

# Entre&lignes

MARS 1998-N°79

17 F

**ACC**  
**CONCOURS**  
**RATP**  
Gagnez votre place pour  
un des matchs au Stade de France  
ou au Parc des Princes pendant la Coupe  
du monde. Voir en 4<sup>e</sup> de couverture.

## France 98 : la RATP parie gagnant

**La Coupe du monde  
de football :  
un événement sportif  
majeur et un enjeu de  
taille pour l'entreprise.**

### La RATP se déploie au nord



1998 sera l'année de la  
restructuration du réseau de  
transport à La Plaine-Saint-Denis.

### Les conducteurs de bus-tram



Les impressions de deux  
machinistes qui expérimentent  
la conduite sur TVR.



## Panoramiques P3 Essai réussi pour la RATP

## Dans la ville P8 La RATP gagne le « Nouveau Nord »

En développant son réseau Métro et Bus dans le Nord parisien, la RATP joue à fond la carte de la multimodalité.

P.8 ↓



CHABROL/SG-AV

## Correspondances P.12 NEF : formations tous azimuts

Le Nouvel Espace Formation de la RATP dispense son savoir-faire hors des frontières de l'entreprise, en province comme à l'étranger. Récits.

↓ P.12



SUTTON/SG-AV

## Aller-Retour P.14 Utiles Adup

Dorénavant, les Adup (appareils de distribution automatique) délivrent tous les titres de transport RATP et SNCF. Ce qu'en pensent les voyageurs des sept lignes concernées.

## DOSSIER

### MONDIAL : LA RATP PARIE GAGNANT

- La Coupe du monde de football est un enjeu de taille pour la RATP qui doit faire la preuve en juin et juillet prochains de sa capacité à transporter des milliers de supporters. **P.16**
- Sur le terrain, les agents ont mis les bouchées doubles le soir du match France-Espagne. Un coup d'essai réussi. **P.18**
- Les différents partenaires de police et la RATP ont coordonné leurs actions pour que la sécurité soit parfaitement arbitrée. **P.20**
- A Lyon, l'une des dix villes organisatrices de la Coupe, tout est prêt pour recevoir les amateurs de ballon rond. **P.21**



P.15



### LES ENJEUX STRATEGIQUES DU MONDIAL

Des rames supplémentaires sur le métro et le RER, un service renforcé sur le réseau bus, une mobilisation accrue, une mobilisation générale... Pour la Coupe du monde de football, la RATP a mis des moyens à la mesure de l'événement.

Le stade de France de Saint-Denis, le 22 juin au 23 juin, est consacré comme l'habitude à la célébration du match France-Espagne. Le stade est rempli de supporters de toutes les couleurs. Les rames du métro sont bondées, les bus sont à ras bord, les agents sont à la hauteur de leur tâche. La Coupe du monde de football, la RATP a mis des moyens à la mesure de l'événement.

En localisant le stade de France à Saint-Denis, l'Etat a fait le pari des transports en commun.

La Coupe du monde de football est un événement mondial qui attire des millions de supporters. La RATP a mis des moyens à la mesure de l'événement.

### DOSSIER

#### Les mesures internes

La RATP a mis en place des mesures internes pour garantir la sécurité et le confort des voyageurs pendant la Coupe du monde de football. Ces mesures incluent le renforcement des effectifs, la mise en place de protocoles de sécurité et la coordination avec les forces de l'ordre.

Les mesures internes de la RATP sont conçues pour garantir la sécurité et le confort des voyageurs pendant la Coupe du monde de football.

La RATP a mis en place des mesures internes pour garantir la sécurité et le confort des voyageurs pendant la Coupe du monde de football.

Les mesures internes de la RATP sont conçues pour garantir la sécurité et le confort des voyageurs pendant la Coupe du monde de football.

La RATP a mis en place des mesures internes pour garantir la sécurité et le confort des voyageurs pendant la Coupe du monde de football.

Les mesures internes de la RATP sont conçues pour garantir la sécurité et le confort des voyageurs pendant la Coupe du monde de football.

La RATP a mis en place des mesures internes pour garantir la sécurité et le confort des voyageurs pendant la Coupe du monde de football.

## Ressources

### P.22 Retraite : quand partir ?

Pour les agents en fin de carrière, la RATP a mis en place des dispositifs de cessation partielle ou complète d'activité. Le point en fiches.

## Arrêt sur

### P.24 THF : le fil conducteur

Le téléphone haute fréquence (THF) permet de relier les conducteurs des treize lignes de métro aux treize chefs de régulation du PCC de Bourdon.

## Parcours

### P.26 Conducteurs de bus-tram

Des machinistes expérimentent actuellement la conduite sur le TVR. Deux d'entre eux racontent leurs impressions.

→ P.26

## P.28 Météor sur orbite

L'exploitation de la ligne 14 sera entièrement automatisée. Une équipe de neuf agents de ESE assure le suivi et le contrôle des travaux d'installation. Echos.

## Passionnément

P.30 Charles Rochat, hors ligne au centre de Lagny, est un machiniste du cœur qui collecte rasoirs jetables et petits pots de bébé pour les plus démunis.



MAUBOUSSIN/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. : 01 44 68 36 62/36 51/36 42/37 33. Directeur de la publication : Vincent Relave. Responsable de la rédaction : Arnaud Corbœuf. Rédaction : Philippe Carron, Simone Feignier, Yvonne Kappès-Grangé, Jacques Teixeira. Photographies : SG-AV. Conception et réalisation graphique : Textuel. Couverture : Bertrand Chabrol. Photogravure : Mailing. Imprimerie : Torcy Quebecor. N°ADEP 1791. Membre de l'Union des Journaux et Journalistes d'Entreprise de France UJJEF. Abonnement : 150 F (180 F pour l'étranger), pour 10 numéros. Les demandes sont à adresser à « Entre les Lignes », 54, quai de la Rapée, 75 599 Paris Cedex 12. Retraités de la RATP : vos changements d'adresse sont à transmettre par écrit au bureau des Pensionnés, 30, rue Championnet 75889 Paris Cedex 18.

# transport Essai réussi pour la RATP

*Au lendemain de l'inauguration du Stade de France, le 28 janvier, différentes personnalités ont fait part au président Jean-Paul Bailly de leur satisfaction pour la contribution de la RATP au bon déroulement de cet événement.*

**Jean-Claude Gayssot, ministre de l'Équipement, des Transports et du Logement.**

« [...] Le rôle des agents de la SNCF et de la RATP a évidemment été déterminant, puisque selon les premières estimations, soixante mille spectateurs ont utilisé les transports collectifs pour accéder au Stade de France. Je connais leur attachement au service public et je vous demande de leur transmettre mes remerciements et mes félicitations pour la démonstration qu'ils ont ainsi apportée sur l'efficacité du service public. La Coupe du monde de football sera une grande fête populaire et je suis heureux de savoir que nous pourrons compter sur le dévouement des agents de la

SNCF et de la RATP pour la réussite de cet événement exceptionnel. »

**Patrick Braouezec, député, maire de Saint-Denis.**

« Au lendemain du premier match organisé au Stade de France, je tenais à vous féliciter pour la contribution déterminante apportée par la RATP au succès de cette manifestation, unanimement saluée tant par le public que par les médias... La réussite de cette soirée du 28 janvier est d'abord à mettre au crédit de votre entreprise et de son personnel. Par leur mobilisation sur leur terrain et leur professionnalisme, vos agents ont fait honneur à la réputation de qualité du service public assuré par la RATP. Qu'ils en soient ici remerciés

au nom de la municipalité de Saint-Denis et de sa population. »

**Hubert du Mesnil, directeur des Transports terrestres, ministère de l'Équipement, des Transports et du Logement.**

« L'inauguration du Stade de France a été un grand événement, et la RATP a contribué à sa réussite. Je tiens à vous dire que j'en suis très heureux, et à vous adresser, à vous-même et à votre équipe, mes plus



CHABROL/SG-AV

vifs compliments. La RATP a montré, à cette occasion, son sens des responsabilités et son haut niveau de performance, et a donné un bon exemple de ce que peut faire une "entreprise de service public". » →

## La ligne 9 ravive deux stations



CHABROL/SG-AV

Depuis la fin du mois de janvier, la ligne 9 du métro a lancé des travaux de complément Raviver dans deux de ses stations : Rue-des-Boulets-Rue-de-Montreuil et Maraîchers.

Une opération qui consiste à rénover l'ensemble des quais : le sol, le carrelage, l'éclairage et la signalétique. Afin de travailler dans de bonnes conditions, sans pour autant gêner les voyageurs, les deux stations sont fermées au public les jours ouvrables, à partir de 22 heures et jusqu'à la fin du service, du 26 janvier au 27 mars pour la station Rue-des-Boulets-Rue-de-Montreuil, et du 23 février au 24 avril pour la station Maraîchers. La fin des travaux est prévue dans le courant de l'été.

**Contact - Claude Buridant, tél. : (01 53 0) 2 53 19.**



© PHOTO SNCF-CAV-SI

## Enquête voyageurs : la SNCF en progrès

68% des voyageurs estiment que la SNCF fait des progrès pour mieux satisfaire ses clients. « Ça va vraiment mieux » ou « un peu mieux » pour 68% des voyageurs en ce qui concerne la simplification des tarifs, et 66% considèrent que l'information dans les trains est meilleure en cas d'arrêt imprévu. Des résultats encourageants issus de l'enquête réalisée par plus de 15 000 cheminots enquêteurs auprès de 184 560 clients, du 24 novembre au 5 décembre 1997. Au-delà de ces résultats, la méthode utilisée montre « qu'il s'est créé un pacte de confiance entre les voyageurs et les cheminots plus fort et plus affectif qu'un pacte entre les clients et l'entreprise SNCF », précise Louis Gallois, son président.

→ De son côté, Jean-Paul Bailly adressait une lettre au personnel d'encadrement :

« [...] Je voudrais également rendre un hommage particulier à l'ensemble des agents de l'entreprise de tout grade et tout métier, qui ont contribué à la pleine réussite de cette grande fête du sport et du service public. J'ai moi-même pu apprécier leur efficacité et leur sang-froid, et suis particulièrement fier du sens de la responsabilité et de l'esprit de service public de la quasi-totalité des organisations syndicales et de l'immense majorité du personnel, qui a tenu à assurer durant cette soirée la mission qui lui était impartie... » ■



## Lagny met les métiers sur fiches

C'est à un jeu des six familles que vous invite à jouer le centre bus de Lagny. A l'occasion de la journée portes ouvertes du 6 décembre, les agents du centre avaient constitué des fiches sur les métiers de bus regroupés en familles : exploitation, maintenance, commerciale, offre de transport, ressources humaines et gestion. Au total, ce sont trente-trois métiers qui sont présentés, photos à l'appui sur des fiches cartonnées, au format 10x21, très pratique. Ces fiches pouvant être utilisées par tous les centres bus, Lagny est prêt à les diffuser sur demande. Pour faire connaître les métiers de contrôleur de sortie, de feuilleiste ou de pointeau.

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



SUTTON/SG-AV

## Le challenge qualité du métro

Porte-de-Clignancourt (19,2/20) et Gare-de-l'Est (18,6/20) pour l'accueil au guichet, Balard (17/20) et Havre-Caumartin (15,7/20) pour la netteté des stations : ce sont les scores des stations gagnantes du premier Challenge qualité du métro 1997. Pour l'accueil, les stations reçoivent une « visite mystère » tous les mois, à l'issue

de laquelle est attribuée une note sur vingt. Pour la netteté, chaque station est notée chaque mois.

Le Challenge qualité 1998 se déroulera sur deux périodes, du 1<sup>er</sup> janvier au 31 juin et du 1<sup>er</sup> juillet au 31 décembre.

**Contact - Pierre Bennet, MTR, tél. : (01 44 6) 8 27 03.**

## Bus 133 : caméra à bord

Depuis le début de l'année, deux voitures du 133 (centre bus de Flandre) circulent avec une caméra de surveillance à bord, en expérimentation. Les caméras, du même type que celles installées sur les R312 pour surveiller les portes, filment en permanence les voyageurs. Les images sont enregistrées avec un magnéto, sur une cassette qui tourne en boucle, effaçant au fur et à mesure les images déjà enregistrées. Le film ne sera utilisé qu'en cas d'incident. En parallèle, le département Bus met en place, avec la collaboration du département Juridique, les procédures qui garantiront le respect de la vie privée des voyageurs. Un dispositif de sécurisation qui a déjà fait ses preuves sur d'autres réseaux, notamment à Evreux.

**Contact - Pascal Bègue, centre bus de Flandre, tél. : (01 48 0) 4 18 69.**

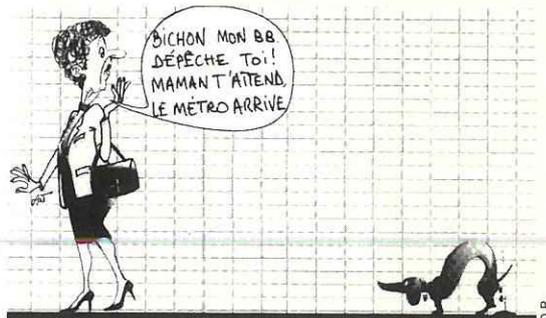


MAUBOUSSIN/SG-AV

## Attention à vos chiens !

Il y a de plus en plus de chiens sur le réseau en dehors des chiens d'aveugles. Des gros chiens comme des petits, gentils, mignons, que leurs propriétaires oublient de mettre dans un sac comme le prévoit la réglementation. Devant ce constat, Laurent Vulcain, chef de secteur (centre) sur la ligne 4, a décidé de mener campagne. Un dépliant, destiné aux maîtres, rappelle les dangers du métro pour leur toutou – pattes prises dans un escalier mécanique, par exemple –, mais aussi les dangers pour les voyageurs résultant de certains canins qui s'oublient sur les quais ou dans les couloirs... En attendant d'autres actions menées vers les agents, cette campagne a été reprise par les lignes 1, 5, 7, 8, 12 et 13.

**Contact - Brigitte Iturralde, ligne 4, tél. : (01 48 1) 8 91 69.**



D.R.

## De nouvelles grilles pour le métro

Cent cinquante grilles d'accès motorisées sont en cours d'installation au métro, depuis juillet 1997. Ces grilles faciliteront l'intervention des agents à l'ouverture et à la fermeture des stations, tout en améliorant leur sécurité. Elles peuvent fonctionner soit automatiquement par horodateur, soit par commande électrique située à proximité de la grille. Le type de fonctionnement est défini par l'unité. Les grilles sont de deux types : à rouleau (enroulement vertical) ou à vantaux repliables, le choix dépendant des contraintes de génie civil ou d'implantation (dimensions de la trémie, existence d'entourages, portes d'entrées battantes, hauteur disponible...). Au 1<sup>er</sup> mars 1998, quatre-vingt-quatre grilles étaient posées, l'ensemble devant être mis en service avant la fin de cette année. Parallèlement, un nouveau dispositif de fermeture motorisée



DUPUY/SG-AV

est étudié par les départements PRO, ESE et MTR. De design plus moderne et modulaire, il pourra être installé dans les sites où les autres dispositifs ne peuvent être mis en place pour des raisons de configuration des lieux.

