeurs et de jeunes en difficulté. Ici, un agent de proximité de la station République indique son chemin à un voyageur.

CHABROL/SG-AV



Un parcours qualifiant



Aujourd'hui, Stéphanie Liégeois est heureuse. Elle vient d'apprendre qu'elle va signer avec la RATP une convention en contrat de qualification, qui débouchera sur un emploi dans le domaine de la maintenance industrielle. Pourtant, elle revient de loin. En effet, Stéphanie débarque à Paris avec, pour tout bagage un sac et une adresse où se loger. Elle vient de quitter Reims sans avoir pu décrocher de travail. Qu'à cela ne tienne,

elle a décidé de réagir. De logements d'amies en foyers de jeunes travailleurs, elle finira par trouver, en septembre, un contrat emploi-solidarité à la RATP au GPSR de La Défense. Puis un second au RER de Nation. « Tout le monde s'est démené pour m'aider. Des collègues de travail à l'assistante sociale. » Ce qui lui permettra de trouver un studio, d'effectuer les démarches administratives afin d'obtenir les aides nécessaires et, surtout, de vivre sa passion : l'haltérophilie. Car Stéphanie exerce ce sport depuis trois années. Elle a même été championne de France dans la catégorie des moins de 64 kg. Mais, aujourd'hui, la priorité, c'est son contrat de qualification. Et déjà l'espoir renaît.



SUTTON/SG-AV

prévention qui s'appuient sur les valeurs citoyennes. Il s'agit d'actions de formation ayant un réel débouché professionnel avec l'École des citoyens, la mise en place d'activités sportives et culturelles ou de partenariats avec les établissements scolaires, ou encore de la création d'un nouveau métier : celui d'agent de prévention et de médiation sociale (APMS) ou « grand frère ». Les APMS agissent dans les bus, les cités et les collèges afin d'améliorer les relations entre les jeunes et les adultes.

L'ensemble de ces actions, mais aussi des acteurs qui en sont à l'origine, démontre l'implication dont savent faire preuve les agents : motivation, engagement personnel et qualification réelle. Des richesses toutes particulières, dont il est impossible d'en faire une condition d'embauche ni même d'évaluation ●

Jacques Teixeira

⁽¹⁾ DRH : emploi et insertion. PAT : insertion par l'économique dans le secteur du bâtiment. SEC : humanitaire et prévention. La Fondation d'entreprise RATP pour la citoyenneté : coordonner les opérations de prévention et d'insertion menées par la RATP et les associations. Partenariats avec l'EDF, la SNCF, les sociétés d'HLM, la Ville de Paris...

Dans les bus, les APMS assurent la médiation entre les machinistes et la population des quartiers.



Aqueducs en chantier

En juillet dernier, deux anciens aqueducs ont été mis à jour lors de travaux sur la ZAC Alésia-Montsouris (Paris XIV^e). Se pose maintenant le problème de leur conservation, totale ou partielle, au titre du patrimoine historique. Il s'agit d'un conduit gallo-romain du III^e siècle alimentant en eau les thermes de Cluny et d'un aqueduc, dit de Marie de Médicis, datant du premier quart du XVII^e siècle. Sur l'actuelle ZAC s'élevaient autrefois les ateliers RER de Montrouge, démolis pour faire place à un programme de logements sociaux, de bureaux et d'équipements socio-éducatifs, aménagement géré par la SADM, filiale de la RATP.

Pour Guy Bernfeld, secrétaire général de la SADM, « la présence de ces aqueducs était déjà bien connue et ils ont été mentionnés lors de l'étude d'impact. Mieux, l'aqueduc Médicis servait de galerie de visite pour la RATP, qui l'a entretenu ». Le service archéologique du ministère de la Culture, la Ville de Paris, la Commission du Vieux-Paris et la SADM étudient les conditions de mise en valeur des deux éléments. « Comme il ne s'agit pas de vestiges architecturaux exceptionnels, mais de témoignages, il serait prévu de garder l'aqueduc gallo-romain sur trente mètres et celui de Médicis sur une cinquantaine de mètres. Ces sections se situeraient dans le square et l'espace de jeux et s'organiseraient autour du "regard 23" de la galerie du XVII^e siècle, qui donne sur une salle voûtée et un escalier. L'idée serait de réaliser une sorte de crypte archéologique. »



L'aqueduc Médicis, XVII^e siècle.

Alésia-Montsouris se trouvait déjà marqué du signe de l'eau, avec la présence de la Bièvre et des réservoirs. Les aqueducs pourraient permettre au site de s'organiser autour d'une « mémoire de l'eau ».

Un parc relais à Lyon

Voiture particulière et transports en commun : pour beaucoup de voyageurs, leur usage est complémentaire. Mais le passage de l'un à l'autre n'est pas toujours facile à réaliser. Lyon vient d'inaugurer un des premiers parcs relais de France, près de la gare routière et du métro de Laurent-Bonnevay où transitent chaque jour près de 45 000 personnes. Le stationnement – 700 places disponibles – est strictement réservé aux porteurs de titres payants de transports en commun (tickets, abonnements, cartes de réduction). Pour en bénéficier, il suffit aux voyageurs lyonnais d'acquitter un complément tarifaire. A terme, le parc de Laurent-Bonnevay devrait inciter les automobilistes à ne plus circuler dans le centre-ville. Pour réduire d'autant les embouteillages dans la capitale des Gaules.

S'ENGAGER

Choisie pour établir un état des lieux sur les transports à Sarajevo, la RATP propose aussi son aide immédiate pour remettre en état les tramways, bus et trolleybus mis à mal pendant les années de conflit.

La ville de Sarajevo s'est engagée sur la voie de la reconstruction. La vie reprend son cours, l'économie aussi. Mais toute reconstruction serait vouée à l'échec sans une remise en état des transports. A la demande de l'association Métropolis*, c'est la RATP qui a été en charge d'un état des lieux. Une mission, constituée de Jean-Paul Laurens, des Affaires Internationales, Françoise Meymerie, Systra, et Roger Grégoire, MRB Championnet, a



Faute de pièces de rechange, les autobus s'entassent les uns sur les autres. Seuls, les tramways, remis en état grâce à l'action des militaires français, fonctionnent.

ville depuis 1884, effectuée grâce à l'action des militaires français, a donné aux entreprises françaises une bonne image, qui devrait permettre à Systra de se positionner pour l'avenir. » Cependant, les transports ne figu-

rent pas parmi les priorités des deux principaux pourvoyeurs de crédits que sont l'Union européenne et la Banque mondiale. « Ce n'est pas notre raisonnement, poursuit Jean-Paul Laurens. La RATP et Métropolis se



D.R.

été menée du 7 au 14 juillet. Le constat n'est guère reluisant. « La flotte des tramways, minibus et trolleybus est amputée des deux tiers, explique Jean-Paul Laurens. Les autobus pourrissent sur place, faute de pièces de rechange. Les ateliers sont en grande partie anéantis. Quant au chemin de fer reliant Sarajevo à la mer, il vient d'être rétabli partiellement. Systra a d'ailleurs participé à sa reconstruction. La remise en service du tramway, symbole et fierté de la

Zoom sur le transport urbain



Les transports urbains sont assurés par l'entreprise Gras, qui exploite le tramway, les trolleybus, les bus et les minibus, et par Centrotrans, qui assure quelques liaisons urbaines, mais surtout interurbaines et suburbaines par cars. Gras comptait 2 500 salariés avant la guerre. Ils seraient 700 aujourd'hui.

