

# Entre <sup>es</sup> lignes

DECEMBRE 1999 - N°96

17 F



## Un siècle de transports en images

## Panoramiques

### **P.3** Nuit du siècle, nuit de fête

## Dans la ville

### **P.8** Violence, indifférence : mobilisation générale

L'entreprise s'est associée à l'opération nationale « Violence, indifférence, en parler, c'est agir ». Des points de rencontre sur les réseaux métro, bus et RER ont permis aux agents d'inviter les voyageurs à s'exprimer et à se mobiliser.

## **P.12** Correspondances

### **Paddington :** la sécurité en questions

Le récent accident survenu entre deux trains à Paddington dans la banlieue de Londres relance le débat sur les systèmes de contrôle de vitesse et de sécurité. Une occasion de présenter les moyens mis en place par la RATP pour assurer la sécurité de ses voyageurs.

## Ressources

### **P.22** Amiante : le suivi du dossier

Pour répondre à l'évolution de la réglementation relative à l'amiante, la RATP vient de signer un avenant au protocole d'accord sur la cessation anticipée d'activité. Le point sur ce dossier.

## Arrêt sur

### **P.24** Le timbre du métro a du cachet

En accord avec l'entreprise, la Poste a décidé l'émission spéciale d'un timbre pour commémorer le centenaire du métro. Zoom avant sur les étapes de sa création.

## Parcours

### **P.26** Une équipe de mainteneurs mobiles

Sept agents, mécaniciens d'entretien du département MRB organisés en équipe mobile effectue des échanges de racks dans les centres bus.

## DOSSIER

### UN SIECLE DE TRANSPORTS EN IMAGES

● La RATP fête les cent ans du métro et le changement de millénaire. Tout au long de l'année 2000, les manifestations vont se multiplier pour fêter les cent ans du métro et le changement de millénaire.

Entre Les Lignes a souhaité marquer ces deux événements à sa façon. Ce dossier présente sur huit pages et sous forme d'abécédaire l'album photo d'un siècle de transports parisiens. **P. 13**



# Toute l'équipe d'Entre Les Lignes vous présente ses **VŒUX** les plus sincères de **bonne et heureuse** année **2000**

## **P.28** Diplômés en sécurité

Des agents de sécurité de la RATP viennent d'obtenir leur brevet professionnel d'agent technique de sécurité après deux ans de formation. Deux d'entre eux témoignent.

## Passionnément

**P.30** Didier Cambou, agent de maintenance à l'atelier MRF de Torcy est œnophile c'est-à-dire collectionneur d'étiquettes de vin.

## Mémoire

### **P.31** Conducteurs, spectateurs du siècle

Dans un livre de 160 pages à paraître début 2000, les Conducteurs, - du doyen de 103 ans au plus jeune - racontent leur métier, leurs souvenirs, leur vision de la société et l'histoire du métro.

Entre Les Lignes : LAC A 85, 54, quai de la Rapée, 75599 Paris Cedex 12. Délégation générale à la communication-RATP. Tél. : 01 44 68 36 62/36 44/36 51/37 33/36 68. Directeur de la publication : Vincent Relave. Rédactrice en chef : Yvonne Kappès-Grangé. Rédaction : Simone Feignier, Nadine Guérin, Catherine Houël, Yan Rodriguez. A collaboré à ce numéro : Jean-Patrick Ménard. Photographies : DGC-AV. Conception et réalisation graphique : *textuel*. Couverture : archives de la photothèque RATP. Photogravure : Point. Imprimerie : Torcy Quebecor. N°ADEP 1791. Membre de l'Union des Journaux et Journalistes d'Entreprise de France, UJEF. Abonnement : 150 F (180 F pour l'étranger), pour 10 numéros. Les demandes sont à adresser à « Entre Les Lignes », 54, quai de la Rapée, 75599 Paris Cedex 12. Retraités de la RATP : vos changements d'adresse sont à transmettre par écrit au bureau des Pensionnés, 30, rue Championnet 75889 Paris Cedex 18.