**Contact - Maurice Saloin, PRO, tél. : (01 44 6)8 32 23. Fabrice Odelot, PRO, tél. : (01 44 6)8 27 73**

## Boissons à deux francs

Le prix des boissons dans les distributeurs automatiques passe à 2 francs. C'est chose faite à la Maison de la RATP et à Val-de-Fontenay depuis le 1<sup>er</sup> mars. Les autres sites devraient suivre dans les huit mois qui viennent. Cette augmentation est liée au renouvellement des appareils automatiques, offrant de meilleures prestations, mais qui entraînent un coût d'exploitation plus élevé.



MARGUERITE/SG-AV



L'entreprise Seco DG est l'une des onze primées.

SUTTON/SG-AV

## De la bonne tenue des chantiers

Le 24 février, onze entreprises prestataires et trois unités de la RATP - CDP de PRO, MPB de ESE et Voie de ITA - ont reçu la distinction « chantier pilote 1997 ». Cette distinction a pour objectif de valoriser les entreprises qui, sur l'ensemble de leurs chantiers situés sur des sites de la RATP, ont respecté le protocole « bonne tenue des chantiers » dans quatre

domaines principaux : clôtures, information, entretien et formation du personnel. A charge, pour les agents de l'unité Environnement et Propreté du département SEC, d'inciter et d'encourager ces entreprises à appliquer le protocole. En 1997, plus de deux mille chantiers ont été visités.

**Contact - Jean Daniel Mayer, tél. : (01 48 0)4 19 95.**

## 12 mars au 3 juin

● Toul Operator, ça continue ! Pour tout connaître sur la production et la distribution de l'énergie à la RATP, le département ESE organise des visites guidées les 12 mars, 9 avril, 6 mai et 3 juin. **Contact - Guy Roy, tél. : (01 40 4)8 79 14.**

## 26 avril

● Cinquième brocante du centre bus de Pleyel. L'intégralité des bénéfices est réservée à l'association Arc-en-ciel et à l'Orphelinat de la Mutuelle RATP. **De 9 à 18 heures, 219, boulevard Anatole-France, Saint-Denis.**

## 2 mars au 12 juillet

● Le nouveau journal téléphoné RATP de la Coupe du monde : pour connaître chaque jour les principales informations concernant le Mondial, appelez le 8 22 22 ou (01 44 6)8 22 22.

## 21 mars

● Cinquantième anniversaire de la loi instituant la création de la RATP.

## 30 mars

● Centième anniversaire de la déclaration d'utilité publique du métro parisien.

## 30 avril

● Le groupe Service public se produit à l'émission « La chance aux chansons » sur France 2, à 16 heures. A l'occasion du cent cinquantième anniversaire de l'abolition de l'esclavage, Jean-Michel Grandjean et ses musiciens interprètent leur chanson « Egal, égaux ».

## fin avril

● Début du programme d'animations de la Coupe du monde sur les réseaux. **Durée prévue : environ quatre semaines.**

## mai

● Mise en service de la ligne 1 du relayer - mini-métro automatique - reliant les aéroports de Roissy.



MAUBOUSSIN/SG-AV

## CES : l'insertion payée

**E**n 1997, sur les 405 personnes en CES (contrat emploi solidarité) présentes en moyenne sur l'année à la RATP, 165 ont obtenu un contrat de travail avec l'entreprise : 129 ont été embauchées dans le cadre statutaire, 21 sont en contrat de qualification à l'exploitation et 15 ont obtenu un contrat à durée déterminée. Plus de 40% ont aussi trouvé une forme de contrat à la RATP à l'issue de leur CES. L'entreprise continue sa politique de diminution du nombre de CES pour privilégier des formes plus efficaces d'insertion. Ils étaient 573 en 1998, ils seront 300 à la fin de 1998 dans les départements d'exploitation.



DUPUY/SG-AV

## Une ferme à Auber

**V**eaux et vaches, moutons, chèvres et chevreaux, poules et poussins : une ferme des Alpes s'est installée dans le RER à Auber, du 19 au 21 février. Quatre autres fermes - Corse, Massif central, Jura et Pyrénées - ont été également aménagées dans Paris à l'occasion de

l'opération de communication « Paris à la montagne », organisée par le Centre national des jeunes agriculteurs. Pour tout savoir sur la traite des vaches et la fabrication des fromages, il suffisait de prendre le RER.

**Contact -  
Sylvain Halison, DGC,  
tél. : (01 44 6)8 36 35.**

## JEUDIS SENIORS DE LA RATP BONJOUR PARIS



D.R.

## Seniors : du jardinage au cinéma

**A**près le jardinage en ville à la Cité des sciences, la RATP offre un nouveau rendez-vous à ses seniors, le festival « Bonjour Paris ». Elle les convie tous les jeudis après-midi à assister à deux séances (14 et 16 heures) au cinéma Mac-Mahon-Etoile.

Les films se passent tous à Paris avec, pour certains, des scènes dans le métro.  
**Tarif privilégié : 30 francs la séance, du 29 janvier à fin décembre.**  
**Contact - Marie-Jo Loubière, CML, tél. : (01 44 6)8 35 94.**

## « L'Aventure des métiers »... de la RATP

**D**u 5 au 10 février s'est tenu, à la Grande Halle de La Villette, le salon de « L'Aventure des métiers » pour aider les jeunes, soucieux de leur avenir professionnel, à s'orienter et à s'informer. Plus de 80 000 visiteurs - collégiens, lycéens, parents, chômeurs - se sont pressés autour des quarante-trois espaces animés par trois mille professionnels représentant quatre cents métiers. D'où l'occasion pour la RATP de présenter ses métiers et l'entreprise. Ainsi, des conducteurs, des



CHABROU/SG-AV

machinistes, des contrôleurs et des agents des ressources humaines se sont relayés pour leur répondre. Avec des questions particulières pour le métier de contrôleur. Une opportunité pour la RATP, celle de maintenir le contact avec les jeunes. A l'année prochaine, du 4 au 9 février 1999. **Contact - Claude Prel, tél. : (01 44 6)8 31 25.**

## L'Agora articulé arrive sur le 95



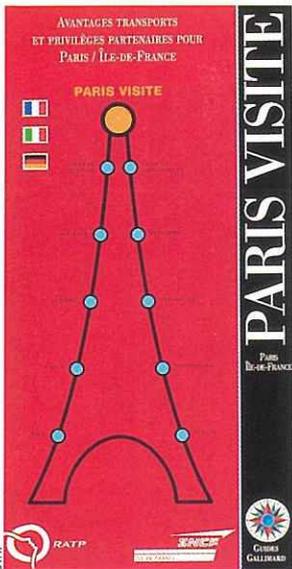
SUTTON/SG-AV

Un café pour un Agora, c'est ce que proposait l'équipe de la ligne 95 à ses voyageurs au départ de la porte Montmartre, le 20 janvier. Les premières voitures articulées de type Agora – plancher

surbaissé, sièges plus larges, nouvel éclairage... – étaient, ce jour-là, mises en service sur cette ligne du centre de Belliard.

L'ensemble des vingt-sept bus de la ligne 95 (Porte-de-Montmartre - Gare-Montparnasse), l'une des plus fréquentées de la capitale, avec huit millions de voyageurs en 1997, a été équipé en février. De nouvelles mises en service sont prévues sur les lignes 80 (Porte-de-Versailles - Mairie-du-XVIII<sup>e</sup>, quatorze voitures) et 91 (Gare-de-Lyon - Gare-Montparnasse, vingt bus, soit la totalité du parc), d'ici au mois d'avril. Contact - Claude Lebreton, responsable ligne 95, tél. : (01 49 2)5 59 55.

## Paris Visite, version 1998



Le nouveau Guide Paris Visite est fin prêt. Il sera donné par les agents à tout acheteur d'un titre Paris Visite. Il présente, en deux versions (français-anglais-espagnol et français-allemand-italien), les partenaires de la RATP qui accordent des avantages aux possesseurs de ce titre : réductions, invitations... A noter, cette année, cinq nouveaux partenaires : musée Rambolitrain, Fondation Cartier, Jardin d'acclimatation, Opéra-Bastille et le Montmartrien. Des animations Paris Visite sont envisagées à l'étranger, avec distribution d'un dépliant, au départ et à bord des trains, et dans les aéroports parisiens à l'arrivée des vols européens. (Paris Visite est valable 1, 2, 3 ou 5 jours, sur tous les transports d'Ile-de-France, demi-tarif aux moins de 11 ans, vendu dans deux cents stations de métro et gares du RER). Contact - Evelyne Varain, CML, tél. : (01 44 6)8 26 79.

## Poteaux caténaires sur le RER

● ESE renouvelle les poteaux caténaires de la ligne B du RER. Commencée en septembre 1997, l'opération s'étalera jusqu'en 2003, pour un coût évalué à 7 millions de francs par an. Ensuite, ce sera au tour de la ligne A.

## Des paniers anti-attentat sur la ligne 13

● Les paniers anti-attentat sont en cours d'installation sur la ligne 13. D'ici à la fin du mois de mai, à la veille de la Coupe du monde, les soixante et une rames de matériel MF77 de la ligne 13, soit la totalité de son parc, auront été équipées. Ces paniers anti-attentat sont identiques à ceux qui ont été mis en place sur le matériel RER.

## Le métro se parfume

● Entre les 4 et 20 mars, une enquête a été menée auprès des voyageurs de huit stations de métro\* pour connaître leur avis sur des essais de parfum. Quatre fragrances, répondant aux noms de Concorde, Madeleine, Etoile et Trocadéro, sélectionnées par la société de parfums Quest, ont été mélangées aux cires d'entretien des sols d'Onet et de la Comatec.

\* Saint-Paul, Alexandre-Dumas, Wagram, Guy-Mocquet, Alésia, Edgar-Quinet, Censier-Daubenton et Max-Dormoy.

## Certifié NF Service

● L'Afnor (Association française de normalisation) a remis à la RATP la certification NF Service pour la ligne 115 et les services municipaux des Lilas et du Pré-Saint-Gervais. La RATP est la première entreprise française de transports urbains à pouvoir utiliser le label NF Service pour identifier ses prestations à la clientèle.

## Calendrier malin pour voyageur futé

Pourquoi attendre devant un guichet pour l'achat de sa Carte Orange si l'on peut éviter les moments où se forment les files d'attente ? Sur une idée de Gilles Dusautoir (responsable de secteur) et de Jean-Manuel Arroca (agent des gares), un calendrier est établi, mois par mois et pour chaque gare de la ligne B, par leurs agents. A la fin du mois, il indique au voyageur les moments d'affluence et lui permet d'acheter futé, nom de la campagne d'information lancée depuis l'automne 1997. Si les périodes difficiles se situent, bien sûr, en fin de mois, les jours d'affluence sont différents d'une gare à l'autre. L'expérimentation se poursuivra jusqu'en juin 1998 et une enquête auprès des voyageurs aura lieu au printemps pour vérifier que les voyageurs ont bien acheté futé...

Contact - Patrick Le Bot, RER B, tél. : (01 44 3)6 31 36.

D.R.

Tranches horaires	Jours de mois						
	20 26	27	28	29	30	31	1 <sup>er</sup>
5h00 - 7h00	●	●	●	●	●	●	●
7h00 - 9h30	●	●	●	●	●	●	●
9h30 - 16h30	●	●	●	●	●	●	●
16h30 - 20h00	●	●	●	●	●	●	●
20h00 - 0h30	●	●	●	●	●	●	●

# La RATP gagne le « Nouveau Nord »

*Mai 1998. La RATP développe son réseau Métro et Bus dans le « Nouveau Nord » parisien. Une restructuration qui offre un maillage de qualité jusqu'au cœur des communes.*

L'année 1998 promet d'être faste pour les transports en commun du Nord parisien: rénovation de la station Porte-de-Paris, ouverture de deux nouvelles gares SNCF à Plaine-Saint-Denis, sur les lignes B et D du RER, prolongement de la ligne 13, avec l'ouverture de la station Saint-Denis-Université au mois de mai. Dans la foulée, le réseau Bus du secteur se redéploie.

Une conséquence de l'ouverture du Stade de France ? Pas si simple. « Cela a offert l'opportunité d'accélérer la réalisation des projets, concède Olivier Rabec, chef du projet à Bus, mais les enjeux sont plus vastes : la réorganisation des transports se fait surtout en fonction de la multiplicité des projets urbains locaux. » Le tout en concertation étroite, et parfois tumultueuse, avec

Trois fois par semaine,  
20 000 à 30 000 personnes  
se rendent au marché  
de Saint-Denis.



les élus locaux et les associations de quartier des huit communes et des trois départements associés à l'opération « La restructuration du réseau est une opération classique de type Autrement Bus », explique Olivier Rabec. Avec comme objectif d'améliorer la complémentarité entre les différents réseaux et de développer l'attractivité des bus pour répondre à l'évolution du secteur. »

## Nouveau maillage, nouveau visage

Le bus reliera désormais l'ensemble des communes du nord de Saint-Denis (Epinay, Villetaneuse, Pierrefitte, Stains, L'Île-Saint-Denis, Villeneuve-la-Garenne) au nouveau terminus de la ligne 13. Qu'elles soient déviées ou créées, ces lignes donneront au secteur un nouveau maillage, et donc un nouveau visage. Plus généralement, la restructuration des lignes assure le rabattement sur des modes lourds, métro et RER. Par ailleurs, l'ouverture de la station Saint-Denis-Université desservira directement l'université Paris-VIII (27 000 étudiants) et *via* le bus, Paris-XIII-Villetaneuse (20 000 étudiants).

« Jusqu'ici, la desserte du secteur était marquée par l'omniprésence de radiales, ferrées bien sûr, mais aussi routières, poursuit Olivier Rabec. La restructuration de Bus veut apporter un regard particulier sur les déplacements de banlieue à banlieue. » Trois des lignes nouvellement créées sur quatre, 261, 356 et 361, sont des rocades. La nouvelle organisation cherche aussi à accroître l'offre de service de quartiers mal desservis, en améliorant le transport au quotidien : c'était une demande forte des associations. Désormais, les lignes de bus vont au cœur de cités oubliées, comme le quartier du Franc-Moisin (12 000 habitants), qui sera relié au centre-ville de Saint-Denis grâce au prolongement du 256.

Un des buts assignés à la restructuration du réseau est de limiter les troncs communs de ligne, afin d'améliorer la lisibilité du réseau pour les voyageurs. Mais il a fallu maintenir sur leur itinéraire une part importante des actuelles lignes d'autobus : d'abord, en raison de l'attractivité très forte du centre-ville de Saint-Denis – en particulier de son marché qui draine trois fois par semaine



MAUBOUSSIN/SG-AV

La nouvelle organisation du réseau bus doit améliorer le transport au quotidien des communes du nord de Saint-Denis.