Et sur les 500 véhicules (93 tramways, 99 trolleybus, 220 autobus et 95 minibus) qui composaient la flotte, il n'en reste qu'une centaine (27 tramways, 6 trolleybus, 65 autobus et 21 minibus). Sur les 350 cars que détenait Centrotrans, près de 300 ont été volés. Mais 140 ont pu être rachetés.



Peu de pièces détachées à gérer pour les ouvriers de l'atelier des autobus.

battent pour redonner aux transports de Sarajevo la place qu'ils tenaient avant le conflit. »

Des outils pour la maintenance

Mais il faut faire vite, car le marché attise la concurrence. Ainsi, avec un montage proche de celui qui a été conçu pour Beyrouth (ELL n° 59), la RATP, en concertation avec la région Ile-de-France et l'Iaurif, propose d'étudier un plan de transport régional.

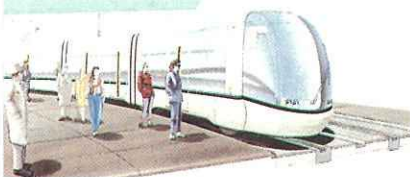
« En attendant, conclut Jean-Paul Laurens, une aide immédiate, mais concertée, est nécessaire. Livrer des autobus d'occasion de marques disparates, cela contribuerait à compliquer la maintenance. Des équipements sophistiqués, pour l'instant, n'ont pas leur place. A contrario, l'aide que nous proposons consiste en l'envoi d'outillage pour la maintenance, la dotation en dépanneuses, quasiment inexistantes sur place. Mais également à monter, avec l'entreprise chargée des transports de Sarajevo, les dossiers techniques en vue d'obtenir des financements pour engager les travaux de reconstruction de la voie, des systèmes électriques et des bâtiments industriels. » ●

Jacques Teixeira

* L'association, présidée par Michel Giraud, regroupe 48 métropoles ayant pour objectif d'aider au développement des villes.

Le tramway sur pneu

La RATP se propose d'expérimenter le TVR, transport sur voie réservée. Mieux que le bus, la plupart du temps victime des embouteillages, et moins cher que le tramway : le TVR semble répondre à cette



double exigence. Il s'agit d'un véhicule sur pneu, mais guidé comme un tram sur un rail unique. Il est équipé d'une double motorisation : un moteur électrique alimenté par caténaires et un groupe électrogène qui lui permet, si les circonstances l'imposent, de rouler sur une voie banalisée. Du tramway, TVR a la conception ferroviaire, qui lui confère une durée de vie de trente ans, et de l'autobus il possède le roulement pneumatique lui permettant de prendre des virages serrés ou de gravir de fortes pentes. Bimode rail/route, ce matériel hybride a été imaginé par ANF-Industries (groupe Bombardier). Un prototype existe. La RATP se propose de lui offrir un lieu d'expérimentation sur le site propre du Trans Val-de-Marne (TVM), qui sera aménagé sur la côte de Thiais, avec rail de guidage et ligne de contact. Sur le reste du parcours, le TVR circulera de façon autonome. Un local d'entretien et une zone de remisage seront aménagés au centre bus de Thiais. « Avec cette expérimentation, explique Guy Bourgeois, directeur délégué à la présidence, la RATP entend prendre part à la promotion des matériels innovants, en participant à des actions communes associant pouvoirs publics et industriels. »

La RATP se lance dans les télécoms

Après la Compagnie générale des eaux, la Lyonnaise des eaux et la SNCF avec sa filiale « Télécom Développement », la RATP a créé sa filiale Télécom. Elle installera, exploitera et commercialisera ses capacités de transmission. Cette structure sera contrôlée à 100 % par la RATP et dotée d'un capital initial de 10 millions de francs. Elle pourra évoluer à l'avenir pour mieux suivre la demande en ayant recours à des partenaires minoritaires. Les futurs clients de la filiale Télécom pourront être des opérateurs – Bouygues, SFR... –, des grandes entreprises ou des institutionnels, qui souhaitent développer leurs propres réseaux, dans le cadre de la libéralisation des télécommunications, qui sera complète, en Europe, le 1^{er} janvier 1998. La RATP dispose actuellement de 300 kilomètres d'emprises ferroviaires irriguant la région parisienne, sur lesquels seront tirés un réseau de 210 kilomètres de câble en fibre optique pour répondre aux besoins actuellement identifiés. Ces nouvelles infrastructures seront indépendantes de celles utilisées pour les besoins propres de l'entreprise.

cinq ans après

Après cinq ans d'existence, Orlyval n'a pas encore atteint son rythme de croisière. Une enquête réalisée auprès de la clientèle aéroportuaire dévoile ses atouts – confort et régularité – et ses handicaps – moins direct qu'Orlybus.

Le Val d'Orly a cinq ans. Le 2 octobre 1991, le Val effectuait ses premiers tours de roue avec des voyageurs. Ce métro automatique léger, qui assure la liaison entre Orly et Antony – sur la ligne B du RER –, a pour objectif une jonction aisée entre l'aéroport et le réseau RATP. Depuis 1993, l'entreprise a intégré le Val dans l'offre Orlyval (Val d'Orly, RER B, métro et RER A). Aujourd'hui, Orlyval a-t-il atteint son rythme de croisière ? En septembre 1996, Orlyval a fait 14,8 % de mieux en nombre de voyageurs qu'en septembre 1995, où le trafic avait subi de plein fouet les conséquences des attentats. En 1993, 1,2 million de voyageurs empruntaient ce mode de transport. En 1995, ils étaient 1,6 million et devraient être 1,7 million à la fin de 1996. Une progression qui ne doit pas masquer les difficultés que rencontre Orlyval pour percer sur le marché des dessertes aéroportuaires. Voyageant régulièrement par avion pour des motifs professionnels, les passagers – hommes d'affaires, cadres moyens et supérieurs – privilégient le mode de transport qui garantit le mieux le temps du trajet et le confort. Une enquête, réalisée à la fin de 1995 auprès de la clientèle aéroportuaire, met le doigt sur les atouts et les handicaps d'Orlyval. En positif,

l'image de technicité du Val : les voyageurs qui l'utilisent retiennent son confort, son silence, sa régularité. En négatif, un mode de transport qui impose au moins deux ruptures de charge, avec le RER en banlieue, avec le métro dans Paris. Et, surtout, qui apparaît « moins direct » qu'Orlybus.

Séduire les provinciaux

Enfin, la transition entre l'avion, confortable, propre, sécurisant, et le RER de banlieue est vécue comme trop brutale. Orlyval doit trouver sa place dans les habitudes d'utilisation de la clientèle aéroportuaire qui emploie toujours le même mode de transport à la sortie d'Orly,

par réflexe. Pour Eric Tartonne, chef de marché au département Commercial, « la clientèle provinciale est notre première cible, elle représente déjà 51 % de nos voyageurs, devant la clientèle francilienne (47 %) ».