# Événement Nuit du siècle, nuit de fête!

*Le ministre des Transports, Jean-Claude Gayssot, a annoncé la gratuité des transports publics RATP et SNCF pour la nuit du passage à l'an 2000. Une opération baptisée « Une nuit à vous laisser transporter ».*

**E**n Ile-de-France, les transports publics de la RATP et de la SNCF seront gratuits du vendredi 31 décembre 1999, à 17 heures, au samedi 1<sup>er</sup> janvier 2000 à midi », avait déclaré Jean-Claude Gayssot, ministre des Transports. Jean-Paul Bailly, président de la RATP, avait indiqué que les métros circuleraient jusqu'à 1 h 15 avec un service

renforcé, les RER jusqu'à 1 heure dans Paris et toute la nuit en banlieue. Un service continu durant la nuit en banlieue pour ne pas obliger les noctambules à quitter la fête trop tôt et éviter ainsi les accidents de la route.

À Paris *intra-muros*, les bus ont circulé jusqu'à 19 heures le 31 décembre et repris le samedi 1<sup>er</sup> janvier aux heures habituelles. Les Noctabus sont partis toute la nuit, depuis les portes de Paris, en direction de la banlieue, avec une fréquence doublée. Le manque à gagner pour cette manifestation, baptisée « Une nuit à vous laisser transporter », est estimé à environ 10 millions de francs pour l'Ile-de-France.

Cette opération, également organisée

à l'échelon national, a été coordonnée avec la RATP, la SNCF, le GART (Groupement des autorités responsables des transports) et les entreprises de l'UTP (Union des transports publics).

## **Une nuit au service des Franciliens**

Pour les agents de l'entreprise en service durant cette nuit de la Saint-Sylvestre, une prime exceptionnelle a été décidée.

Le 19 octobre, la direction de l'entreprise et les organisations syndicales se sont réunies afin d'examiner ensemble le signe que l'entreprise souhaitait adresser aux agents en service à l'occasion du passage à l'an 2000. Elles sont convenues des mesures suivantes :

- les agents, assurant un service de nuit à 23 heures et au-delà, le 31 décembre 1999, verront le montant de leur prime de réveillon porté de 346 francs à 1400 francs ;
- les agents en service le 31 décembre, à partir de 20 heures et avant 23 heures, et ceux en service jour jusqu'à 7 heures du matin le 1<sup>er</sup> janvier 2000, verront le montant de leur prime de réveillon porté de 346 francs à 700 francs.

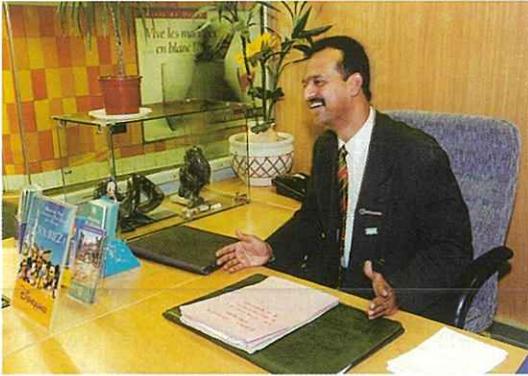
Ces mesures s'ajoutent aux compensations habituellement versées. Elles concernent plus de sept mille agents des départements de l'exploitation, de la sécurité et de la maintenance, mais également des agents mis à contribution pour le bon fonctionnement des systèmes informatiques.

Cette mobilisation pour « la nuit du siècle » démontre une fois de plus que les transports publics accompagnent toujours les grands événements.