## → L'homme de la voirie

**Qui, mieux qu'un homme de terrain, peut connaître les contraintes du tracé d'un itinéraire de bus ? Jean Prost, responsable voirie au centre bus de Saint-Denis, a travaillé en collaboration avec Olivier Rabec, le chef de projet, sur les nouveaux tracés de lignes du secteur Nord.**

« Préciser un itinéraire de ligne dans ce secteur : facile ! Je connais à fond l'environnement : j'y ai circulé, en bus ou en voiture de régulation, pendant quinze ans ! Certains itinéraires choisis nécessitent des aménagements de la voirie pour permettre, par exemple, aux bus de virer plus aisément. Il faut aussi convaincre les mairies du bien-fondé de nos observations. Quitte, parfois, à trouver un itinéraire différent. Je participe également au choix de

**l'emplacement des nouveaux points d'arrêt. Nous devons tenir compte des pôles d'habitation existants et des évolutions prévues de l'environnement. Les décisions sont prises conjointement avec la mairie, qui s'appuie sur les souhaits de ses administrés, et avec la police, qui intervient pour les problèmes de sécurité routière. Dès que la structure de la ligne est arrêtée, je la teste au volant d'un bus. Je peux ainsi définir le temps de parcours, le kilométrage, évaluer la commodité du tracé. En espérant qu'au final l'itinéraire permettra une conduite facile pour mes collègues machinistes. »**

**Contact - Jean Prost, centre bus de Saint-Denis, tél. : (01 53 4) 6 42 18.**

entre 20 000 et 30 000 personnes –, ensuite, à cause de l'importance du point de correspondance de la gare de Saint-Denis, point de jonction du RER D et du tramway. Le centre-ville connaîtra donc toujours une forte densité de trafic, qui met en danger la régularité et la vitesse commerciale des lignes... A moins, comme la RATP y songe, de faire appel à Altaïr ! L'enjeu est de taille pour les transports en commun de ce secteur en pleine effervescence économique et démographique : on note l'omniprésence de la voiture particulière, qui rafle 60% des déplacements, et la montée en puissance des sociétés de transport privées, CIF et TVO (Transport du Val-d'Oise), particulièrement pour le transport du personnel des entreprises.

(suite page 10) →



# La carte de la multimodalité

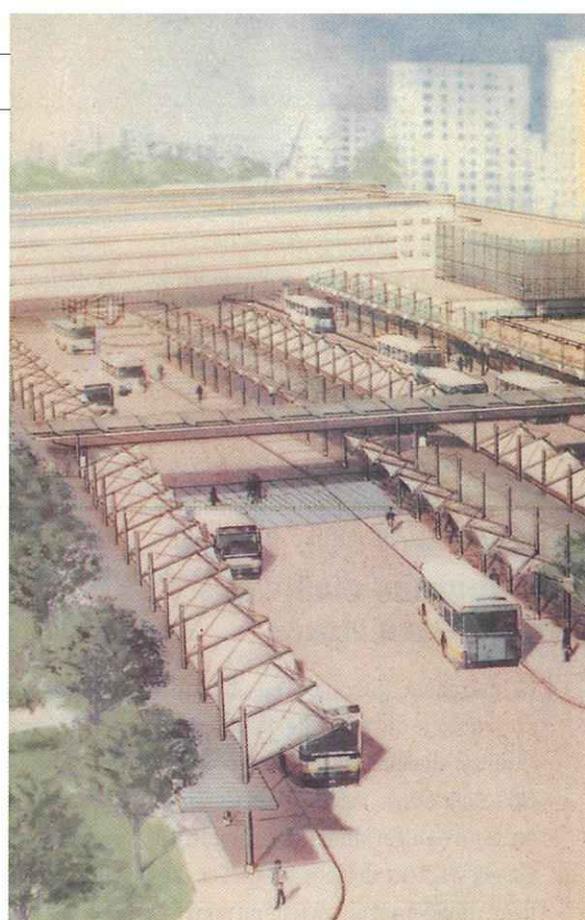
*RER, bus, tram, métro, les pôles multimodaux sont conçus comme de véritables carrefours d'échanges au service des voyageurs. Efficacité, confort et sécurité assurés.*

**S**aint-Denis-Université, Porte-de-Paris, Pierrefitte-Stains: à l'occasion des modifications de son réseau Nord, la RATP joue à fond la carte de la multimodalité. La station Saint-Denis-Université, nouveau terminus de la ligne 13, est conçue comme un véritable pôle d'échanges, qui offre des correspondances directes entre la ligne 13 du métro, sept lignes de bus et une ligne de cars CIF (Courriers de l'Île-de-France). Trafic journalier attendu: 14 000 voyageurs. Mieux, Saint-Denis-Université mise sur la complémentarité, avec le projet d'un parking de rabattement de trois cents places et la création d'un parc à vélos. Multimodalité toujours dans le service offert aux voyageurs: un animateur de station de la ligne 13 et un agent des ventes du centre bus de Saint-Denis travaillent ensemble dans la même recette, chacun assurant la vente sur un TPV (terminal point de vente) et informant les voyageurs. Les recettes seront intégralement affectées au Métro: les agents de Bus vont suivre une formation pour une mise à niveau concernant le fonctionnement de la vente au Métro. Une formation multimodale, spécialement élaborée par le pôle de Saint-Denis, sera offerte à tous les agents amenés à travailler sur ce point de vente. Les espaces d'attente et de circulation de la gare routière sont entièrement couverts. L'implantation de deux commerces, également prévue dans la station, vient renforcer la dimension de service. Une

dynamique qui pourrait prendre de l'ampleur, et redonner de l'animation à un secteur où les friches maraîchères le disputent aux cités défavorisées. Située deux stations avant le nouveau terminus de la ligne 13, Saint-Denis-Porte-de-Paris, qui dessert le Stade de France, a été entièrement réaménagée. Outre la station proprement dite, agrandie pour recevoir jusqu'à quatre cents voyageurs par minute, la gare routière a elle aussi subi un lifting, et peut désormais accueillir les bus de douze mètres de long, R312 ou Agora.

## Accueillir quatre cents voyageurs par minute

Impliquée dans la restructuration du réseau Bus, elle devrait à terme être desservie par huit lignes de bus et une ligne de cars des CIF. Seul point noir: un projet de ZAC à Porte-de-Paris, qui déplacerait, en réduisant sa superficie, la gare routière... Mais la nécessité de rabattement sur cette station, où existe déjà un accès direct à un parking pour des voitures particulières, et la desserte du quartier, jouent en faveur de son maintien. Autre exemple de multimodalité, la création d'une gare routière près de la gare SNCF de Pierrefitte-Stains, sur la ligne D du RER. Actuellement, les bus s'arrêtent sur la voie, qu'ils partagent avec les voitures particulières. Une situation inconfortable et dangereuse pour les voyageurs, surtout que la restructuration de réseau prévoit d'en faire le terminus des lignes 150, 254, 354,



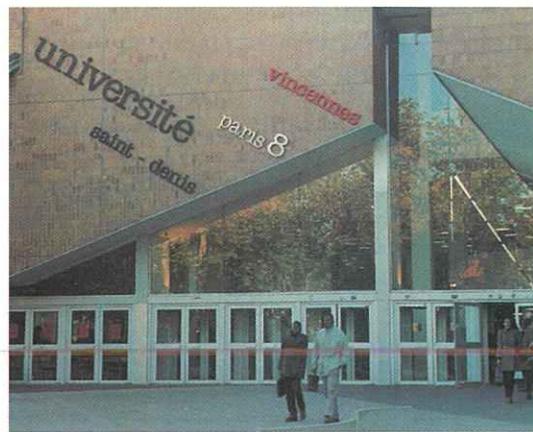
Projet de la future gare de Saint-Denis-Université.

et le point de passage du 168. Grâce à une convention passée avec la SNCF, la RATP loue à cette dernière à côté de la gare un terrain de 2 500 mètres carrés aménagé en gare routière. Le site privilégiera autant la sécurité, par un cheminement piéton, que l'accueil, grâce à une salle d'attente, sans oublier le confort des machinistes, avec une salle de repos. Si l'on ajoute la desserte bus du RER B La Plaine-Saint-Denis et celle du RER D Stade-de-France, c'est tout un réseau qui fait entrer la multimodalité dans le quotidien des habitants du Nord parisien. ■

Yvonne Kappès-Grangé

La nouvelle station Saint-Denis-Université desservira directement l'université Paris-VIII.

**Contact - Olivier Rabec, Bus, tél. : (01 44 6) 8 45 72, et Alain Chais, tél. : (01 44 6) 8 45 71.**



MALEOUSIN/SG-AV

### Le kit en fête

Comme à la fin de chaque année scolaire, le kit pédagogique fait la fête. Un concours, « Exprimez-nous la ville idéale », est organisé pour les classes de sixième des collèges d'Ile-de-France ayant participé à l'action « Mon territoire, c'est ma ville ». Toutes les classes sont invitées à réfléchir sur l'un des trois sujets proposés. La solidarité :

qu'est-ce qui exprime le mieux la solidarité dans la ville ? L'environnement, les règles de base pour le respecter : propreté, respect des espaces verts, des espaces publics, lutte contre la pollution, écologie, qualité de vie. Le respect de l'autre : accepter les différences, lutter contre l'exclusion, la violence, le racisme...

Les jeunes doivent exprimer, avant le 15 avril, leur vision de la ville idéale, selon le thème choisi, au moyen d'un poster, d'un sketch ou d'une chanson, accompagnés d'un commentaire écrit.

Les quinze projets sélectionnés seront affichés à la Cité des sciences et de l'industrie, où seront reçus les dix mille enfants participants, lors de demi-journées découvertes, entre le 28 avril et le 15 mai. Les six gagnants seront désignés le 15 mai, et le lauréat

de chaque catégorie se verra offrir une journée à la mer sur les côtes normandes. Le second lot étant la découverte de Paris en bus à plate-forme, en bateau-mouche ou à pied... A noter que les trois projets gagnants seront également affichés sur le réseau RATP.

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

### Labolition de l'esclavage a cent cinquante ans

Par le décret du 27 avril 1848, à l'initiative du député Victor Schœlcher, l'esclavage a été officiellement banni du territoire français et de ses colonies. A l'occasion de la commémoration de ce cent cinquantième anniversaire, l'Association pour une meilleure citoyenneté des jeunes, sous les auspices de la Fondation d'entreprise RATP, organise une exposition-concours, « Déchaîne ta citoyenneté ». Un mailing de 55 000 lettres, adressé à l'ensemble des établissements scolaires de France et des DOM-TOM, invite les élèves du primaire et du secondaire à réaliser un panneau d'exposition devant comporter cinq éléments : un titre sous forme de slogan, une lettre imaginaire à Victor Schœlcher et trois thèmes sur l'histoire de l'esclavage : hier, aujourd'hui et les solutions pour demain. Mille huit cents classes ont déjà retourné leur bulletin d'inscription. Parmi les premiers parrains de cette démarche, la Fondation de France et la préfecture régionale d'Ile-de-France. Un jury désignera les vainqueurs le 27 avril, jour de l'exposition, où tous les panneaux seront exposés dans un lieu qui reste encore à déterminer.

**Contact - Ségolène Dujardin, APMCJ, tél. : (01 49 5) 7 86 91.**

## Le financement en chiffres

### ◆ Réaménagement de la station Saint-Denis-Porte-de-Paris.

- Coût : 75 MF.
- Financement : STP (70 MF) et Conseil régional d'Ile-de-France (5 MF).
- ◆ Inauguration : 23 janvier 1998.

### ◆ Rénovation de la gare routière de Saint-Denis-Porte-de-Paris.

- Coût : 8,4 MF.
- Financement : STP (4,2 MF) et Conseil régional d'Ile-de-France (4,2 MF).
- ◆ Inauguration : 23 janvier 1998.

### ◆ Prolongement de la ligne 13 du métro à Saint-Denis-Université et création d'une gare routière.

- Longueur du tronçon : 1,26 km.
- Coût : 525 MF.
- Financement : Etat (10 %), Conseil régional d'Ile-de-France (70 %), RATP (20 % sur prêt bonifié de la Région).
- Ouverture : mai 1998.

### ◆ Restructuration du réseau Bus 27 lignes, dont 14 modifiées et 4 créées.

- Coût : 12,3 MF.
- Financement : STP et Région (8,1 MF), RATP (4,2 MF).
- Ouverture : mai 1998.



# NEF : formations

*Le Nouvel Espace Formation  
a plus d'une corde à son arc.*

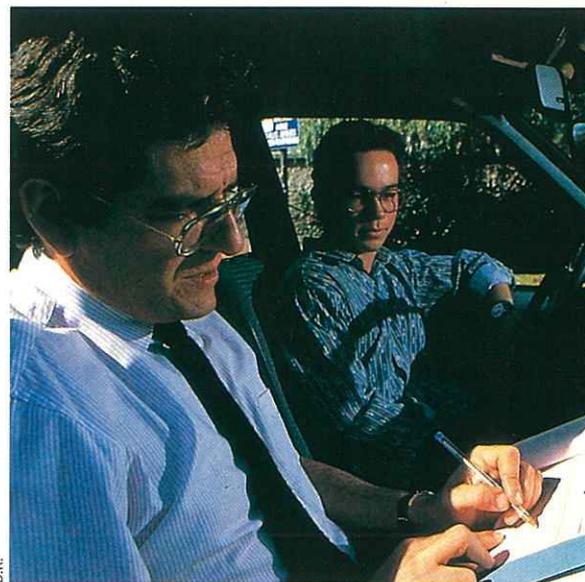
*Il dispense des formations  
appropriées aux besoins de ses clients  
en province comme à l'étranger. Deux  
exemples témoignent de son savoir-faire.*

**D**e puis une dizaine d'années, le Nouvel Espace Formation (NEF) fait de la coopération technique. En plus de la formation assurée aux agents de Bus, le NEF

joue le rôle de prestataire de service pour des réseaux de transport de province et d'étranger. Des stages de conduite, d'exploitation, de management et de relation de service sont proposés pour répondre à la demande

des clients. Avec une augmentation, ces derniers temps, des besoins en formation à la prévention des situations conflictuelles. Ainsi, en 1996, le ministère des Transports fait appel au NEF pour ses inspecteurs du permis de conduire de la Sécurité routière. Ceux-ci sont de plus en plus confrontés au comportement agressif de certains candidats lors de l'annonce des résultats de l'examen du permis.

« Comme pour toute formation demandée par un client, explique Christian Lo Presti, formateur, nous



D.R.

**Le ministère des Transports a fait appel au NEF pour ses inspecteurs du permis de conduire de la sécurité routière.**

*avons tout d'abord procédé à un audit et enquêté auprès d'une vingtaine d'inspecteurs du permis en Ile-de-France. Le diagnostic révèle deux points à améliorer: l'accueil du candidat et la communication du résultat par l'inspecteur à ce même apprenti conducteur.» Christian conçoit*



## Quelques chiffres

**Le NEF, c'est cent neuf personnes, dont quatre-vingt-huit formateurs et trois formateurs spécialisés dans la sécurité incendie et le secourisme. Exemples de formation :**

- à la conduite et au management : Le Caire, Caracas, Abidjan (1986), Montpellier, Tunis, Mulhouse (1994), Maubeuge (1996-1997);
- prévention des situations conflictuelles : Nantes (1994), Skybus et Arras (en cours);
- participation à des missions RATP-Systra : Beyrouth (1996-1997).

De gauche à droite : Ali Hamzaoui, Christian Lo Presti et Alain Lestienne, tous trois formateurs.