Début octobre, une opération de promotion et de vente du titre Orlyval s'est déroulée à l'aéroport de Marseille-Marignane. Désormais, les passagers peuvent acheter ce titre dans le Relais II de l'aérogare 2. Une douzaine d'agences de voyages à Marseille, Aix-en-Provence et Aubagne proposent aussi ce titre à leurs clients. En novembre, Toulouse connaîtra cette opération pour la deuxième fois. Pour développer le réflexe Orlyval. ●

Yvonne Kappès-Grangé

Orlyval : un mode de transport fiable, rapide et indépendant des aléas de la route.





ROY/SG-AV

Dossier

PRIORITÉ AUX TRANSPORTS PUBLICS

Le schéma directeur

de la région Ile-de-France, approuvé en 1994, définit les grandes

orientations politiques

en matière de

transports en commun.

Son objectif : développer le transport public.



DUPUY/SG-AV

Les réseaux à l'horizon 2015

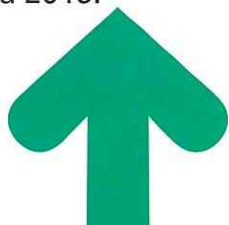
17



MARGUERITE/SG-AV

UN MARCHÉ À PRENDRE

75 % des déplacements motorisés quotidiens seront des trajets **de banlieue à banlieue**. 28 millions de ces déplacements sont prévus d'ici à 2015.



LES CONNEXIONS D'ORBITALE

Implanter **un réseau circulaire** en banlieue **reliant tramways et bus** en sites propres, c'est l'objectif d'Orbitale. Un projet connecté avec des prolongements de lignes de métro pour favoriser les déplacements en banlieue.



MARGUERITE/SG-AV

La RATP adapte ses réseaux à la nouvelle donne socio-économique de l'Ile-de-France. De grands projets tels Météor et Orbitale témoignent de sa volonté d'être présente en première et en deuxième couronnes. Analyse.

Le transport public en Ile-de-France, comme dans plusieurs autres métropoles dans le monde, se trouve confronté à des difficultés croissantes : stagnation du trafic et des recettes, réseaux saturés et vieillissants, investissements encore insuffisants, désengagement progressif de l'Etat... Le schéma directeur de la région Ile-de-France*, approuvé en 1994 et qui définit les grandes orientations politiques en matière de transport à l'horizon 2015, a accordé un rôle prépondérant aux transports en commun. Ces derniers doivent relever un défi majeur dans un contexte totalement bouleversé.

Bouleversement démographique avec la part croissante des jeunes scolarisés (49 % des 15-24 ans scolarisés en 1968, 65 % en 1990), le développement de l'inactivité choisie (avancement de l'âge de la retraite) ou subie (chômage). Mutation économique avec la révolution du tertiaire : les industries ont presque disparu au profit des bureaux, le nombre d'ouvriers a chuté, celui des cadres a augmenté de 630 000 en trente ans. La grande distribution (hypermarchés, centres commerciaux...) a explosé dans la grande couronne. Transformations géographiques avec l'étalement de la ville : les déplacements des emplois vers les périphéries ont entraîné une dispersion de l'habitat.

Ainsi, le marché des transports s'est trouvé considérablement modifié : les liaisons de banlieue à banlieue concentrent désormais plus des deux tiers des vingt-deux millions de déplacements motorisés journaliers. Le sacro-saint domicile-travail n'est plus le principal motif de mobilité, car celui pour les loisirs



Des projets orientés ba

connaît une forte progression. Comme les transports collectifs n'ont pas été à même de répondre à la demande sur les liaisons banlieue-banlieue, l'usage de la voiture particulière a pris le relais. En dix ans, le trafic automobile en première et deuxième couronnes a crû de près de 50 %, alors que l'offre des réseaux RATP n'a globalement progressé que de 5 %. Nouvelles exigences des Franciliens en matière de déplacement, comportements moins prévisibles, forte mobilité, les clients de la RATP sont de moins en moins captifs des transports en commun. Les perspectives à l'horizon 2015 tablent sur vingt-huit millions de déplacements motorisés quotidiens, où

3 questions à

Jean-Michel Paumier *

En quoi une politique de développement est-elle déterminante pour l'avenir de l'entreprise ?

Pour assurer sa pérennité, une entreprise ne peut vivre au jour le jour, mais doit s'inscrire dans une dynamique volontariste de développement. D'où la nécessité d'un état de veille permanent pour saisir les évolutions économiques et sociologiques, qui vont conditionner la demande future et les investissements. C'est ainsi que la RATP se positionne également en tant qu'acteur de la ville dans le cadre des politiques d'aménagement urbain. Notre plan d'entreprise « Mieux vivre la ville » en est d'ailleurs la traduction politique.

Dans un contexte économique de plus en plus contraint, comment la RATP peut-elle mettre en œuvre sa politique de développement ?

Une approche globale en matière de transport ne suffit plus. Le schéma directeur de la région Ile-de-France et le contrat de Plan Etat-région sont, certes, nécessaires pour s'appuyer sur des orientations clairement exprimées qui font l'objet d'un consensus. Mais une approche territoriale destinée à identifier les besoins locaux, et plus particulièrement ceux des collectivités territoriales en proche et moyenne couronnes, devient essentielle. Désormais, les réponses sont liées au développement des villes et abordent des aspects extrêmement variés, notamment dans les domaines de la sécurité, de l'intégration sociale, de la gestion des espaces publics... En ce sens, la mission de la RATP, tout en s'enrichissant, se focalise davantage sur les attentes des collectivités territoriales dont le poids est de plus en plus déterminant.

Le développement de la RATP ne s'arrête pas à l'Ile-de-France. L'enjeu n'est-il pas international ?

Le savoir-faire de la RATP est extrêmement étendu. La variété des métiers qui s'y exercent est un atout majeur de son développement. Beaucoup de pays, riches ou pauvres, ont des besoins très importants en termes d'organisation des transports et d'aménagement urbain. La RATP doit saisir toutes ces opportunités pour étendre son activité et apporter son savoir-faire. Les enjeux d'une telle démarche pour la RATP sont multiples. Elle participe à l'enrichissement et à l'élargissement des champs de compétence de son personnel. Elle contribue au rajeunissement de l'entreprise. Enfin, elle peut déboucher sur des contrats dont les retombées économiques sont loin d'être négligeables.

* Directeur du département du Développement

19

Ci-dessus, le Tram Val-de-Seine à Issy-les-Moulineaux. Ci-contre, le tramway Saint-Denis à la station Pablo-Picasso. Deux modes de transport en site propre intégrant le réseau Orbitale appelé à irriguer les zones denses de proche et moyenne banlieue.

ROY/SG-AV

DUPUY/SG-AV

banlieues

75 % d'entre eux seront constitués de trajets de banlieue à banlieue. Quelles réponses la RATP peut-elle apporter devant un tel scénario ?

Météor, souvent perçu comme un projet parisien, connaîtra de fait un trafic constitué à 75 % de voyageurs issus de la banlieue. Ce caractère régional sera d'ailleurs renforcé lors des extensions prévues vers le nord, au-delà de Saint-Lazare jusqu'au port de Gennevilliers, et au sud de la station Tolbiac-Nationale jusqu'à Orly-Ouest. Le financement du prolongement Madeleine-Saint-Lazare, qui vient d'être bouclé, confirme la volonté de l'entreprise et des pouvoirs publics d'assurer un maillage cohérent et complémentaire à ➔

suite page 22

Les extensions du réseau

1 Ligne 13

Prolongement ligne 13 à Université-de-Saint-Denis
 ■ mise en service : mai 1998 ;
 ■ coût : 507 MF.