Yan Rodriguez



TRUCHET/FOTOGRAM STONE



DUPUYDGC-AV

### L'agence commerciale de République expose

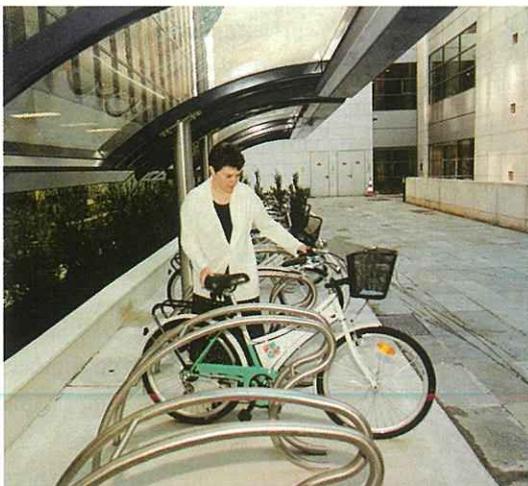
L'agence commerciale de la station République a organisé, dans ses locaux, une exposition de sculpture du mois de septembre jusqu'à la mi-décembre. Les voyageurs séduits, interpellés, ont pu rencontrer le sculpteur Marie Bonnefond qui leur a permis de visiter son atelier. Régulièrement,

des artistes sollicitent cette agence pour exposer. Ces demandes s'expliquent par la proximité de la station avec l'ANPE du spectacle. Après les sculptures, c'est le musée de la Poupée qui s'expose à République pendant le mois de janvier. **Contact - Sylvie Fauvin, MTR ligne 11, tél. : (01 49 2) 5 68 58.**

### Un service vélo à Lyon-Bercy

La Maison de la RATP a ouvert le 5 novembre un parc de stationnement à vélos pour les agents de Lyon-Bercy. Huit vélos de service, aux couleurs de « Roue libre » sont mis à leur disposition. Destinés uniquement aux déplacements professionnels intersites de l'entreprise, ils sont prêtés gratuitement en échange d'une pièce d'identité. Seize autres places accueillent les bicyclettes des utilisateurs réguliers de ce mode de déplacement pour leur trajet entre domicile et travail, en toute sécurité. Ce parc à vélos, produit spécifique développé par la RATP, est identique à ceux déployés sur les gares RER (lignes A et B) et sur les stations de métro en périphérie, soit une soixantaine de sites.

**Contact - Gestion de l'établissement, tél. : (01 44 6) 8 36 00.**

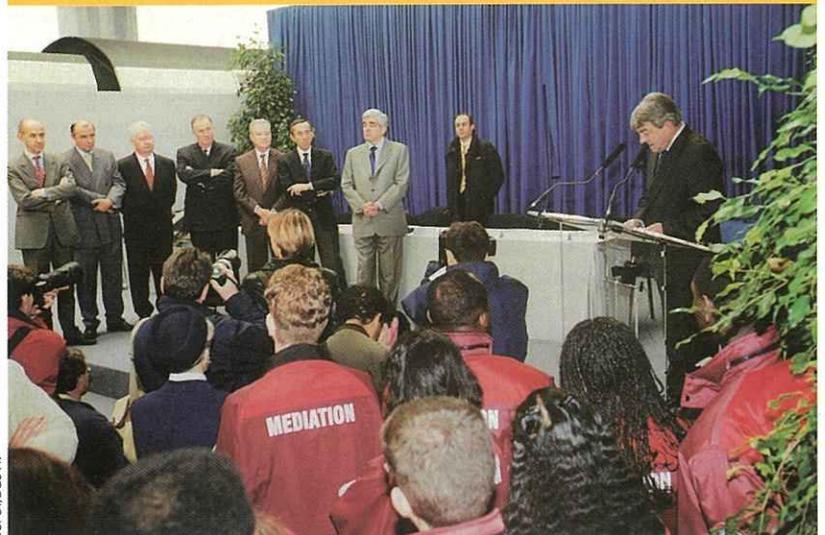


DUPUYDGC-AV

## Paris signe son contrat de sécurité pour les transports

**M**ercredi 20 octobre, les ministres de l'Intérieur, Jean-Pierre Chevènement, et des Transports, Jean-Claude Gaysot, ont signé un contrat départemental de sécurité pour les transports en commun parisiens. Cosigné par le préfet de police de Paris, Philippe Massoni, le président-directeur général de la RATP, Jean-Paul Bailly, le président de la SNCF, Louis Gallois, le recteur de l'académie, René Blanchet, et le procureur de la République, Jean-Pierre Dintilhac, ce contrat

repose sur trois axes prioritaires. Il se décline par une présence humaine renforcée sur les réseaux, un développement de la police de proximité et un partenariat accru entre tous les acteurs concernés par les problèmes de violence urbaine. Ce contrat, selon Jean-Pierre Chevènement, « participera à la lutte contre la délinquance dans les transports en commun parisiens, qui représente 7 à 8 % de la totalité de la délinquance », dans la capitale.