SUTTON/SG-AV

la formation appropriée aux besoins de son client et prévoit différents niveaux d'intervention. Stage de comportement et d'analyse transactionnelle aux nouveaux inspecteurs, lors de leur formation initiale à Nevers. Formation identique à laquelle est ajouté un stage de management pour les responsables des inspecteurs du permis. La troisième intervention concerne l'ensemble du corps des six cents inspecteurs du permis. L'action du NEF n'est pas pour autant terminée : « *Nous assurons aussi le suivi de la formation. Un bilan est prévu cette année avec une journée de remise à niveau.* »

## **Conduire en France et en Suisse**

Autre domaine d'intervention du NEF, la formation à la conduite. Ali Hamzaoui et Alain Lestienne sont intervenus auprès des conducteurs de la ligne F de la Régie départementale des transports de l'Ain (RDTA), affrétée par la Société des transports genevois.

« *Après une étude sur place, à la fin de 1997, précise Ali, nous avons constaté que les conducteurs de la RDTA effectuaient surtout du ramassage scolaire et des déplacements touristiques, et n'avaient pas l'habitude de la conduite en ville. Notre intervention a donc consisté à les former à la conduite urbaine et à leur apprendre tous les aspects du métier de machiniste-receveur.* » Alain poursuit : « *Nous avons dû tenir compte des particularités dues à une ligne desservant deux pays, la Suisse et la France. Ce qui nous a amenés, en plus de la formation prévue, à jouer le rôle de conseil et à monter des réunions sur l'exploitation de la ligne ainsi que sur le management.* » Deux exemples de formation qui sont autant d'occasions pour le NEF de montrer son savoir-faire et sa capacité à l'adapter aux spécificités, parfois étonnantes, des réseaux pour lesquels il intervient. ■

Simone Feignier



D.R.

## **Une dépanneuse pour Sarajevo**

**L**e 7 janvier 1998, la RATP a fait don à la société Gras – transports urbains de Sarajevo (Bosnie-Herzégovine) – d'une dépanneuse de vingt et une tonnes, dotée d'un moteur de deux cents chevaux et de six roues motrices. Un don qui s'insère dans le cadre de la mission de diagnostic des transports urbains de la ville de Sarajevo, souhaitée, à l'été 1996, par l'association Métropolis et réalisée par la RATP (ELL n° 65). L'objectif de Métropolis, qui regroupe des grandes villes mondiales, est d'aider à la reconstruction du réseau de transports de Sarajevo. Cette puissante dépanneuse, propriété du ministère français de la Défense, a été utilisée pendant de longues années par la RATP pour l'assistance de ses quatre mille bus. Dorénavant, elle servira comme autogruie au personnel de la société Gras pour tirer en cas de panne ses autobus, ses minibus et les tramways sortis de leurs rails. La formation du personnel sera assurée sur place par les militaires français présents à Sarajevo. « *Maintenant, nous allons aider la ville de Sarajevo à moderniser les équipements d'exploitation de son réseau de tramways* », explique Jean-Paul Laurens, en charge de ce dossier au département International. **Contact - Jean-Paul Laurens, tél. : (01 44 6)8 31 42.**

## **Calypso, passe multiservice**

**A**près Icare, le projet européen du passe sans contact mené en partenariat avec tous les opérateurs de transport d'Ile-de-France, voici maintenant Calypso, un nouveau passe multiservice. C'est la RATP qui coordonne la recherche effectuée avec vingt-deux partenaires européens. Se présentant sous la forme d'une carte à puce rechargeable et lisible à distance, Calypso allie la billettique et la monétique. Très pratique pour le citadin, il réalise le mariage parfait entre le passe sans contact, afin de se déplacer avec les transports, et le porte-monnaie électronique, pour effectuer certains petits paiements : téléphone, affranchissement postal, distributeur de boissons, parking, etc. Les premières expérimentations vont être lancées cette année, dans quatre villes européennes. A Lisbonne, à l'occasion de l'Exposition universelle et jusqu'en décembre 1999, mais aussi à Constance, Venise et Paris. L'ambition de Calypso est d'être à la base d'un standard international. En effet, au-delà d'une présence dans toutes les instances de normalisation, Calypso a, parmi ses partenaires, un réseau mondial d'utilisateurs qui regroupe, à ce jour, vingt fédérations d'opérateurs représentant plus de cent soixante réseaux et fournisseurs de services. Un projet qui concerne directement plus de cinquante millions de personnes en Europe.

**Contact - Manoëlle Présent, tél. : (01 43 0)3 93 28.**



MARGUERITE/SG-AV

# Utiles Adup

**Les appareils de distribution automatique délivrent dorénavant tous les titres de transport SNCF et RATP. Modernes, pratiques, ludiques, ils équipent actuellement sept lignes de métro.**

Ils sont au nombre de deux cents, installés sur sept lignes de métro\* : ce sont les Adup 96. Dernière génération d'appareils de distribution automatique de titres de transport, ils sont construits par les sociétés Dassault et Monétel. Ces appareils devraient permettre de réduire les ventes effectuées par les agents, les libérant ainsi pour d'autres tâches. L'originalité de ces Adup 96 ? Ils délivrent tous les titres RATP-SNCF, pour toutes les destina-

tions en Ile-de-France, hormis les billets spécifiques tels que Paris Visite, Mobilis, cartes hebdomadaires ou demi-tarifs... De plus, ils acceptent pièces et cartes de crédit (au-delà de 45 francs) mais pas les billets. Et, surtout, ils ont un petit côté ludique avec leur « rouleau » qui permettent, à l'instar des jeux vidéo, de se déplacer rapidement sur l'écran – en couleur et illustré. Les informations, données en quatre langues sur l'écran, sont en couleurs et agrémentées de petits dessins.

En septembre 1997, le nouvel Adup a été soumis au jugement de la clientèle francilienne, provinciale et étrangère. Verdict favorable, les Adup sont bien

perçus par la clientèle : « pratiques et simples à utiliser... », « les opérations s'effectuent rapidement... », l'appareil est jugé moderne, convivial et ludique.

## Beaucoup trop discret

Deux critiques ont cependant été émises : sa couleur trop discrète, très sobre et sa trop bonne intégration dans l'univers de la station qui limitent sa visibilité. Et les voyageurs ne repèrent pas toujours sa fonction de vente de titres de transport, l'identifiant souvent à d'autres distributeurs (de billets de banque ou de cartes de visite, de plans, d'informations...). Sous réserve de quelques modifications afin d'améliorer la clarté et la lisibilité des informations sur l'appareil et sur les écrans, une nouvelle commande de quatre-vingt-trois Adup renforcera l'équipement de certaines stations. ■

\* Lignes de métro équipées en Adup 96 : 5, 6, 8, 10, 12, 13, ainsi que sur T2 pour le tramway.

Simone Feignier

**Contact - Raphaël René-Bazin, PRO, tél. : (01 44 6) 8 36 25 ; et Jean-Yves Quémener, MTR, tél. : (01 44 6) 8 27 81.**

## Paroles d'agents

**Houria Badji, Reuilly-Diderot, ligne 8**

• L'Adup nous soulage beaucoup en fin de mois, lors des ventes de Carte Orange, mais il n'accepte que la Carte Bleue ou les pièces de monnaie, or la plupart de nos clients ont des billets et sont donc obligés de revenir vers nous ! C'est utile pour les gens pressés... Les informations étant données en plusieurs langues, il est utilisé sans difficultés par les étrangers. Nous n'avons pas eu d'ennuis avec sa mise en service, le système me paraît au point.

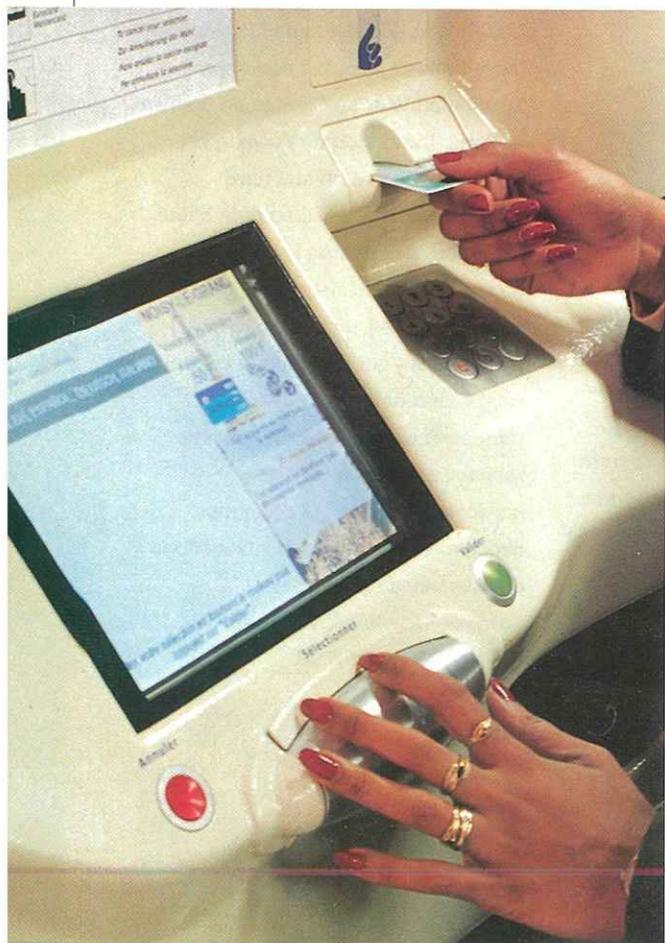
**Valérie Bréal, Saint-Marcel, ligne 5**

• La station desservant l'hôpital de La Salpêtrière, notre clientèle est constituée de beaucoup

d'habités qui achètent leurs titres au guichet. L'utilisation de l'Adup ne semble pas poser de problèmes, d'autant que, les jours qui ont suivi son installation, les équipes mobiles étaient présentes pour aider les personnes en difficulté.

**Sylvie Math, Reuilly-Diderot, ligne 8**

• Je suis titulaire à Reuilly et je connais mes voyageurs. La plupart préfèrent venir me voir et n'utilisent pas l'Adup. En plus, l'appareil ne vend pas les demi-tarifs... L'installation de l'Adup a entraîné la suppression de l'une des deux recettes de la station et nous n'avons plus de chef de station. Reuilly est désormais une station à agent unique.



DUPEY/SG-AV

## FETE DU FOOT A PARIS ET A LYON

A Lyon comme à Paris, l'animation sera reine. A Lyon, trente-deux stations de métro seront décorées **aux couleurs des pays finalistes**. A Paris, les lignes de métro, les deux lignes de RER et plusieurs centres bus présenteront les spécificités **culturelles, artistiques et touristiques** des pays participants.



# FRANCE 98 : LA RATP PARIE GAGNANT

## UN EVENEMENT MAJEUR

La Coupe du monde de football est un **événement sportif majeur**, mais c'est aussi un enjeu de taille pour la RATP, qui doit faire la preuve de sa capacité à transporter **des milliers d'amateurs** de football sur ses réseaux.



## DES CHIFFRES RECORDS

La Coupe du monde de football, qui se déroulera du 10 juin au 12 juillet, c'est quelque **37 milliards** de téléspectateurs en audience cumulée, **2,5 millions** de spectateurs attendus, **800 000 visiteurs**, 64 matchs, **32 pays** finalistes, 10 villes organisatrices...

**CINQ CENTS PLACES À GAGNER**  
pour les agents, dont quinze pour  
la finale. Un concours interne réservé  
aux agents en activité est organisé.  
**Les modalités de ce concours**  
**vous sont communiquées**  
**en pages 31 et 32 de ce numéro.**



# LES ENJEUX STRATEGIQUES DU MONDIAL

**Des rames supplémentaires sur le métro et le RER, un service renforcé sur le réseau bus, une maintenance accrue, une mobilisation générale... Pour la Coupe du monde de football, la RATP a mis des moyens à la mesure de l'événement.**

**L**a Coupe du monde de football, du 10 juin au 12 juillet, est considérée comme l'événement le plus médiatique du siècle. L'affiche donne le vertige : 37 milliards de téléspectateurs en audience cumulée, 2,5 millions de spectateurs attendus, 800 000 visiteurs, 10 000 journalistes, 64 matchs, 32 pays finalistes, 10 villes organisatrices... Pour la France, le défi est de taille : marier la convivialité gauloise à une organisation en béton. Et, pour la RATP, la dimension des enjeux n'échappe à personne.

## En localisant le Stade de France

*« Tout le monde a compris qu'en localisant le Stade de France à Saint-Denis, l'Etat et les pouvoirs publics ont fait le pari des transports en commun et, plus particulièrement, de la RATP et de la SNCF », explique Henri Schwebel, DGA du pôle service voyageurs et maître d'ouvrage du dossier Coupe du monde.*

Aussi, pour faire face à l'enjeu de service public, l'entreprise a d'abord pris des mesures exceptionnelles en termes de transport. La ligne B a prévu de tripler l'offre de service aux heures d'affluence, à l'arrivée et à la sortie du stade, soit une rame toutes les trois minutes, permettant d'acheminer au total 25 000 spectateurs. La ligne 13 engagera quinze trains supplémentaires, avec

Le match de football France-Espagne a inauguré le Stade de France le 28 janvier dernier.

MARGUERITE SGAV

un intervalle de deux minutes et demie, pouvant accueillir 13 000 voyageurs. Les lignes 9 et 10 verront également leurs services renforcés pour la desserte du Parc des Princes. Du côté des bus, les centres concernés par celle des deux stades et du Centre international des médias, à la Porte de Versailles, ont planifié des services supplémentaires et, notamment, des navettes pour le transport des journalistes. Tous les secteurs de la maintenance (MRF, MRB, ITA, ESE, SIT) se sont également mobilisés pour coopérer pleinement avec les exploitants. Ainsi, les équipes d'intervention, la journée comme la nuit, seront renforcées les jours de matches. Les ateliers procèdent déjà au stockage de matériel et des actions préventives sont programmées...

Parallèlement à l'enjeu de service public se joue celui de l'image. Les centaines de millions de téléspectateurs auront les yeux rivés sur la France, les villes organisatrices, les réseaux de transport, et jugeront de leur

## → Les mesures internes

- **Anticipation des embauches de façon à dégager deux cent cinquante agents en plus par rapport à un plan d'embauche normal. Ils seront affectés à l'exploitation et à la sécurité sur les lieux et les activités les plus chargés;**
- **embauche ponctuelle pour la durée de la Coupe du monde de quatre cents jeunes, âgés au moins de 18 ans, sous contrat à durée déterminée de six semaines, afin de compléter les équipes d'accueil. La priorité sera donnée aux enfants d'agents parlant au moins une langue étrangère;**
- **attribution normale des congés compte tenu des deux mesures précédentes;**
- **les compensations pour événements exceptionnels seront appliquées selon les règles habituelles;**
- **le principe d'une prime reconnaissant la contribution des agents au bon déroulement de l'événement fait l'objet de discussions avec les organisations syndicales à l'heure où nous mettons sous presse.**



Les supporters de l'équipe de France ont fait régner une ambiance bon enfant sur la ligne 13.

la possibilité à chaque site de développer des fonctionnalités différentes selon les types de clientèle, et ce, en privilégiant la maîtrise des langues étrangères. Des points d'information Coupe du monde seront ainsi installés, avec des agents appuyés par des jeunes en contrat à durée déterminée (voir encadré). Du côté du RER, même dispositif, avec un point central d'information à Châtelet.