13 TVS

Prolongement du Tram Val-de-Seine vers le nord-ouest
 ■ coût : 1 375 MF ;
 ■ note : la première phase pourrait concerner La Défense - Pont-de-Bezons, soit 4,2 km pour un coût de 665 MF.

12 TVS

Tram Val-de-Seine : Issy-Plaine-La Défense
 ■ mise en service : été 1997 ;
 ■ coût : 620 MF.

11 TVS

Prolongement du Tram Val-de-Seine d'Issy-Plaine à Porte-de-Versailles
 ■ coût : 397 MF ;
 ■ note : schéma de principe adopté par le STP.

10 Croix du Sud

Liaison Issy-Plaine-Viroflay-Rive droite (tronçon d'Orbitale)
 ■ note : projet lié au projet de construction d'autoroutes souterraines « Muse ».

9 Ligne 4

Prolongement de la ligne 4 de Porte-d'Orléans à Petit-Bagneux
 ■ coût : 2 000 MF ;
 ■ note : la première phase concernera Porte-d'Orléans-Mairie-de-Montrouge, soit 1,445 km.

■ Opérations engagées*

■ Opérations nouvelles*

■ SNCF*

■ Réseau Orbitale

(voir encadré p. 22)

* Contrat de Plan Etat-région 1994-1998



Université
de St Denis

St-Denis
Basilique

2 Météor

Météor
(métro est-ouest régional),
Madeleine-Saint-Lazare
■ mise en service : 2003
(début des travaux en 1998) ;
■ coût : en cours d'évaluation
(environ 850 MF).

3 T1

Prolongement du tramway
Saint-Denis-Bobigny
à Noisy-le-Sec
■ mise en service : 2001 ;
■ coût : 450 MF.

4 Eole

Eole (est-ouest liaison
express), première phase
■ mise en service :
premier trimestre 1999.

5 Météor

Météor
(métro est-ouest régional),
Madeleine-Tolbiac-Masséna
■ mise en service :
été 1998 ;
■ coût : 6 060 MF.

6 Météor

Météor (métro est-ouest
régional), Tolbiac-Masséna-
Tolbiac-Nationale
■ mise en service : 2003 ;
■ coût : 675 MF environ.

7 RN 305

Prolongement du site propre
RN 305
■ mise en service : début
2001 pour Porte-de-Choisy
à Vitry-sur-Seine (Gretillat).

8 TVM

Prolongement du site propre
du Trans Val-de-Marne
vers l'ouest, MIN-de-Rungis-
Croix-de-Berny
■ mise en service :
2001-2002 ;
■ évaluation provisoire
du coût : 250 MF.

RER D

RER B

RER A

RER C

RER D

Tramway T1

Eole

Nord-Est

Gare de
l'Est

Châtelet
Les Halles

Gare de
Lyon

ac-Masséna

Tolbiac-Nationale

RN 305

MIN de
Rungis

Trans Val
de Marne

94

Le Plant Champigny
Saint Maur
Créteil

Villiers-sur-Marne
Le Plessis-Tréville

Bobigny-Pablo Picasso

Noisy-le-Sec

Chelles-Gournay

suite de la page 19

➔ celui de la SNCF, avec Eole en particulier. Orbitale est le projet phare destiné à la reconquête du marché des déplacements de banlieue à banlieue (voir encadré). L'objectif est d'implanter un réseau, constitué de lignes en rocade, maillé à des prolongements de lignes de métro existantes et complété d'extensions et de créations de lignes de tramway et de bus en site propre. Le schéma directeur prévoit pour la rocade de proche banlieue un mode métro automatique. Mais du fait des difficultés croissantes de financement, l'entreprise examine des solutions moins onéreuses. Les sites propres en surface possèdent cette qualité. De plus, ils contribuent à la requalification des quartiers, à l'instar du tramway de Saint-Denis-Bobigny, et peuvent même représenter une opportunité pour les élus à faire accepter des restrictions d'usage de la voiture. Si la création et le développement de lignes constituent une réponse en termes d'aménagement de transport, un tel développement doit être accompagné d'une politique d'entreprise donnant la priorité à la qualité de service attendue par les Franciliens : propreté, accueil, confort, sécurité, information. Elle doit conduire à offrir une alternative crédible à l'usage de la voiture particulière. Le fléau des embouteillages, qui a gagné la grande banlieue, et l'accroissement de la pollution engendrée par un trafic en expansion devraient favoriser ces orientations ●

* Le schéma directeur de la région Ile-de-France est un document d'orientation (il réserve les emprises, mais ne préjuge pas du mode de transport), tandis que le contrat de Plan Etat-région programme des opérations avec leurs financements.

Orbitale : de banlieue à banlieue

Orbitale (Organisation régionale dans le bassin intérieur des transports annulaires libérés des encombrements) est constituée d'une rocade de proche banlieue irriguant la zone très dense de la région Ile-de-France : La Défense, Clichy, Saint-Denis, Montreuil, Vincennes, Villejuif, Issy-les-Moulineaux et l'itinéraire du Tram Val-de-Seine. Cette rocade devant être reliée aux futures extensions des lignes de métro 4, 11 et 12. Des antennes vers

des pôles de développement sont également prévues : une antenne sud-ouest de Châtillon-Montrouge à Viroflay desservant le pôle de Vélizy ; une antenne sud-est de Villejuif à Bonneuil et une antenne est de Gare-d'Austerlitz à Noisy-le-Grand. Cet ensemble est complété par une seconde rocade en site propre située en moyenne banlieue, intégrant notamment le Trans Val-de-Marne et le tramway de Saint-Denis-Bobigny.



22

Naissance d'un projet

Dix ans. C'est la durée moyenne, de la conception à la réalisation, du processus d'élaboration d'un projet d'infrastructure de transport. Un parcours jalonné d'obstacles...

Première étape, les études en amont. Elles s'appuient obligatoirement sur les orientations arrêtées au schéma directeur. Tout est alors « raisonnablement » possible : elles mettent en évidence le ou les scénarios les plus intéressants quant aux tracés et aux systèmes de transport préconisés. Par exemple, le secteur sud des Hauts-de-Seine en est actuellement à cette phase, ainsi que le précise Marcel Rode, chef du projet : « *Pas moins de six scénarios sont étudiés pour relier Issy-Plaine ou Châtillon-Montrouge à Viroflay ou à Antony en passant par Clamart. Soit entièrement par le métro, soit par l'implantation*

Projet parisien à vocation régionale, Météor connaîtra un trafic constitué à 75 % de voyageurs issus de la banlieue.