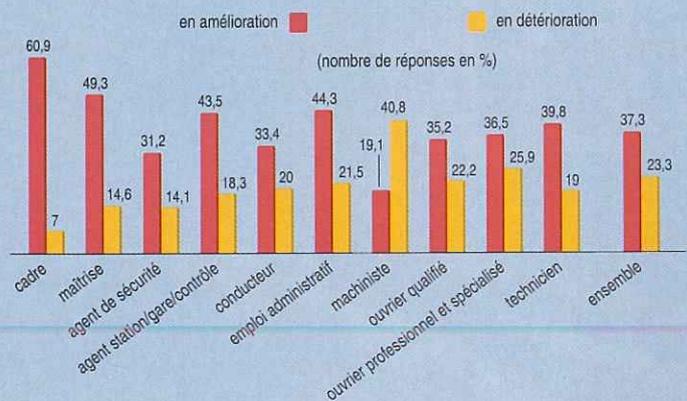


DUPUYDGC-AV

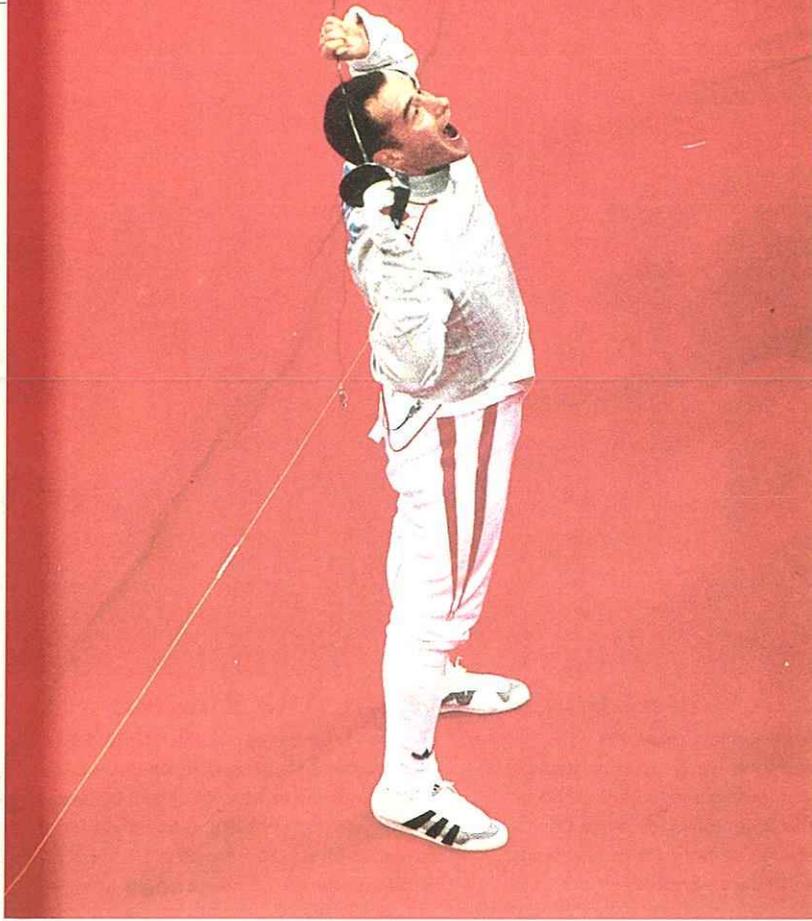
## À propos d'Echo VII

Dans le numéro 94, du mois d'octobre, une erreur s'est glissée dans le dossier « Echo VII ». Il fallait lire le graphique sur l'évolution de l'image de la RATP perçue par les voyageurs comme suit :

Comment qualifieriez-vous l'évolution de l'image de la RATP perçue par les voyageurs ?