«L'axe majeur de cette Coupe du monde sera le zéro défaut, tant en matière de service rendu que pour la qualité de l'accueil, rappelle Henri Schwebel. Le Mondial tombe à point nommé sur le chemin que parcourt l'entreprise afin de devenir une entreprise de référence.»

L'animation fait également partie de l'enjeu de l'image et doit apporter, comme le précise Michel Platini,

*«la dimension sociale, populaire et culturelle, rarement prise en*

*compte dans les précédentes éditions».* La RATP a bien enregistré le message. Ainsi, la quasi-totalité des lignes de métro, les deux lignes du RER et plusieurs centres bus se sont associés pour présenter dans divers lieux du réseau les spécificités culturelles, artistiques, touristiques de plusieurs pays participant à ce Mondial. «Le choix de la RATP, en tant que prestataire agréé de la Coupe du monde en transports urbains de voyageurs, signifie que l'on a confiance dans les moyens d'une entreprise publique susceptible d'exercer une mission de service public et dans sa capacité à participer à la réussite de l'organisation, comme de contribuer à valoriser l'image nationale », conclut Henri Schwebel.

## à Saint-Denis, l'Etat a fait le pari des transports en commun

capacité à organiser un accueil sans faille et une animation chaleureuse. «L'entreprise, sur le plan de l'accueil a amorcé un programme ambitieux, poursuit Henri Schwebel. La Coupe du monde est une formidable opportunité pour progresser dans ce secteur.» Un premier travail a consisté à identifier les endroits les plus sollicités, en repérant les stations desservant les stades, celles constituant les premiers points de contact (gares et aéroports), celles relatives aux correspondances, celles à proximité des zones hôtelières, celles situées près des quartiers touristiques et celles où se dérouleront des manifestations ponctuelles et spécifiques. Une typologie de cinquante-quatre lieux offrant

# FRANCE-ESPAGNE : LE COUP D'ESSAI



Sur la ligne B du RER, ici à Denfert-Rochereau, les agents de contrôle, de gare et de sécurité, appuyés par les CES, ont réussi à canaliser une foule très dense.

MAIBOUSSIN/SG-AV

**A l'occasion du match de football France-Espagne, la RATP a montré son professionnalisme.**

**Sur le terrain, les agents étaient à pied-d'œuvre.**

**L'effervescence aussi. Reportage à chaud.**

**M**inistres, pouvoirs publics, médias, tout le monde s'est accordé à saluer le sans-faute des transports en commun à l'occasion du match de football France-Espagne, qui inaugurait le Stade de France, le 28 janvier. Et, pourtant, les médias ne s'étaient pas privés de brandir le spectre du chaos... Si la France a gagné, les transports publics aussi ! Une réussite qui mérite quelques explications.

Le Stade de France a eu la bonne idée d'ouvrir ses portes à 17 heures, soit plus de trois heures avant le coup d'envoi. Tant et si bien que l'arrivée des supporters a pu s'étaler tout au long de cette fin de journée. Sur la ligne 13, à 18 heures, malgré l'affluenc, cela passe sans problèmes. Jean-Pierre Cargoet, conducteur sur la ligne 13, confirme : « Je suis surpris.



CHABROL/SG-AV

*Les supporters sont calmes. Mais comme c'est le premier match, il est encore trop tôt pour juger. En fait, on ne peut pas parler d'un vrai test, car cette fois-ci ils*

## On ne peut pas parler d'un vrai

*viennent l'esprit détendu. Pour la Coupe, ils devraient être plus échauffés.» Sur la ligne B du RER, à Châtelet-Halles, la foule est très dense, la grève de la ligne D obligeant les voyageurs à emprunter cette ligne. Agents du contrôle et agents des gares appuyés par de nombreux CES, agents de sécurité, s'activent. « On fait en sorte pour que tout se passe bien. C'est le premier essai et on n'a pas le droit à l'erreur », commente Jacky Lunel, agent des gares. A la station Saint-Denis-Porte-de-Paris, 19 heures, il règne une grande effervescence : agents du contrôle, agents mobiles, agents de station ou de sécurité organisent la canalisation, sans heurt, dans la bonne humeur. « On apprend à gérer cette grande affluenc, commente Cyril Fauchor, agent de station sur la ligne 13, mais je ne suis pas inquiet. La police assure nos arrières. » En effet,*

un escadron de gardes mobiles s'est réparti depuis les quais jusqu'à la surface. Au dessus, la gare routière et sa noria de bus. Ali Laheche, machiniste sur le 177, avoue ses craintes: «On appréhende surtout la sortie...» Philippe Perrol, machiniste sur le 154, lui, est plus serein: «Je m'attendais à plus de perturbations quant à la circulation et au comportement des supporters. Comme quoi il y a des préjugés.» André Goutal, commissaire principal chargé du secteur métro Porte-de-Paris, résume: «Les gens sont arrivés tôt, et se sont tranquillement disséminés autour du stade. Lors du Mondial, cela sera plus difficile à organiser du point de vue de la sécurité publique, car il risque d'y avoir une montée en puissance de la délinquance.» Chacun appréhende au fond de lui-même la sortie, qui reste la grande inconnue. 22h45, les premiers spectateurs, complètement frigorifiés, apparaissent. Aussitôt, le dispositif de canalisation se met en place. Les agents de la RATP forment un cordon pour orienter alternativement les spectateurs vers l'un ou l'autre accès menant au quai. Quand les deux lignes de contrôle arrivent à saturation, le cordon opère un blocage, le temps de vider la salle des billets. En contact radio permanent avec le quai de départ, ce dispositif rythme ainsi les vagues de voyageurs avec une maîtrise étonnante. Du côté de la gare routière, même procédé, même résultat. «C'est bon pour nous, puisque nous



## Le saviez-vous ?

■ **Les temps de trajet pour se rendre aux gares desservant le Stade de France depuis :**

**la gare Saint-Lazare (ligne 13): 20 minutes;**

**Châtelet (ligne B): 10 minutes;**

**l'aéroport d'Orly (via Antony): 45 minutes;**

**La Défense: 25 minutes.**

■ **Les temps de marche à pied pour se rendre au Stade de France depuis :**

**Saint-Denis-Porte-de-Paris (ligne 13):**

**5 à 10 minutes pour 400 mètres;**

**La Plaine-Stade-de-France (ligne B):**

**10 minutes pour 650 mètres;**

**Stade-de-France-Saint-Denis (ligne D):**

**20 minutes pour 1200 mètres.**

■ **Lignes de bus desservant le Stade de France :**

**le 139 depuis la porte de la Villette, le 256 ou le 302**

**depuis la porte de la Chapelle, le 255 depuis la porte**

**de Clignancourt, le 173 depuis la porte de Clichy.**

■ **5 000 fonctionnaires de police et de gendarmerie, à l'extérieur des stades, renforceront les effectifs habituels.**

■ **Un « stadier » s'occupera de 100 spectateurs à l'intérieur du stade.**

■ **Transports 98, le billet aller-retour, qui permet de se rendre à tous les matchs internationaux se déroulant au Stade de France et au Parc des Princes, du 29 janvier au 12 juillet : 10 francs pour 2 zones, 20 francs pour 3 zones, 63 francs pour 6 zones, 77 francs pour 8 zones.**

## test car cette fois-ci les supporters sont venus l'esprit détendu



avons travaillé depuis longtemps ce sujet, explique Jacques Dorey, responsable de l'équipe de ligne du 154. Les spéciaux ont été bien prévus, on ne fera pas un Atlanta bis ! Toutefois, pour la Coupe du monde, on n'aura pas la même clientèle. »

En une heure pile, à 23 h 45, tout le monde a pu repartir. «C'est un vrai travail d'équipe avec l'expérience du terrain, jubile Eric Blosser, agent sur la ligne 13, et c'est une bonne répétition. Restent encore les matchs de février et de mars pour confirmer la qualité de nos méthodes. » A Châtelet, RER, tout est calme, les supporters semblent s'être littéralement volatilisés. A Eric Naquin, pilote sur la ligne 13, de conclure: « Cela s'est bien passé grâce à un public complice. Ce sera plus difficile pour le Mondial, mais, maintenant, j'ai davantage confiance. »



MARGUERITE/SG-AV

## UNE SECURITE BIEN ARBITREE

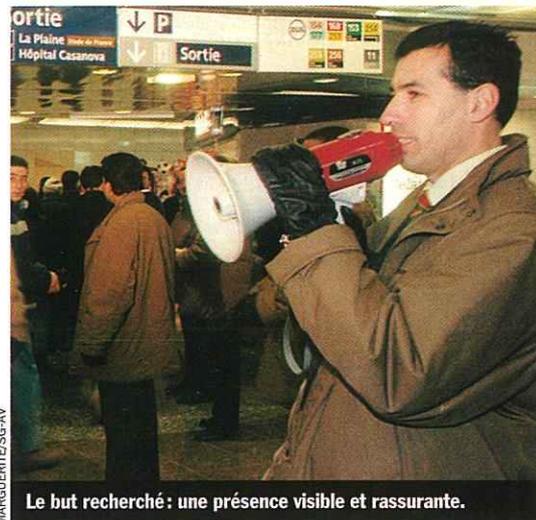
**Canaliser, réguler, contrôler. La RATP et les différents partenaires de police ont coordonné leurs actions pour assurer une sécurité maximale. Le détail des mesures.**

**L**a Coupe du monde, c'est la grande affaire de la sécurité», entame Philippe Chamarande, assistant du directeur au département Sécurité. Depuis un an, la RATP s'y prépare en coopération avec différents partenaires de police : la Direction de la sécurité publique de la préfecture de police et, en particulier, le Service de protection et de surveillance du métropolitain (SPSM) ; la Direction départementale de la sécurité publique de la Seine-Saint-Denis, la police judiciaire, les Renseignements généraux (RG), la Brigade de surveillance des chemins de fer, la gendarmerie... « Toute la difficulté réside dans la coordination, la complémentarité et la synergie de l'ensemble de ces acteurs pour constituer un dispositif harmonieux et efficace », poursuit

Philippe Chamarande. Les réunions techniques ont ainsi permis d'identifier trois problèmes majeurs : la canalisation des voyageurs, la régulation des flux des supporteurs déferlant sur les réseaux (tous les scénarios de crise ayant été passés en revue), la surveillance et le contrôle de populations difficiles (avec mesures d'accompagnement dans les rames). Ainsi, les opérations de surveillance concerneront les stations et les rames

### Une section sera engagée da

desservant les deux stades comme les grandes stations de correspondance. Le but recherché est la présence visible et rassurante. En vue de prévenir les actes de violence ou de vandalisme, la direction des RG engagera



MARGUERITE/SG-AV

Le but recherché : une présence visible et rassurante.

## → La mission Coupe du monde

**La mission Coupe du monde a été créée en juillet 1996, rattachée à la Délégation générale à la communication (DGC) avec pour tâches :**

- **instauration des conditions du partenariat avec le CFO et du réseau de correspondants externes : les dix villes organisatrices, la police, les institutionnels... ;**
- **formalisation des volets transports, accueil, animation, billetterie, social ;**
- **interface avec le réseau des responsables Coupe du monde ;**
- **mise en cohérence des différentes actions et rôle de « facilitateur ».**

**Maître d'ouvrage du dossier Coupe du monde : Henri Schwebel, DGA, pôle service aux voyageurs.**  
**Chef du projet : Vincent Relave (DGC).**  
**Responsable de la mission : Nadine Berger.**  
**Un responsable par département d'exploitation anime le réseau des responsables Coupe du monde au niveau des unités opérationnelles.**

sa section spécialisée dans la lutte anti-hooliganisme. Des équipes de démineurs du laboratoire central de la préfecture de police, assistées d'équipes de cynophiles spécialisées dans la détection des explosifs seront également mobilisées. Les moyens techniques ne seront pas en reste : PC 2000 à Lyon-Bercy, PC du Stade de France, PC SNCF de Paris-Nord, radiolocalisation des bus et des véhicules de sécurité, couverture

## is la lutte anti-hooliganisme

complète par radiotéléphonie des réseaux, hélicoptères... « Mais nous conservons un effectif suffisant hors les matchs pour continuer à assurer la sécurité générale ! » rappelle Philippe Chamarande.



**Les stations de métro lyonnaises seront décorées aux couleurs des trente-deux pays finalistes. Ici, la station de La Part-Dieu.**

deux ou trois minutes. La signalétique sera soignée : jalonnement spécifique pour indiquer le passage d'un mode à un autre, points de correspondance bien identifiés, grande visibilité des lieux de départ et d'arrivée au stade. En ce qui concerne les tarifs, outre le pass Mobifoot, le ticket Liberté à 24 francs, valable sur l'ensemble du réseau lyonnais, le sera sur les navettes A et B le jour du match. Un ticket spécial parking, à 10 francs, sera vendu sur les navettes C et D.

Pour l'accueil, quatre agences commerciales bénéficieront d'agents bilingues (anglais ou espagnol) à La Part-Dieu, Perrache, Bellecour et République. Des conducteurs polyglottes seront également affectés sur les quarante-cinq services mis en place les jours de match. Quant à l'animation, trente-deux stations de métro seront décorées aux couleurs des trente-deux pays finalistes. La retransmission des matchs depuis deux murs d'image, dans les stations Bellecour et Saxe-Gambetta ou Charpennes, est programmée. Une décoration des rames de métro aux couleurs du Mondial est en cours de montage. Enfin, des groupes musicaux dans les rames et dans les stations, ainsi qu'un programme thématique sur Radio Métro compléteront les animations du réseau. La communication publique ne sera pas oubliée, avec une campagne d'affichage sur le bien-fondé de l'usage des transports en commun prévue sur le réseau. Un guide d'information sur l'offre de transport et la gamme tarifaire sera disponible aussi bien pour le public que pour les agents. L'enjeu pour le réseau des transports en commun lyonnais, tant en termes d'image que de qualité de service, ne doit souffrir d'aucune faiblesse. Et Lyon n'est pas la seule ville à partager cet objectif. ■

Dossier réalisé par Philippe Carron

# LA PART DE LYON

**Lyon, l'une des dix villes organisatrices de la Coupe du monde, fait aussi la part belle au transport. Navettes bus spéciales, nouvelle signalétique, agences commerciales, campagne d'affichage... Lyon s'est aussi préparée à recevoir les amateurs de ballon rond.**

**L**a ligne B du métro n'arrivera au stade Gerland qu'en septembre 2000. Mais Lyon a des ressources : dès juin 1998, quatre navettes bus desserviront le stade.

Deux d'entre elles, en continuité des terminus des lignes A et B du métro, mettront de douze à quinze minutes pour atteindre le stade. Les deux autres, C et D, permettront de rejoindre en quelques minutes deux parcs automobiles avec gardiens, gratuits, aménagés pour la circonstance, et d'une capacité de huit mille places. Ces navettes seront mises en service quatre heures avant chaque début de rencontre et deux heures après les fins de match, avec un départ toutes les

# Retraite : quand partir ?

*Alors que l'aménagement du temps de travail et l'emploi des jeunes sont à l'ordre du jour, la RATP a mis en place des dispositifs de cessation partielle ou complète d'activité pour les agents en fin de carrière. Avec à la clé des embauches compensatoires de jeunes.*

**A** la RATP, selon les différentes carrières effectuées, les âges de départ à la retraite s'échelonnent de 50 à 65 ans. Les agents de l'exploitation partent à la retraite à 52 ou 53 ans en moyenne.