MARGUERITE/SG-AY





DUMAXISG-AV

de sites propres du type tramway... Ils visent, de fait, à comparer l'efficacité socio-économique des divers modes envisagés et leur impact sur l'environnement. »

Vient ensuite la phase de la concertation préalable : la RATP, maître d'ouvrage, doit préparer l'information – expositions, articles... – pour la population concernée par le projet. Ce sont les conseils municipaux qui délibèrent sur les modalités de cette concertation, réunions publiques, bulletin municipal..., et les maires qui présentent le bilan. Le prolongement du tramway de Bobigny à Noisy-le-Sec vient de faire l'objet d'une concertation. *« Une association de riverains nous a proposé une variante du tracé sur la commune de Noisy-le-Sec, limitant les expropriations du domaine privé bâti, commente Jacques Veinberg, chef du projet. La RATP a décidé d'examiner cette proposition, qui fera l'objet d'une présentation au comité de suivi. »* Ce comité, présidé par le Syndicat des transports parisiens (STP), comprend des représentants du ministère des Transports, de la direction régionale de l'Équipement, des collectivités territoriales, de la direction du Budget... Le STP s'étant prononcé pour une configuration du projet, reste à la RATP l'élaboration du schéma de principe, qui décrit l'opération et ses différents impacts. Après sa prise en compte, nouvelle étape avec la préparation de l'avant-projet. Une opération qui permet d'alimenter en même temps le dossier

L'augmentation des sites propres pour autobus devrait favoriser les transports en commun face à l'automobile, qui a vu son utilisation croître de près de 50 % en dix ans, en moyenne et en petite couronne. (Ci-dessus, le Trans Val-de-Marne, à Choisy-le-Roi.)

La RATP, maître d'ouvrage, prépare l'information du projet pour les riverains

le pied de leur immeuble un métro pourtant très attendu, raconte Sylvie Jarry, responsable communication du projet. Obstinés, ces riverains ont manifesté – gentiment, mais inlassablement – auprès de la mairie et de la RATP... Entre intérêt public et privé, difficile de trancher pour les élus... Finalement, le nouveau tracé du prolongement vire plus large pour éviter l'immeuble impliqué ! »

Cette étape franchie, après avis du Conseil d'État, le Premier ministre signe le décret déclarant d'utilité publique le projet. L'avant-projet est ensuite soumis au conseil d'administration de la RATP puis approuvé par celui du STP. Le Fonds du développement économique et social donne alors les autorisations et affectations de crédits.

Il reste, néanmoins, à lancer les procédures d'expropriation pour prendre possession des terrains. Une phase judiciaire délicate, ainsi qu'en témoigne Anne Gallois, au département Patrimoine : *« Quand un propriétaire du sol découvre qu'il est propriétaire de son sous-sol jusqu'au centre de la Terre, il demande en contrepartie des sommes extravagantes... Cette affaire se règle devant le tribunal de grande instance, qui fixe le prix de l'indemnité de dépossession selon un barème très complexe. Il faut être un expert en mathématique pour calculer ces indemnités de tréfonds. »*

Ensuite, c'est au tour des études détaillées, des appels d'offres, de l'adjudication des marchés... avant que ne soit donné enfin le premier coup de pioche ●

Philippe Carron

La nouvelle carte de service des agents RATP est une carte à puce : elle se substituera progressivement aux différentes cartes professionnelles actuellement en cours (horaires variables, accès bâtiments ou locaux techniques...). Désormais, cette unique carte multiservice comportera notamment un véritable porte-monnaie électronique, qui pourrait permettre l'achat de boissons aux distributeurs internes et de quai, l'accès à certains parcs de stationnement... En outre, une grande partie des agents des sites disposant déjà du système de lecture sans contact (ligne 11, SIT, ESE, ITA, RER, ceux de Lyon-Bercy) sera dotée, en supplément, d'un boîtier. Leur nouvelle carte de service y sera insérée pour permettre des fonctionnalités à base de « sans contact ».

Conformément à la loi informatique et libertés, le droit d'accès aux informations contenues dans la carte s'exerce auprès du gestionnaire de ces cartes (Ressources humaines) dont dépend l'agent (ELL n° 64).



DUPUY/SG-AV

HORAIRES VARIABLES

Carte seule : pour les sites pourvus d'un système de lecture à code-barres ;
carte plus boîtier : pour les sites équipés d'un système de lecture sans contact (Lyon-Bercy, Noisy-le-Grand et Jules-Vallès).

CARTE DE SERVICE

La puce contient : nom, prénom, matricule, catégorie, filière, sous-filière, unité, point d'attache et point de paie.

Le code-barres contient le matricule pour les horaires variables.



VAUTIER/SG-AV

VAUTIER/SG-AV

24

Dans quel délai ?

Calendrier de mise à disposition de la carte de service

- Décembre 1996 : SIT, ESE, RER.
- Janvier 1997 : MRF, SEC, PAT, JUR.
- Février 1997 : ITA, MTR lignes 13 et 5.
- Avril-juin 1997 : BUS, MRB, CML, CGF, PRO, DEV, DRH, PPP, DGC, SG, IEF, INT, LOG et les autres lignes de métro.

DUPUY/SG-AV

ACCÈS AUX MACHINES

Carte seule : concerne l'accès aux Adup 1996 (appareil distributeur à l'usage du public) mis en service en 1997 pour les lignes 13, 5, 12, 10 et 6.

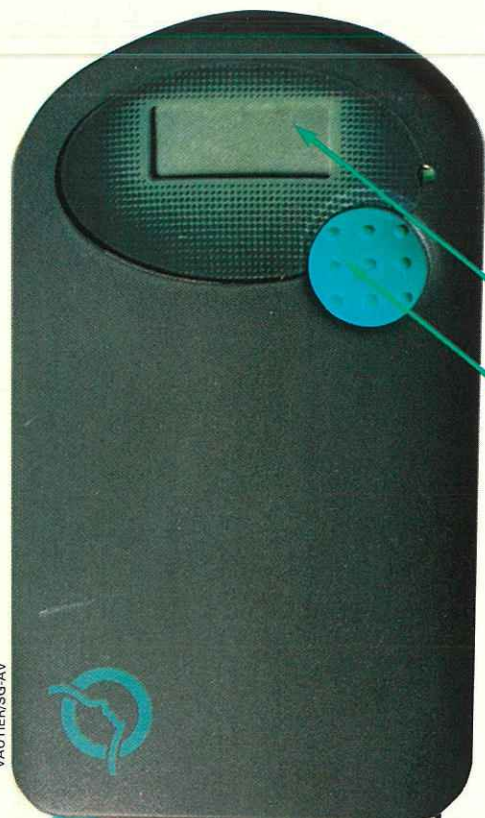
Autorise trois niveaux d'accès : recette, exploitation (accès au bobineau) et maintenance.

DUPUY/SG-AV



à la carte

LE BOÎTIER ET SA CARTE INTÉGRÉE



Ecran (solde du porte-monnaie électronique).

Bouton poussoir pour activer l'écran.

BÂTIMENTS

Comme pour les horaires variables, les accès sont tributaires du dispositif de lecture en vigueur.



DUPUY/SG-AV

LIGNE DE CONTRÔLE

Carte plus boîtier : passage sans contact aux lignes de contrôles équipées (50 stations et gares sur la ligne A côté est, lignes 8 et 11, certaines correspondances et la ligne de bus 46).



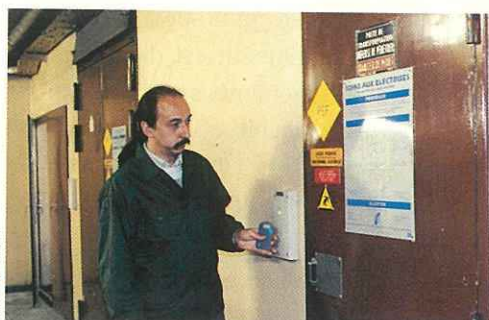
DUPUY/SG-AV

Le boîtier intègre une antenne pour la communication sans contact.