KEMPNARE/VANDYSTADT



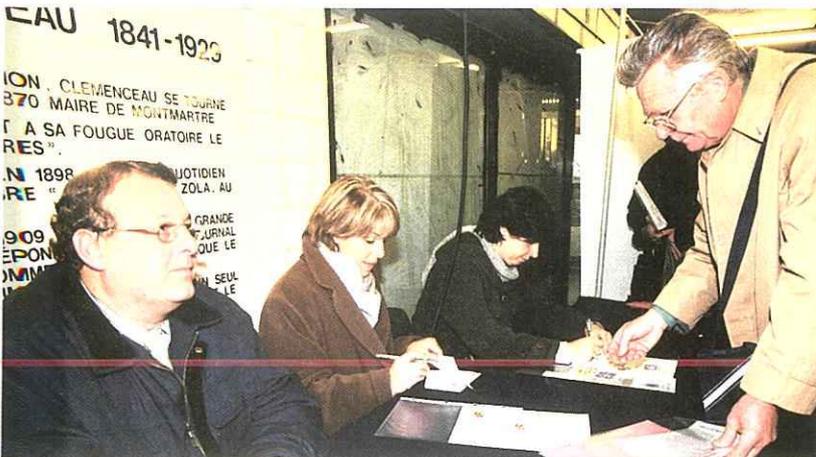
## Daurelle, en or et en bronze

Lundi 8 novembre, l'équipe de France de sabre, avec à sa tête Jean-Philippe Daurelle, membre de l'US Métro, a remporté la médaille d'or aux Championnats du monde par équipe à Séoul (Corée). Qualifiée en demi-finale face aux Allemands, elle s'impose en finale devant les Polonais (45 touches à 27).

Un beau doublé pour Daurelle, qui avait «déchiré», le dimanche 6 novembre, la médaille de bronze en individuel. Un succès partagé par l'ensemble des membres de son club, l'US Métro, et, plus particulièrement, par son maître d'armes, Raymond Auger, président de la section escrime.

## Timbre du centenaire : vente premier jour

Le timbre du centenaire « 1900-2000 le métro » a été mis en vente en exclusivité les 4 et 5 décembre, à Champs-Élysées-Clemenceau (ligne 1), entre 10 heures et 18 heures. Les philatélistes venus nombreux pour l'occasion ont pu obtenir une dédicace des créatrices, Sophie Morgaine et Pascale Pichot (cf. Arrêt sur, p. 24). L'opération a remporté un grand succès : plus de trente mille timbres vendus, cinq cents documents philatéliques, quatre cents notices et quatre cents gravures.



DUPUYDGC-AV

## Courant janvier

- Lancement de la version définitive du site web : [www.100anslemetro.com](http://www.100anslemetro.com). Vous pourrez y conduire un métro, embarquer sur une ligne virtuelle des neuf stations restaurées dans le cadre du centenaire et, à chaque station, des bons plans, de bonnes adresses, des jeux...

## 18 janvier

- Vœux de la direction générale.
- Illumination du viaduc d'Austerlitz et inauguration de l'auditorium.

## 10 mars

- Inauguration de la deuxième station du Centenaire « Europe » sur le thème de l'Europe.

## Jusqu'au 10 mars

- Exposition « Roule ta ville » à la Maison de la RATP. Consacrée à un siècle de transports parisiens, elle s'adresse plus particulièrement aux enfants de 6 à 12 ans. Ouverture du lundi au vendredi de 9 heures à 18 heures et le dimanche de 11 heures à 18 heures. Entrée gratuite.

## Premier trimestre 2000

- Parution du livre *Conducteurs du siècle* (voir article dans *Mémoire*, p. 31).

## 10 avril

- Forum du centenaire : « Le métro, acteur urbain », ouvert aux agents et au public.

## Jusqu'à fin mai

- Le timbre commémoratif du centenaire du métro, « 1900-2000, le métro » (voir *Arrêt sur*, p. 24) est disponible dans tous les bureaux de La Poste.