Ce sont donc surtout les cadres et les agents de maîtrise qui sont intéressés par la cessation progressive d'activité (CPA) et la cessation anticipée d'activité (CAA), compte tenu de l'organisation du

régime d'assurance vieillesse de la RATP (fiche 3) et, aussi, du coût financier d'un tel choix. Ces dispositifs intéressent les secteurs de maintenance, où l'âge de la retraite est fixé à 55 ans, mais l'âge de départ peut être plus élevé, de nombreux agents ayant effectué des carrières mixtes. Les chiffres sont parlants : sur les huit cents personnes potentiellement concernées par la cessation anticipée d'activité, 87 % sont des cadres ou des

agents de maîtrise. Depuis 1996, sur les cent quarante-huit contrats de cessation progressive d'activité, 84 % ont été signés par des agents de l'encadrement, et 58 % des agents appartiennent à des départements de maintenance.

La réussite de la CAA et de la CPA représente un enjeu important dans les secteurs de la maintenance et de l'ingénierie, afin de faciliter la transmission des savoir-faire et de rajeunir l'encadrement technique.

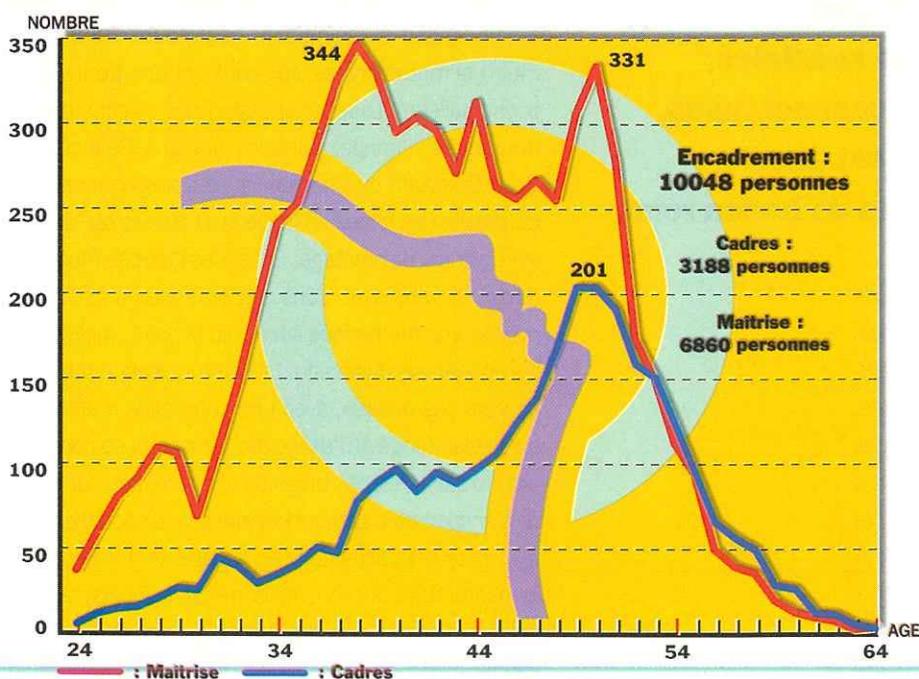
A la fin des années 60, l'ingénierie a opéré des embauches massives pour la construction du RER (voir schéma). C'est donc bientôt toute une classe d'âge qui va faire valoir ses droits à la retraite, et le risque de la perte de savoir-faire est bien réel, particulièrement à ITA et ESE. La cessation progressive d'activité, en régulant ces départs, peut permettre la transmission des connaissances entre générations.

Autres enjeux, le rajeunissement de la population des cadres et sa professionnalisation. A la RATP, il y a actuellement neuf cents départs à la retraite par an, dont seulement soixante cadres et deux cent quatre-vingts agents de maîtrise. Dans des secteurs tels que SIT, l'apparition de techniques innovantes et les évolutions technologiques créent le besoin de compétences nouvelles, qui se trouvent surtout à l'extérieur de l'entreprise.

D'où l'intérêt de la cessation anticipée d'activité libérant des possibilités d'embauches. Il est encore trop tôt pour mesurer l'impact de ces mesures en termes d'emploi. Mais les deux protocoles d'accord, concernant la CAA et la CPA, prévoient à cet effet des commissions de suivi.

Yvonne Kappès-Grangé

## Cadre et maîtrise : la courbe des âges.



Le pic à 38 ans correspond aux embauches massives de 1981 à 1983. Le pic à 50 ans correspond aux embauches liées à la construction du RER (fin des années 60).



CAA

## Cessation anticipée d'activité

La cessation anticipée d'activité (CAA) permet aux agents le souhaitant, et sous certaines conditions, de quitter l'entreprise avant la date légale de mise à la retraite. Ce choix est définitif et irrévocable. Chaque départ est compensé par l'embauche statutaire d'un jeune dans les métiers de base de l'entreprise, ainsi que de jeunes diplômés cadres et agents de maîtrise. Ce dispositif a fait l'objet d'un protocole d'accord, signé le 1<sup>er</sup> octobre 1997, par six organisations syndicales. Il est applicable pour trois ans, jusqu'au 31 décembre 2000.

### ● Bénéficiaires

■ A partir de 55 ans, les agents statutaires totalisant l'ancienneté de service exigée pour bénéficier d'une pension d'ancienneté,

mais trop jeunes pour remplir les conditions âge.

■ A partir de 57 ans, les agents statutaires et contractuels, ayant travaillé auparavant dans d'autres entreprises. Ils doivent totaliser quarante annuités, tous régimes confondus, dont au moins quinze à la RATP (ou trente-sept annuités et demie, dont vingt-cinq à la RATP).

### ● Rémunération et cotisations

■ Jusqu'à sa mise à la retraite, l'agent en CAA perçoit 70 % de son salaire statutaire (ce qui exclut les primes). Il cotise pour la retraite et acquiert des annuités, à raison de 0,7 annuité par an. Il peut aussi cotiser pour compléter l'acquisition des annuités.

### ● Situation de l'agent en cours de CAA

L'agent en cours de CAA est toujours considéré comme actif jusqu'à sa mise à la retraite :

- il est placé en classement sédentaire ;
- il bénéficie des mêmes avantages sociaux qu'un agent en activité ;
- il ne peut exercer aucune activité salariée.

### ● Bilan

■ 36 CAA signées au 12/03/1998.

#### Pour en savoir plus

S'adresser au responsable Ressources humaines de votre unité.

CPA



## Cessation progressive d'activité

La cessation progressive d'activité (CPA) organise le travail à mi-temps pour les agents volontaires, et sous certaines conditions. La signature de deux conventions de CPA entraîne l'embauche statutaire d'un jeune de moins de 26 ans, à temps plein. Cette mesure a fait l'objet d'un protocole d'accord, signé le 26 avril 1996 par neuf organisations syndicales, valable pour trois ans, jusqu'au 1<sup>er</sup> mai 1999.

### ● Bénéficiaires

■ Les agents, à partir de 50 ans, s'ils totalisent vingt-cinq années de service.

### ● Rémunération et cotisations

■ A partir de 50 ans, l'agent en CPA perçoit 70 % de sa rémunération (salaire statutaire, primes d'emploi, de gestion et de résultat).

■ S'il part à 55 ans en CPA, 75 % de sa rémunération.

Il cotise pour la retraite et acquiert des annuités, à raison de 0,7 annuité par an ou 0,75 selon les cas. Il peut aussi cotiser pour compléter l'acquisition des annuités.

### ● Organisation

■ Le mi-temps est réparti sur la journée, la semaine, la quinzaine, le mois ou l'année, en fonction des souhaits du salarié et des contraintes liées à l'organisation du travail.

### ● Bilan

■ Nombre de contrats signés : 61 au 12/03/98.

■ Nombre d'embauches effectuées : 43 au 12/03/98, dont 41 jeunes de moins de 26 ans.

#### Pour en savoir plus

■ S'adresser au responsable Ressources humaines de votre unité.

VOS DROITS



## Retraite-pensions

Un agent peut faire valoir ses droits à la retraite :

- à partir de 60 ans et trente années de service pour les agents du tertiaire (services sédentaires) ;
- à partir de 55 ans et vingt-cinq années de service pour les agents des services actifs A de la maintenance principalement (selon conditions de travail) ;
- à partir de 50 ans et vingt-cinq années de service pour les agents des services actifs B de l'exploitation principalement (selon conditions de travail).

Pour le calcul du montant de la pension

- Les exploitants bénéficient d'une bonification d'une annuité tous les cinq ans, limitée à cinq annuités sur une carrière.
- Le maximum des annuités prises en compte pour le calcul de la pension est de trente-sept annuités et demie.
- Le calcul de la pension prend en compte les salaires versés les six derniers mois avant le départ à la retraite.

#### Pour en savoir plus

■ Demande de renseignements relatifs à la retraite pour les reconstitutions de carrière sur imprimé modèle 018 6016R.

«**P**CC, ici la rame 602 à Glacière, parlez !  
- Rame 602, ici le PCC, parlez ! - Ici,  
rame 602 à la sortie de Glacière sur la

voie 1, je demande l'échange du matériel au terminus, parlez ! - Ici PCC, je demande le motif, parlez !... » Ainsi, chaque jour, des centaines d'appels transitent par l'intermédiaire de la liaison phonique du téléphone haute fréquence (THF), permettant de relier tous les conducteurs des treize lignes du métro aux treize chefs de régulation du Poste de commandes centralisées (PCC), situé au quatrième étage du boulevard Bourdon. Le conducteur est isolé techniquement dans sa loge de conduite. De fait, le THF est son seul lien avec l'extérieur. Il peut à tout moment joindre le PCC, mais aussi les autres conducteurs qui se situent dans le même secteur.

Pour communiquer, le THF utilise comme technique la modulation de fréquence (FM) : une fréquence porteuse à 90 kilohertz, modulée par la parole. Le signal est alors transmis au rail de traction puis aux câbles de liaison, qui cheminent le long des tunnels, jusqu'au PCC. D'où la difficulté majeure : éviter que les parasites, produits par les nombreux signaux électriques transitant dans les tunnels, viennent perturber la liaison. Cependant, une enquête récente, effectuée auprès des conducteurs et chefs de régulation des lignes 4, 6 et 9 - qui ont vu leurs installations THF modernisées en 1996 -, montre que la liaison est jugée « globalement » satisfaisante.

Depuis 1967, date de sa première installation sur la ligne 1, le THF a su remplir une double mission : garantir le lien sécuritaire, en cas d'incident d'exploitation, et assurer un lien quotidien entre les conducteurs et les chefs de régulation.

**Contact -**

**Jean-François Lallemand,**  
tél. : (01 48 0)4 23 41.

# THF : le fil co



MAUBOUSSIN/SG-AV

**Liaison permanente entre les trains et le PCC.** Elle est assurée, dans les deux sens, par neuf cents boîtes de couplage. D'un côté, les boîtes reçoivent le signal émis par les postes mobiles des conducteurs, via les rails de traction et de roulement (voir photo ci-dessous), qu'elles retransmettent au PCC, via l'armoire de ligne. De l'autre, elles reçoivent le signal du PCC, via l'armoire de ligne, qu'elles retransmettent au conducteur.



DUPLY/SG-AV

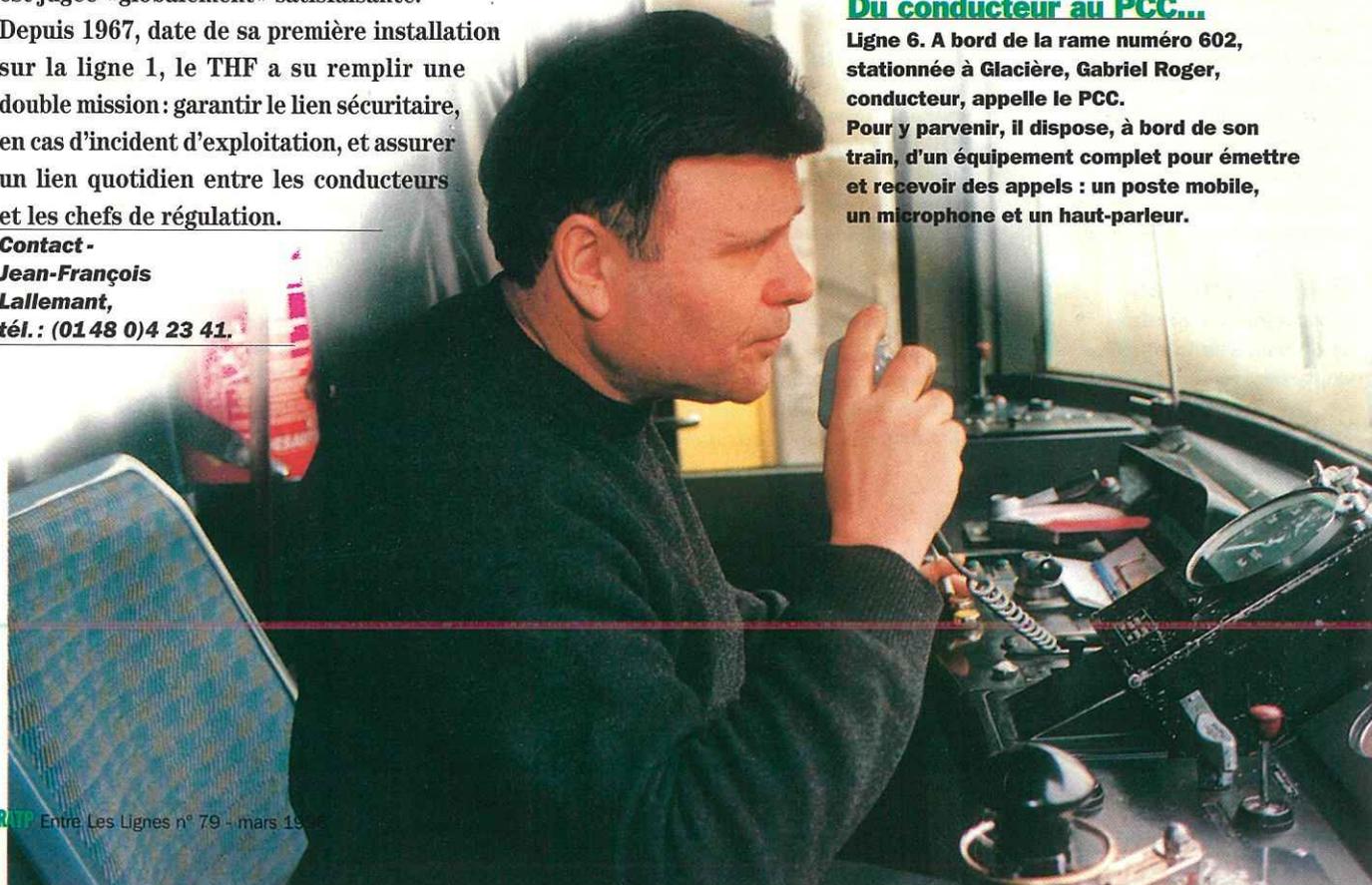


MAUBOUSSIN/SG-AV

Connexion sur le rail.