CONTRÔLE D'ACCÈS GARES ET STATIONS

Carte plus boîtier : verrouillage/déverrouillage des serrures électromagnétiques des grilles de la ligne 11, accès à des locaux techniques, bureaux de recette, centre de surveillance (Châtelet RER) et la plupart des postes éclairage force (PEF).



DUPUY/SG-AV

Les gardiens

Le carnet de contraventions en poche, Lydie Chamard et Jean-Pierre Berlemont, agents assermentés, verbalisent les voitures qui perturbent la circulation des bus sur la ligne 62.

Une opération « Tapis rouge », avant tout dissuasive, qui réclame patience et maîtrise de soi.

LA CIRC

« épinglent » les contrevenants. Une mission avant tout dissuasive : « Nous devons nous montrer à des moments différents pour que les automobilistes sachent que les secteurs sont contrôlés », explique Jean-Pierre.

Des agents fermes mais souriants

L'opération « Tapis rouge » a d'ailleurs commencé par une campagne d'information auprès des commerçants et des riverains. Les ACSI, agents assermentés (voir encadré), travaillent par équipes de deux, en parcourant à pied des secteurs d'itinéraires fixés à l'avance. L'après-midi, car les livraisons sont autorisées jusqu'à 13 heures. Toutes les deux heures, l'équipe peut changer de secteur. Elle verbalise, par une amende de 230 francs, les véhicules garés devant les arrêts de bus ou sous le panneau « stationnement gênant, enlèvement demandé » (R 37) ; pour 900 francs les voitures stationnant dans les couloirs de bus. Une répression qui entraîne forcément des contestations.

« Les commerçants critiquent et nous accusent de faire fuir la clientèle », raconte Lydie. Quelles sont les frictions les plus fréquentes ? Pour tous les deux, c'est avec les livreurs. « Ils jouent les gros bras. Mais il faut bien que chacun fasse son travail. Aussi, on vérifie si les produits à



CHABROL/SG-AV

Lydie Chamard et Jean-Pierre Berlemont rencontrent souvent les commerçants du quartier.

Rue de Tolbiac, 16 h 30. Depuis deux heures, Lydie Chamard et Jean-Pierre Berlemont suivent le trajet du 62, entre l'avenue de Choisy et la rue Vergniaud, carnet de contraventions dans la poche afin de verbaliser les voitures mal garées. En effet, depuis le mois de septembre, une opération « Tapis rouge » a été lancée sur

les lignes 62 et 95, s'ajoutant à celles déjà en cours sur le 20, le 32 et le 74. L'objectif est d'éliminer les stationnements sauvages, qui perturbent la circulation des bus sur ces lignes. Quarante-trois agents ACSI (agents chargés de la surveillance des itinéraires, Brigade de surveillance de Bus) surveillent ainsi les itinéraires et

de ULATION

décharger sont lourds et on détecte les récidivistes, les mauvais clients. Il faut savoir s'adapter aux situations, c'est là où l'expérience du métier joue. » Et puis il y a l'automobiliste agressif : « T'as de la chance d'être en uniforme, sinon... » ; possessif : « Tu mets ton PV, mais tu ne touches pas à ma voiture ! » ; corrupteur : « Je vends des tapis, si je vous fais un prix ?... » ; contestataire : « Le panneau stationnement gênant, c'est pas du domaine de la RATP ». Aux agents de faire face avec le sourire et de savoir rester ferme.

Des conditions de travail difficiles

Les situations les plus difficiles résultent de l'intervention de passants, qui prennent parti pour le contrevenant. Pour Lydie, « c'est dans ce cas qu'il est important de



CHABROL/SG-AV

L'action des agents se fait sentir au bout de six mois.

travailler en équipe et d'avoir un partenaire avec lequel on s'entend bien ». Le stress lié aux situations conflictuelles arrive donc en tête des contraintes du métier, même si 70 % des procès-verbaux sont dressés hors de la présence des automobilistes.

Mais Lydie et Jean-Pierre parlent aussi de la pénibilité du travail : la marche – six à dix kilomètres par jour sur l'asphalte –, la pollution atmosphérique, le bruit de la circulation... et une tenue mal adaptée au travail à l'extérieur, pas assez chaude l'hiver, trop l'été. A cela s'ajoutent les intempéries : « En cas de pluie, on attend sous l'Abribus qu'elle cesse de tomber en verbalisant

les voitures en mauvais stationnement à proximité », raconte Jean-Pierre. Des conditions qui expliquent que le métier, réservé à des machinistes-receveurs ne pouvant plus exercer leur emploi statutaire de manière définitive, ne déclenche qu'un enthousiasme mitigé. Son principal attrait : il peut permettre un nouveau déroulement de carrière. Pourtant, tous les ACSI ont conscience de l'utilité de leur action : « Etant un ancien machiniste, je connais bien les difficultés causées par des voitures mal garées », rappelle Jean-Pierre. « On le voit au geste d'encouragement du collègue au volant de son bus », ajoute Lydie, et tous deux se félicitent que les procès-verbaux RATP soient « difficiles à faire sauter ».

L'expérience montre qu'il faut environ six mois, le temps que les premiers procès-verbaux arrivent, pour commencer à ressentir les effets de l'action des ACSI, ouvrant des itinéraires dégagés. Mais, lorsque l'on sait qu'à certains moments de la journée 30 % des véhicules parisiens en circulation cherchent une place de stationnement, on comprend que de telles actions – efficaces – ne peuvent être suffisantes ●

Yvonne Kappès-Grangé

Le profil des ACSI



Les ACSI sont recrutés par volontariat parmi les machinistes-receveurs ne pouvant plus exercer leur métier de façon définitive. La sélection se fait sur un examen médical et des tests psychotechniques. L'exercice de ce métier est subordonné à l'obtention de l'assermentation, selon

l'article 250-1 du code de la route. Cette assermentation est soumise à une enquête de moralité. Il s'agit d'un métier hors voiture requalifiant, avec un déroulement de carrière du niveau E 5 au niveau E 8. Le poste est classé en sous-filière C 2.

A la re DES VOY

L'enthousiasme était au rendez-vous pour les quelque cent fonctionnels qui ont participé en septembre à l'opération « Demandez-nous la ville ». L'occasion de mieux servir l'entreprise et d'aller vers les clients.

Toujours disponibles et souriants, les agents ont expliqué les transports aux voyageurs.

« C'est l'envie de retrouver la clientèle mais aussi le souhait de servir l'entreprise qui m'ont amenée à participer à cette action. » Comme Sophie Renaudin, chargée d'affaires à SIT-ITV, après avoir été machiniste pendant six ans, ils sont près d'une centaine de fonctionnels à avoir répondu favorablement à l'opération « Demandez-nous la ville ». Chacun a eu ses raisons de participer. Pour Maurice Sananès, chargé de mission au pôle commercial à Bus, « je trouvais intéressant que, pour la première fois, l'entreprise assure le rôle de conseiller transport ». Patrick Couka, chargé d'études de circulation à Bus, est « convaincu d'un déficit important d'informations chez les voyageurs. Pour eux, les transports, c'est compliqué à utiliser. Il est donc essentiel de les

leur expliquer. Cette opération était l'occasion à saisir ». C'est la démarche de l'entreprise qui a séduit Alain Spielvogel, membre du Contrôle général à la direction générale. « D'une attitude passive, qui revenait à attendre que le voyageur emprunte ses réseaux, l'entreprise adopte aujourd'hui une attitude dynamique et va à la rencontre de sa clientèle pour l'écouter et répondre à ses demandes. » Ils sont tous unanimes sur la réussite des contacts avec les clients ou les passants. « Enfin, vous sortez de votre trou », s'est entendu dire Maurice Sananès. Les clients sont heureux que l'on s'intéresse à eux et le disent : « Pour une fois qu'on voit un agent et qu'il a le temps de dialoguer, il faut en profiter », constate Alain Spielvogel, pour

qui l'opération n'a pu qu'améliorer l'image de la RATP.

La présence de collègues de l'exploitation a été très appréciée. Selon Patrick Couka, « la perception des problèmes diffère selon que l'on est exploitant ou fonctionnel, mais nous parlons tous le même langage. De plus, cette mixité nous permettait de répondre à toutes les questions d'ordre général ou portant sur des problèmes d'exploitation locale ». Des rencontres qui donnent aussi l'occasion aux agents de mieux se connaître. « J'ai redécouvert l'exploitation, que j'avais connue il y a une dizaine d'années, reconnaît Yvette Baras, secrétaire des chefs de projet à PRO, sous un tout autre visage ! Les mentalités ont évolué, les agents ont des compétences nouvelles, un sens commercial et un

Rencontre MAGISTERS

dynamisme que je ne connaissais pas. » A son retour dans son unité, Sophie Renaudin a fait partager à ses collègues son expérience : « J'ai essayé de leur faire prendre conscience des difficultés de l'exploitant avec qui, à SIT, nous travaillons en permanence. C'est un métier qui demande disponibilité et écoute vis-à-vis du voyageur et c'est parfois usant. A nous, dans nos rapports avec eux, d'en tenir compte ! »

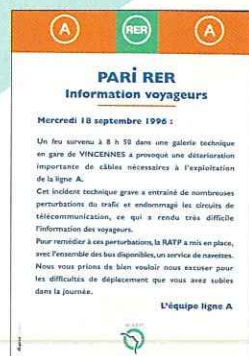
Des visites sur les lieux de travail

Le département Commercial envisage de continuer l'opération : tous sont partants avec des propositions. « Les agents ne pourraient-ils pas, suggère Maurice Sananès, porter une même tenue sur le stand ? Etant en civil, on ne nous prenait pas toujours pour des agents. » « Il faudrait aller encore plus au-devant du client, dans les lieux où il travaille, par exemple usines, bureaux..., remarque Patrick Couka, et, en fonction des lieux, s'associer à d'autres partenaires comme la SNCF ou les transporteurs privés, afin de donner l'information la plus large possible. » En attendant le renouvellement de l'opération, d'ores et déjà des lignes s'en inspirent localement. C'est le cas sur la ligne B du RER à Orsay, lors de la rentrée universitaire, et sur la ligne 9 du métro. Des signes qui ne trompent pas ●

Simone Feignier

La maîtrise du territoire selon Magister

Le 31 juillet dernier, le protocole d'accord Magister a été signé avec les six organisations syndicales (CFDT, CFTC, CGC, FO, SAT et SI). Magister, deuxième phase du Service en station après la mise en place des équipes mobiles, est une nouvelle organisation qui vise, sous la responsabilité de chaque ligne, à plus d'efficacité dans le domaine de la maîtrise du territoire – sécurisation et assistance aux agents et aux voyageurs, prévention et lutte contre la fraude, problèmes posés par les indésirables. Magister s'organise différemment selon que l'on soit en soirée ou dans la journée. En soirée, le trafic étant faible, les clients sont sensibles au sentiment d'insécurité : l'expérimentation contrôle sécurisation assistance (CSA) ayant fait ses preuves sera donc étendue sur le réseau. Dans la journée, en revanche, le trafic étant plus dense, les services demandés par la clientèle sont plus divers. La création d'équipes spécialisées dans la maîtrise du territoire ne s'impose pas, mais les équipes mobiles du Service en station seront renforcées et les nouveaux agents suivront une formation adaptée. CSA et équipes mobiles seront encadrés par un responsable opérationnel et coordonnateur CSA ou équipe mobile, nouveau métier de développement. Magister s'accompagne de mesures améliorant les déroulements de carrière, ainsi que la mobilité, avec la création de passerelles entre les différentes fonctions ouvertes aux agents de station en métiers de base et de développement. La mise en place de Magister s'effectuera sur deux ans à partir de cet automne.



18 septembre, mercredi noir

Le 18 septembre, un feu, intervenu dans une galerie technique de la gare de Vincennes, a perturbé le trafic de la ligne A du RER pendant plus de dix heures. Le lendemain, dès 6 heures, les agents des gares ainsi que ceux du contrôle de la ligne A, épaulés par leurs collègues des gares parisiennes de la ligne B, étaient à pied d'œuvre pour distribuer aux voyageurs cent mille affichettes. Préparées en urgence par la Communication du RER, ces affichettes avaient pour objectif d'expliquer les causes et les conséquences de cet incident. Les moyens mis en œuvre ont été à la hauteur de la situation. La ligne 1 du métro a renforcé son trafic. Les centres bus ont fourni des voitures pour assurer des navettes entre Nation et Noisy-le-Grand et entre Château-de-Vincennes et Joinville-le-Pont. Mais aussi le GPSR qui, par le renforcement de ses effectifs, a facilité l'aide et le guidage des voyageurs. Sans oublier les équipes de maintenance qui ont permis, par leur réactivité, de remettre les installations en état dans les plus brefs délais.