**Du conducteur au PCC...**

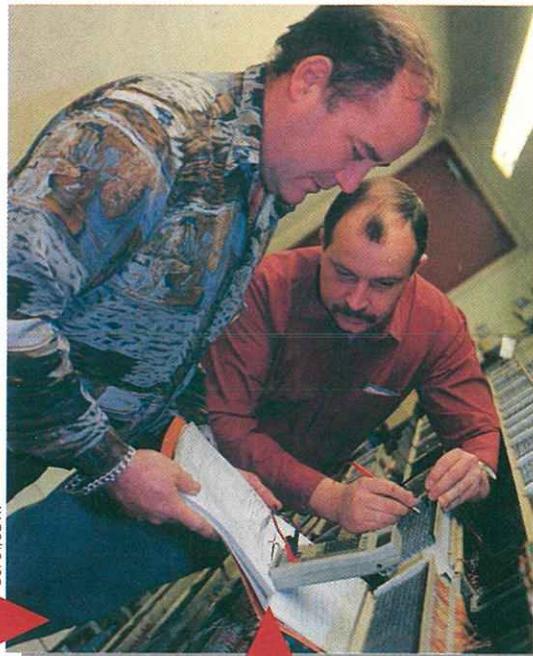
Ligne 6. A bord de la rame numéro 602, stationnée à Glacière, Gabriel Roger, conducteur, appelle le PCC. Pour y parvenir, il dispose, à bord de son train, d'un équipement complet pour émettre et recevoir des appels : un poste mobile, un microphone et un haut-parleur.



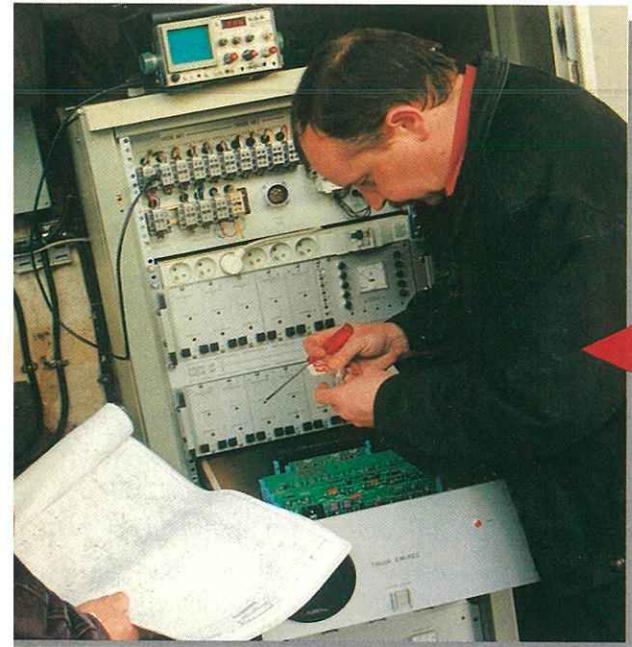
DUPLY/SG-AV

# nducteur

**Local technique PCC.** Les signaux assurés par les liaisons des soixante armoires de ligne et des neuf cents boîtes de couplage parviennent aux armoires situées dans les locaux techniques du PCC de Bourdon. Les signaux sont amplifiés et dirigés vers les PCC respectifs. En parallèle, des écoutes de lignes permettent aux exploitants d'être à l'écoute du PCC et des trains.



DUPUYSG-AV

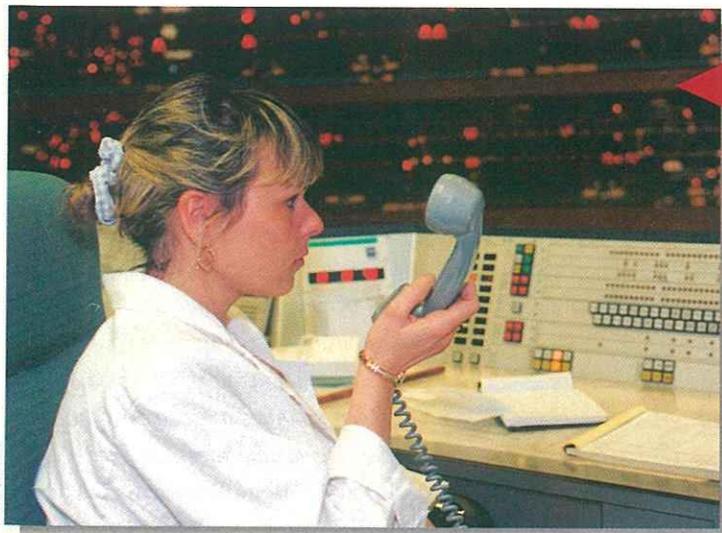


**Local technique de Glacière.** Jean-François Lallemand et Daniel Dobigny testent les niveaux d'émission et de réception des signaux émis par le conducteur et le chef de régulation. Les soixante armoires de ligne situées dans les locaux techniques ont deux fonctions : d'un côté, elles sont chargées d'amplifier les signaux issus des boîtes de couplage puis de les diriger à nouveau vers le PCC. De l'autre, elles reçoivent les signaux émis par le PCC qu'elles retransmettent vers les trains, via les boîtes de couplage.



DUPUYSG-AV

**Banc de maintenance des postes THF.** Laurent Noret assure la maintenance des mille sept cents postes mobiles et des mille quatre cents micros, haut-parleurs... situés à bord des trains.



DUPUYSG-AV

## ... du PCC au conducteur

Véronique Mariotti, chef de régulation de la ligne 6 au PCC, reçoit l'appel de Gabriel Roger. De la même façon que le conducteur, chaque chef de régulation possède le matériel nécessaire pour émettre et recevoir des messages : système d'émission-réception, microphone et haut-parleur.

## Les hommes du THF

L'équipe d'entretien du THF, composée de neuf agents, dépend du département ESE. Elle traite, chaque année, plus de huit cents dépêches, tout en assurant l'entretien permanent des mille sept cents postes mobiles, des mille quatre cents microphones, haut-parleurs, boîtes de couplage et des soixante armoires de ligne, etc.

# Conducteurs de bus-tram

*En mode bus, « il passe mieux qu'un articulé, il est plus maniable », en mode tram, « le volant tourne tout seul ». Georges Camille et Marc Finet, deux des treize machinistes volontaires qui expérimentent la conduite sur le TVR racontent par le menu leurs impressions.*

**Avec ses deux « grandes oreilles », le TVR ne passe pas inaperçu. Les voyageurs les plus curieux descendent du TVM en catastrophe pour emprunter ce nouveau mode de transport.**



MAUBOUSSIN/SG-AV

**A** la fois bus et tramway, le TVR, ou transport sur voie réservée, est expérimenté, depuis le 18 novembre 1997, avec des voyageurs sur le site propre du Trans Val-de-Marne (TVM). Marc Finet et Georges Camille font partie des treize machinistes volontaires qui conduisent ce nouveau type de matériel. Ils connaissent l'ensemble des matériels bus, du standard au R312, et étaient curieux d'essayer le TVR : « pour connaître un nouveau venu », d'après Marc, « pour changer du train-train quotidien », selon Georges, qui avoue que lorsqu'il l'a conduit la première fois, après la semaine de formation donnée par le NEF, « j'étais impressionné par sa longueur (deux remorques, 24,5 mètres contre 18 mètres pour le PR180 du TVM). En fait, grâce à son système d'essieux pivotants, il passe mieux qu'un articulé ! On n'est pas obligé de se déporter dans les virages, car il est beaucoup plus maniable. De plus, il freîne tellement mieux que nous devons faire attention et agir en douceur ».

## **Bientôt en service dans la ville de Caen**

Marc est installé dans sa cabine avec une porte qui le sépare des voyageurs : « Nous n'assurons plus la vente et n'avons pratiquement pas de contact avec les voyageurs, sauf quand certains appuient par erreur sur l'alarme pour demander l'arrêt – les deux boutons rouges sont placés presque côte à côte. Dans ce cas, nous pouvons leur parler par téléphone. Ce que je regrette, c'est l'impossibilité d'ouvrir les fenêtres de la cabine : nous ne pouvons plus faire de petits signes amicaux aux machinistes que l'on croise... »

A l'arrêt René-Panhard, à Thiais, changement de conduite: le bus devient tramway, il se met sur rail. Les huit galets – deux par essieu – s'ensèrent dans le rail et le pantographe se lève. Le TVR passe du mode « diesel route » au



Marc Finet :  
« En mode tram,  
au début,  
on était tenté  
de reprendre  
le volant. »

mode « électrique guidé » par l'effet d'un simple appui sur deux boutons. Le mode « diesel guidé » peut être utilisé en cas de panne d'alimentation électrique.

Tram d'un instant, le TVR se conduit alors uniquement avec les pédales de frein et d'accélération, et le volant tourne de lui-même. « Au début, on était tenté de reprendre le volant, parce qu'on ne savait plus quoi faire de nos mains, puis on s'est habitué... Les formateurs du NEF étaient très vigilants sur ce point... »

En fait, la seule différence de conduite entre les deux modes, c'est le volant ! Le parcours tram est de 1,4 kilomètre, entre les arrêts René-Panhard et Bas-Marin, à Thiais : « C'est trop court, regrette Marc, nous n'avons pas assez de temps pour juger son comportement. »

« Une difficulté à noter sur le site propre du TVM, ce sont les bicyclettes qui empruntent la voie. » D'après Georges, les cyclistes ont l'habitude d'être contournées par le bus et « ne bougent donc pas en nous entendant. Quand nous arrivons en rail guidé

derrière un vélo, il ne nous reste qu'une solution, freiner ! » Quant aux voyageurs, si certains semblent ne pas avoir remarqué le nouveau matériel, d'autres, au contraire, l'ont vite repéré. « A l'instant où ils le voient, ils descendent en catastrophe du TVM pour le prendre, et ils nous posent des tas de questions... »

A la fin d'avril, les tests sur le TVR seront terminés en vue de sa mise en service à Caen. Deux autres matériels seront ensuite expérimentés, d'ici à la fin de 1999, sur le même site : le Translohr construit par Lohr Industrie et le Civis, résultant de l'association Renault-Matra. Georges et Marc espèrent les



MAUBOUSSIN/SG-AY

conduire : « Après avoir connu les trois matériels, nous pourrions donner notre avis, établir des comparaisons sur leurs capacités respectives. » Pour tous les deux, une chose est certaine : « Prendre en charge un nouveau mode de transport, même s'il n'est pas appelé à circuler sur notre réseau, est toujours enrichissant. » ■

Georges Camille :  
« Quand nous arrivons en rail guidé derrière un vélo, il ne nous reste qu'une solution, freiner. »

Simone Feignier

## → Le TVR, côté technique

**Le TVR, transport sur voie réservée, est construit par Bombardier, ANF-Industries et Spie Enertrans. C'est un véhicule articulé à trois caisses reposant sur quatre essieux à roues orientables. En mode tramway, il est guidé par un rail unique noyé dans la chaussée. Il est alimenté par caténaire électrique : le courant capté par la ligne aérienne unique repasse dans le rail.**

**En mode bus, le TVR dispose d'un générateur électrique qui fonctionne au diesel et respecte les nouvelles normes européennes de pollution. Deux autres véhicules, intermédiaires entre le bus et le tram, seront expérimentés : le Translohr, construit par Lohr Industrie, et le Civis, résultant de l'association Renault et Matra.**

# Météor sur

*Météor est la première ligne entièrement automatisée du métro. A nouveau système informatique, nouvelle organisation. Des techniciens racontent.*



DUPUYSSG-AV

**U**ne première à la RATP : l'exploitation de la ligne 14 a été confiée à un système informatique, le SAET (*voir encadré*). Les travaux d'installation sont en cours et font l'objet d'un suivi et d'un contrôle spécial de la part d'une équipe de neuf agents\*, sous la responsabilité de ESE. « *Le SAET est un système nouveau à la RATP, explique Christian Auger. Constitué d'un ensemble de techniques, dont certaines sont inédites dans l'entreprise, nous partions de rien pour aboutir à la maîtrise complète du produit final.* » En fait, l'équipe sera chargée de plusieurs missions telles que suivre pas à pas l'évo-

**Daniel Lebreton s'est spécialisé dans le suivi et le contrôle des façades de quai de la ligne 14.**

**Christian Auger, responsable des dossiers d'installation :** « Nous avons constitué une véritable "équipe commando" de surveillants de travaux. »

lution des installations, vérifier leur cohérence par rapport au cahier des charges, appréhender les techniques à mesure de leurs déroulements et instaurer un retour d'expérience qui puisse profiter à la RATP.

## **On élargit les savoir-faire**

« *Pour y parvenir, nous avons constitué une véritable "équipe commando" de surveillants de travaux. Chacun d'entre eux est spécialisé dans une technique ferroviaire, que ce soit en pilotage automatique, en signalisation ou en logique traction... Cependant, ils dialoguent entre eux et échangent leurs expériences,* poursuit Christian Auger. Une telle équipe mérite toutefois une organisation exemplaire : « *En effet, et plutôt que de spécialiser chaque agent, nous leur avons donné à chacun d'entre eux la responsabilité de toutes les installations du SAET dans un site. De cette façon, cela leur offre la possibilité de suivre, plus précisément, leur domaine de prédilection, tout en s'ouvrant aux autres techniques. On*



# orbite

élargit les savoir-faire et, surtout, on oblige les uns et les autres à se "parler" et à échanger leurs expériences.»

Daniel Lebreton est responsable des sites de Madeleine et de Châtelet pour l'installation des sous-systèmes du SAET, mais il s'est spécialisé en plus dans le suivi et le contrôle des façades de quais, soit l'ensemble comprenant les portes palières et les portes de secours donnant accès au métro, pour toute la ligne. « J'assure leur suivi depuis 1994. J'ai pu ainsi participer aux premières études, ce qui m'a permis d'assimiler les techniques et de donner mon avis sur certains problèmes. Aujourd'hui, je coordonne les divers intervenants qui sont chargés de leur installation. » ■

\* Christian Auger, responsable des dossiers d'installation, et Claude Renard, responsable des chantiers, assistés de Daniel Lebreton, Jean-Marie Maillard, Philippe Robert, Christian Sergent, Jean-Louis Siloret, Christian Tonnelier, Gérard Dijoux, surveillants de travaux.