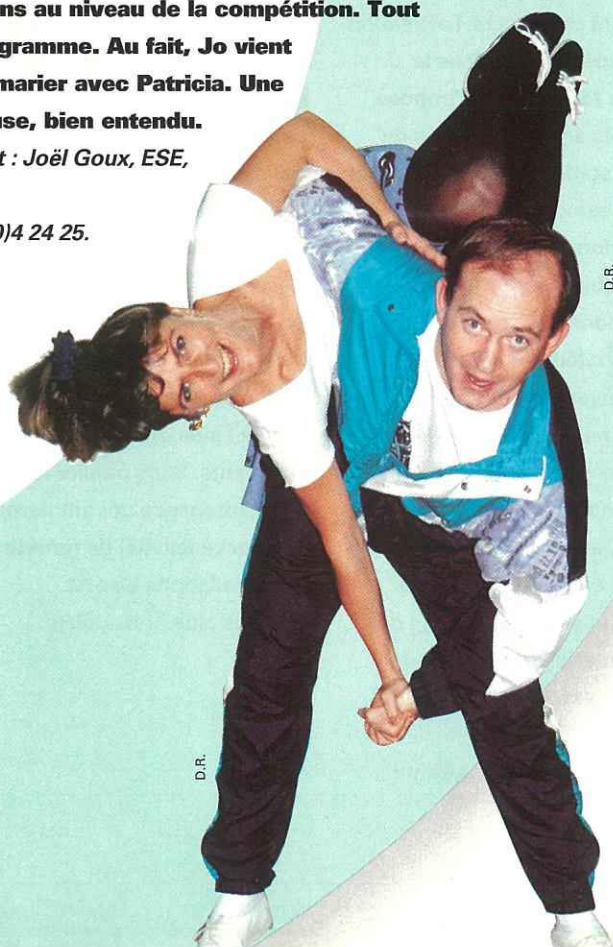
portrait

Le rock de Joël

Qui n'a jamais ressenti l'envie de bouger sur un air de Little Richard, Buddy Holly ou Gene Vincent. Pourquoi alors ne pas se faire plaisir ! Il suffit pour cela d'écouter Joël, Jo pour les intimes, professeur de rock'n roll. Pendant des heures, il vous baladera de boîtes de jazz en plateaux de télévision. Un vrai bonheur. Jo a participé aux chorégraphies du groupe Les Vagabonds. C'est ainsi qu'on a pu le voir chez Jacques Martin, Jean-Pierre Foucault et Guy Lux. Il a même été finaliste d'une Coupe du monde au Zénith. Il ne se prend pas la tête pour autant, car il gère bien ses deux casquettes : technicien des installations électroniques à ESE, le jour, rockeur professionnel, à Thiais, le soir. « C'est par hasard que j'ai commencé le rock. Mais, depuis, je suis atteint par le virus. C'est terrible ! » Pendant sept ans, Jo effectuera tous les soirs une valse à trois temps : Vincennes, Wagram et Ivry, son lieu de travail à 8 heures, son cours de danse et son domicile, à minuit. La ténacité a payé. En effet, depuis 1993, Jo a créé son association AZ rock club. Son contrat d'objectif : diriger une équipe de danseurs et les amener en deux ans au niveau de la compétition. Tout un programme. Au fait, Jo vient de se marier avec Patricia. Une rockeuse, bien entendu.

Contact : Joël Goux, ESE,
tél. :

(01 48 0) 4 24 25.



lire, voir, écouter

Météor sur toile

Une toile d'un style particulier surprend parmi les paysages des Causses exposés à la Maison de la RATP en ce mois d'octobre. Elle représente le chantier Météor dont l'auteur, Gabriel Fontaine, vient de faire don à la RATP. Il peint depuis trente ans à ses moments libres, car Gabriel a fait toute sa carrière au métro. Entré en 1968 comme poinçonneur et après avoir exercé tous les métiers de l'exploitation, il était formateur à l'unité FDC métro avant de prendre sa retraite. Huiles, aquarelles, il expose régulièrement ses œuvres en France et à l'étranger et jusqu'au Japon où sa peinture est très appréciée.

Contact : Gabriel Fontaine, tél. : (01 43 0) 3 72 91.



La revanche de Bernard Beaucé, Grand Prix du concours pour la couleur.

Quand la photo est bonne

Quand la photo est bonne le jury la sélectionne. Vous avez été soixante-six à participer au concours photo lancé par la RATP, sur le thème du transport public. En tout, cent vingt épreuves en couleurs, vingt-trois en noir et blanc et neuf photos expérimentales ont été reçues. Au palmarès du Grand Prix dans chaque catégorie : Bernard Beaucé

(MRF), pour la couleur ; Claude Coupat (MTR), pour le noir et blanc ; François Look (RER) pour l'expérimental (voir *Réflex*, p. 2). Du 14 au 28 novembre 1996, vous pourrez venir admirer, dans la rue intérieure de la Maison de la RATP, les 152 œuvres de vos collègues.

Contact : Claudine Honig, DGC, tél. : (01 44 6) 8 36 60.

LA RATP FÊTE SON patrimoine

Mémoire

Les promenades culturelles organisées par la RATP lors des journées officielles du patrimoine ont rencontré un vif succès auprès des visiteurs.



Les 14 et 15 septembre, journées officielles du patrimoine : la RATP s'inscrit pour la première fois dans l'événement en organisant des parcours culturels nocturnes. Dix accompagnateurs et treize conférenciers, tous agents volontaires, ont conduit des groupes de visiteurs pour des voyages en Sprague, destination visites des sous-stations ou découverte de l'architecture Guimard.

Depuis, les témoignages de satisfaction affluent : « *Accompagnateurs chaleureux et compétents, disponibilité et sourire du per-*

sonnel de terrain mobilisé pour l'occasion. » Des demandes apparaissent : « *A quand le patrimoine secret de la RATP, ce qu'on ne voit pas le jour ?* » ; « *Météor et le PCC* » ; « *Et les agents, quelle est l'évolution des métiers, comment travaillent-ils ?* »

Un message envoyé sur Internet résume tout : « *Pour tout dire, cette visite m'est apparue très (trop) courte : j'aurais bien continué à trotter le reste de la nuit. De telles promenades devraient se renouveler, pour le plaisir, mais aussi pour inciter les jeunes générations à considérer ce patrimoine comme propriété de ses utilisateurs, patrimoine qu'il convient de respecter, patrimoine qu'il convient d'entretenir et d'améliorer en payant le juste prix de sa fréquentation quotidienne.* »

Contact : Anne-Marie Gasnier, DGC, tél. : (01 44 6) 8 36 55.



Un agent en ancienne tenue veille à la bonne fermeture des portes avant le départ du Sprague.

Patrimoine toujours, le livre

Vous êtes 5 500 à avoir acheté en souscription l'ouvrage sur le Patrimoine de la RATP.

Preuve, s'il en était besoin, de l'intérêt que vous portez à l'histoire de votre entreprise.

Si vous regrettez de ne pas avoir souscrit, si vous songez aux

cadeaux de fin d'année, il n'est pas trop tard :

les agents de la RATP bénéficient

d'une réduction sur le prix public :

170 francs au lieu de 270 francs.

Contact : US Mémoire de l'entreprise, PAT, tél. : (01 49 5) 7 87 09.



Patrimoine encore, le calendrier



Vivre l'année 1997 au rythme de l'histoire de la RATP pendant les années 1900-1950, c'est ce que vous propose le

département du Patrimoine. Avec un calendrier, dont chaque mois est illustré d'une photo représentant un mode de transport de la première moitié de ce siècle. Ce calendrier est disponible, au prix de 49 francs, à la Médiathèque.

Contact : US Mémoire de l'entreprise, PAT, tél. : (01 49 5) 7 87 09.

**Auber station multimédia.
Découvrez
tout ce qu'on peut faire
avec une souris et un micro.**



Avec la participation d'



**LA FNAC ET LA RATP VOUS INITIENT AU MULTIMEDIA
STATION AUBER DU 29 OCTOBRE AU 7 NOVEMBRE.**



Si vous avez entre 7 et 77 ans, la RATP et la FNAC vous invitent dans la salle des échanges de la gare d'Auber, afin de vous faire découvrir le Multimédia. Plus de 40 ordinateurs multimédia, de nombreux démonstrateurs, une sélection des meilleurs cédéroms et Internet vous permettront d'apprécier au mieux ces outils. Horaires et informations complémentaires sur 36 15 RATP* ou au 08 36 68 77 14** et vous ne vous direz plus... c'est quoi Internet !

* (1,29F/min) ** (2,23F/min)



LA MEILLEURE FAÇON D'AVANCER