Jacques Teixeira

## Les atouts du SAET

**Le système automatique d'exploitation des trains (SAET), développé par Matra, pilote la marche des trains, gère les arrêts et les départs en station, l'ouverture et la fermeture des portes et des portes palières. Il sécurise leur déplacement, contrôle l'alimentation en énergie électrique de traction, des itinéraires, la communication avec les voyageurs, le suivi des alarmes, ainsi que la visualisation des quais et de l'intérieur des trains, et ce, à partir du PCC.**

...et aussi...et aussi...et aussi...e

## Pleins feux sur le RER

L'équipe de la mission Antifraude et Maîtrise des Espaces Sécurité-incendie-gardiennage du département du RER, soit trois agents anciens pompiers de Paris, organise chaque année plus de quarante séances de formation à la prévention des incendies. Ainsi, en 1997, ce sont six cent vingt-cinq agents qui ont été initiés à la lutte contre les incendies. Depuis peu, en plus d'une formation, les agents repartent avec un fascicule, qui a été confectionné grâce au savoir-faire de l'équipe. Se présentant sous un petit format, constitué d'une dizaine de pages, il se glisse facilement dans la poche. « Il permet une initiation rapide aux différentes classes de feux, procédés d'extinction et produits extincteurs que l'on est appelé à rencontrer sur le réseau », explique Alain Stella. En 1997, près de cent cinquante feux ont été répertoriés sur le RER. Parmi ceux-ci, plus de 50 % ont eu pour origine des débris : papiers, chiffons et poussières. Afin d'éviter qu'ils ne dégèrent et se transforment en véritables sinistres, il est essentiel d'intervenir rapidement et efficacement. D'où l'importance de la formation... et du fascicule !

Contact - Alain Stella, RER, tél. : (01 4 46) 8 34 99.



SUTTON/SG-A

## Trophées ESE : des innovateurs récompensés

Pour ESE, l'innovation doit être une source permanente de progrès. C'est pourquoi le département a décidé de soutenir et de valoriser les projets que proposent, chaque année, les agents. D'où l'instauration, depuis janvier 1997, d'une mission Recherche-Innovation et d'une remise annuelle des Trophées de l'innovation ESE, dont la première a eu lieu le 19 janvier dernier. A cette occasion, sur les seize projets reçus, dans lesquels s'étaient impliqués vingt-quatre innovateurs, huit ont été sélectionnés et trois prix décernés. Le Prix de la meilleure innovation à Jean-Marc Agniel, André Cuvex-Micholin, Michel Haurit, Claude Lorre et Claude Voisin, de l'unité MEM, pour la création d'un portique léger destiné à faciliter la manutention des marches d'escaliers mécaniques ; le Prix du meilleur innovateur à Serge Nédelec, de l'unité MER, pour la mise au point d'un système « synchrofluide » de lubrification automatique des chaînes de marches des escaliers mécaniques ; le Prix de l'entité la plus innovante au centre de Bourg-la-Reine, de l'unité MER. Outre leurs diplômes, les lauréats ont reçu le bel ouvrage de Bernard Siran-Pugnet, *De la grand-mère à Météor*, et ils participeront, prochainement, à un voyage surprise.

Contact - Christian Laures, mission Recherche-Innovation, tél. : (01 41 9) 540 49.

Mission Sécurité

RATP  
Département RER

Incendie & Gardiennage

### SÉCURITÉ INCENDIE

- TRIANGLE DU FEU
- PROCÉDES D'EXTINCTION
- CLASSES DE FEUX
- AGENTS EXTINCTEURS
- EXTINCTEURS ET LEUR FONCTIONNEMENT
- LE DESENFUMAGE TUNNEL

DEGAGEZ LES ...  
EXTINCTEURS

D.R.

## Sport

### L'USMT, championne de France de lutte

Pour la troisième année consécutive, la section lutte de l'USMT a remporté, en décembre, le titre de championne de France de lutte libre et gréco-romaine par équipe de première division. Cinq agents de l'entreprise en font partie : Christophe Bahuet (MTR), Marc Brillaud

(MRB), Mohamed el Haddad (ITA), Cémal Kizilirmak (CRE), l'entraîneur étant Dominique Strugen (MTR). Rappelons également le cinquième titre consécutif de champion de France de deuxième division de l'équipe USMT. La lutte paie à l'USMT.



D.R.

## Association

### A vos VTT!

Le 5 avril, le LSDE (Loisirs, sports, détente d'Épône), association locale épônoise, prévoit une randonnée VTT dans les Yvelines. L'organisateur en est Bruno Fracas, agent de maîtrise à ESE. Aussi, il propose de partager cette sortie avec ses collègues de la RATP, amoureux des deux-roues et du grand air. Cela leur coûtera 30 francs par personne.

**Contact - Bruno Fracas, tél. : (01 49 5) 7 88 74.**

## Portrait

### Machiniste du cœur

**I** est l'un des dix mille machinistes de la RATP, mais il n'est pas tout à fait comme les autres. Pour Charles Rochat, hors ligne au centre de Lagny, la solidarité n'est pas un vain mot. « Quand je roule à bord du bus, j'observe les gens dans les rues, je les regarde monter dans mon bus. Beaucoup de personnes ont besoin d'aide, et il y a une chose que l'on peut toujours donner, c'est la chaleur de son cœur. » Charles décide d'agir et se rend à la péniche des Restos du cœur, amarrée près du pont d'Austerlitz. « J'ai appris que ce dont les personnes avaient le plus besoin, ce n'est pas de nourriture ou de vêtements, qui leur sont donnés par les Restos, mais de rasoirs jetables, de mousse à raser, de dentifrice ou de brosses à dents. » Charles décide d'agir bénévolement pour les Restos du cœur. Il organise des collectes au centre, mais ne dispose pas de local permanent pour

entreposer les dons. Le 21 décembre, grâce au prêt d'un bus par le centre de Lagny, Charles va les collecter sur l'itinéraire du 86, après avoir informé les voyageurs de la ligne par des affiches les jours précédents. « A la fin de la journée, le bus était plein ! » Aujourd'hui, il se lance dans une autre opération, les Bébés du cœur. Couches, pots de nourriture, vêtements, jouets : des tout-petits sont démunis et ont besoin d'aide. Il a dans cette action un partenaire de choc, son fils, conducteur sur la ligne 2, qui a organisé des collectes auprès du personnel de la ligne. Le souhait de Charles : que d'autres machinistes, d'autres centres agissent, que l'entreprise tout entière se mobilise, pour le prix d'un petit pot ou d'une brosse à dents...  
**Contact - Charles Rochat, tél. : 01 43 79 52 36.**



## Collection

### Les meilleurs vœux de la RATP

Il y a plusieurs façons de démontrer son attachement à la RATP. André Laville, lui, a choisi de collectionner les cartes de vœux que la RATP expédie, chaque année, aux institutionnels et aux agents. « C'est un excellent moyen de comprendre les choix de l'entreprise. Il y a les périodes "techno", "monochromes", "chic et choc", etc. » André collectionne toutes les cartes depuis l'année 1963, quoique les cartes de vœux ne soient expédiées aux agents que depuis une dizaine d'années ! « Heureusement, des agents ayant occupés des postes de direction, telle Raymonde Chabassière, m'ont permis d'enrichir ma collection. » Plus proche de nous, André regrette que les cartes ne retraduisent plus les évolutions techniques, comme les R312, MP89, Météor...

**Contact - André Laville, APMCI, tél. : (01 49 5) 7 83 72.**

# 500 places pour la Coupe

Gagnez votre place pour un des matchs de la Coupe du monde au Stade de France ou au Parc des Princes.

→ **Du 1<sup>er</sup> au 15<sup>e</sup> prix : 1 place pour la finale au Stade de France, le 12 juillet.**

→ **Du 16<sup>e</sup> au 30<sup>e</sup> prix : 1 place pour la demi-finale au Stade de France, le 8 juillet.**

→ **Du 31<sup>e</sup> au 45<sup>e</sup> prix : 1 place pour le match d'ouverture au Stade de France, le 10 juin.**

**Du 46<sup>e</sup> au 60<sup>e</sup> prix : 1 place pour le 1/4 de finale au Stade de France, le 3 juillet.**

**Du 61<sup>e</sup> au 75<sup>e</sup> prix : 1 place pour le 1/8 de finale au Stade de France, le 28 juin.**

**Du 76<sup>e</sup> au 90<sup>e</sup> prix : 1 place pour la petite finale au Parc des Princes, le 11 juillet.**

**Du 91<sup>e</sup> au 110<sup>e</sup> prix : 1 place pour le 1/8 de finale au Parc des Princes, le 27 juin.**

**Du 111<sup>e</sup> au 130<sup>e</sup> prix : 1 place pour le 1/4 de finale au Stade de France, le 3 juillet.**

**Du 131<sup>e</sup> au 145<sup>e</sup> prix : 1 place pour Pays-Bas-Belgique au Stade de France, le 13 juin.**

**Du 146<sup>e</sup> au 160<sup>e</sup> prix : 1 place pour France-Arabie saoudite au Stade de France, le 18 juin.**

**Du 161<sup>e</sup> au 180<sup>e</sup> prix : 1 place pour Italie-Autriche au Stade de France, le 23 juin.**

**Du 181<sup>e</sup> au 200<sup>e</sup> prix : 1 place pour Roumanie-Tunisie au Stade de France, le 26 juin.**

**Du 201<sup>e</sup> au 220<sup>e</sup> prix : 1 place pour Allemagne-Etats-Unis au Parc des Princes, le 15 juin.**

**Du 221<sup>e</sup> au 240<sup>e</sup> prix : 1 place pour Nigeria-Bulgarie au Parc des Princes, le 19 juin.**

**Du 241<sup>e</sup> au 260<sup>e</sup> prix : 1 place pour Argentine-Jamaïque au Parc des Princes, le 21 juin.**

**Du 261<sup>e</sup> au 280<sup>e</sup> prix : 1 place pour Belgique-Corée du Sud au Parc des Princes, le 25 juin.**

**Du 281<sup>e</sup> au 300<sup>e</sup> prix : 1 place pour le 1/8 de finale au Stade de France, le 28 juin.**

**Du 301<sup>e</sup> au 320<sup>e</sup> prix : 1 place pour la petite finale au Parc des Princes, le 11 juillet.**

**Du 321<sup>e</sup> au 340<sup>e</sup> prix : 1 place pour le 1/8 de finale au Parc des Princes, le 27 juin.**

**Du 341<sup>e</sup> au 360<sup>e</sup> prix : 1 place pour Pays-Bas-Belgique au Stade de France, le 13 juin.**

**Du 361<sup>e</sup> au 380<sup>e</sup> prix : 1 place pour France-Arabie saoudite au Stade de France, le 18 juin.**

**Du 381<sup>e</sup> au 400<sup>e</sup> prix : 1 place pour Italie-Autriche au Stade de France, le 23 juin.**

**Du 401<sup>e</sup> au 420<sup>e</sup> prix : 1 place pour Roumanie-Tunisie au Stade de France, le 26 juin.**

**Du 421<sup>e</sup> au 440<sup>e</sup> prix : 1 place pour Allemagne-Etats-Unis au Parc des Princes, le 15 juin.**

**Du 441<sup>e</sup> au 460<sup>e</sup> prix : 1 place pour Nigeria-Bulgarie au Parc des Princes, le 19 juin.**

**Du 461<sup>e</sup> au 480<sup>e</sup> prix : 1 place pour Argentine-Jamaïque au Parc des Princes, le 21 juin.**

**Du 481<sup>e</sup> au 500<sup>e</sup> prix : 1 place pour Belgique-Corée du Sud au Parc des Princes, le 25 juin.**

## Extrait du règlement

- Tout agent actif peut participer au concours.
- N'est accepté qu'un seul bulletin-réponse par agent, sous peine d'annuler sa participation.
- Les deux époux sont agents actifs et ne reçoivent qu'un seul numéro d'ELL. L'un d'eux pourra répondre sur le bulletin réponse ; l'autre utilisera une photocopie.
- Chaque bulletin doit être lisiblement rempli, en lettres capitales, pour les nom, prénom, matricule et adresse.
- Les réponses aux questions sont données en cochant d'une croix celle retenue.
- Tout ajout entraîne l'annulation de la participation.
- La réponse à la question subsidiaire doit comporter cinq chiffres : un par case, le zéro complétant les cases inutilisées.

Exemple : 0 0 3 5 0

- Les bulletins raturés, incomplets, illisibles, sans identité sont déclarés nuls.
- Le bulletin-réponse est à renvoyer par La Poste, avant le 30 avril 1998, le cachet de La Poste faisant foi, à l'adresse suivante :  
Concours « 500 places pour la Coupe »,  
Maître Cohen Scali, ATIS, 10, rue Mercœur, 75011 Paris.
- Sont déclarés gagnants les bulletins donnant les dix bonnes réponses et la réponse exacte ou la plus proche à la question subsidiaire. Si tous les lots ne sont pas ainsi attribués, les bulletins se rapprochant le plus de cette dernière seront primés. Un tirage au sort par huissier départagera les ex aequo.
- Les gagnants seront avisés par courrier à leur domicile avant le 25 mai 1998.
- Le règlement complet peut être demandé sur simple demande à Maître Cohen Scali, qui contrôle la régularité de l'ensemble du concours. « 500 places pour la Coupe »,  
ATIS, 10, rue Mercœur, 75011 Paris.

TOUS  
LES JOURS  
UN INDICE  
SUR LE  
8 22 22

# 500 places pour la Coupe



Gagnez votre place pour un des matchs de la Coupe du monde au Stade de France ou au Parc des Princes.

1. «Trans-Sports 98», le billet aller-retour qui permet de se rendre à tous les matchs internationaux au Stade de France et au Parc des Princes, coûte pour 3 zones :

20 F  
 24 F  
 28 F

2. Combien d'enfants d'agents seront recrutés par la RATP, en contrat à durée déterminée, pendant la période de la Coupe du monde de football ?

200  
 300  
 400

3. Quel est le pays d'Europe qui a remporté trois fois la Coupe du monde de football ?

Italie  
 Angleterre  
 Suède

4. Le nouveau service Noctambus a été lancé durant la nuit du :

1<sup>er</sup> septembre 1997  
 1<sup>er</sup> octobre 1997  
 1<sup>er</sup> novembre 1997

5. Combien de contrats de qualification étaient mis en place au 1<sup>er</sup> janvier 1998 à la maintenance, dans le cadre de Générations solidaires ?

103  
 127  
 148

6. Le 30 mars 1898 est une date anniversaire pour la RATP, est-ce :

la date de signature de la convention entre la Ville de Paris et la Compagnie générale de traction ?  
 la date de la loi créant la Régie autonome des transports parisiens ?  
 la date de la déclaration d'utilité publique du métro de Paris ?

7. Sur les 660 agents qui composent le GPSR, combien de femmes exercent le métier d'agent de sécurité au 1<sup>er</sup> janvier 1998 ?

6  
 24  
 48

8. Quelle est la date de la première mise en service à la RATP des bus électriques ?

1994  
 1995  
 1996

9. Un ancien agent de la RATP entraîne une équipe qui participera à la prochaine Coupe du monde de football, laquelle ?

Croatie  
 Afrique du Sud  
 Jamaïque

10. Lors de la demi-finale de 1982, l'Allemagne remporta l'épreuve des tirs au but face à la France, quel est le joueur qui échoua dans son tir au but ?

Alain Giresse  
 Marius Trésor  
 Maxime Bossis

### Question subsidiaire

Combien de bulletins auront été reçus au 30 avril 1998 pour l'opération «500 places pour la Coupe» ?

Nom : ..... Prénom : ..... Matricule : .....

Adresse personnelle : .....

Code postal : ..... Commune : .....

Le bulletin-réponse est à renvoyer par La Poste, avant le 30 avril 1998, le cachet de La Poste faisant foi, à l'adresse suivante :

Concours « 500 places pour la Coupe », Maître Cohen Scali, ATIS, 10, rue Mercœur, 75011 Paris.

Informations pratiques : 8 36 15.