DUPUYDGC-AV



## T1 communique sur son prolongement

C'est décidé, le tramway T1, Saint-Denis – Bobigny, sera prolongé jusqu'à Noisy-le-Sec. Les travaux devraient commencer en 2000. Le conseil régional d'Ile-de-France a souhaité qu'une communication soit réalisée sur ce projet très en amont. C'est pourquoi, depuis le 25 octobre, une permanence d'information se tient deux lundis par mois, au Centre culturel Gérard-Philippe de Noisy-le-Sec. Deux représentants des départements Projets et Patrimoine répondent à la curiosité et aux demandes d'explication des habitants et associations.

Permanence : 113, rue Jean-Jaurès, Noisy-le-Sec, deuxième et quatrième lundi du mois, 15 h 30 à 19 h 30.

Contact - Sylvie Jarry, PRO, tél. : (01 44 6) 8 31 78.



MAUBOUSSIN/DGC-AV

## « Roule ta ville » : une exposition très animée

**R**oule ta ville », une exposition consacrée à un siècle de transports parisiens, s'est installée à la Maison de la RATP depuis le 20 octobre, et au vu de son succès, l'expo se poursuivra jusqu'au 10 mars 2000. Elle s'adresse

particulièrement aux enfants, de 6 à 12 ans. Cent vingt-quatre écoles et centres aérés sont déjà venus la visiter. Une exposition gratuite, ouverte du lundi au vendredi de 10 heures à 18 heures, le dimanche de 11 heures à 18 heures.

## Trophée 1999 de l'Adefipe

A  
D  
E  
F  
I  
P  
E



Le treizième trophée de l'Adefipe a été décerné, le 29 octobre, à la Société Lyonnaise de transports en commun, filiale de Via-GTI. L'équipe de la SLTC s'est engagée dans une démarche de qualité au profit de la clientèle, afin de l'informer sur les perturbations importantes liées aux travaux du tramway lyonnais.

La RATP était présente avec une équipe de machinistes du centre bus de Flandre : la Commission locale prévention et sécurité (Clops).

## Nanterre City : un jeu de société sur les transports

« Nanterre City » est un jeu pour les jeunes de CM1 et CM2 du quartier du Petit-Nanterre. Après avoir travaillé sur des lignes fictives, Hervé Robert, responsable Prévention Sécurité du centre bus de Nanterre, a décidé de créer ce jeu, en partenariat avec l'Éducation nationale et la ville de Nanterre. À la fin du primaire, les jeunes de ce quartier empruntent, en effet, quotidiennement la ligne

304 du centre pour se rendre à leur collège, ce qui entraîne régulièrement des difficultés pour les machinistes. Rappelant le jeu Scotland Yard, le but est d'apprendre aux jeunes à se déplacer dans leur ville avec le bus ou le RER. Des cartes « bonus » et « malus » posent des questions sur les comportements à observer. Nanterre City est le résultat de deux ans de travail avec les CM2 et leurs instituteurs de l'école La Fontaine au Petit-Nanterre. Il a été dessiné par l'agence cartographique de CML. Dès l'année prochaine, il devrait être distribué et commenté par les machinistes du centre dans les écoles de Nanterre.

Contact - Hervé Robert, responsable Prévention Sécurité, tél. : (01 44 6) 8 42 69.



DUPUYDGC-AV

## Le réseau de Juvisy restructuré

**L**e 27 septembre 1999, la restructuration du réseau Citébus, proposée par la RATP a été instaurée. Citébus, affrété par l'entreprise au mois de mai, a été créé en 1987 par les trois communes du bassin de Juvisy :

Athis-Mons, Paray-Vieille-Poste et Juvisy-sur-Orge.

Un affrètement attendu par les municipalités qui voulaient réduire le déficit d'exploitation.

Amélioration des liaisons intra et intercommunales, des dessertes des collèges et lycées, des correspondances avec le RER et le métro ont présidé à la réorganisation de l'offre locale de transport. Les lignes comportent désormais une nouvelle numérotation et une signalétique plus homogènes. Outre le coût réduit pour les collectivités locales, le nouveau réseau pourra mieux s'adapter aux évolutions du tissu urbain et industriel. La société Athis-Cars reste l'opérateur sur Citébus.

Contact - centre bus de Thiais, tél. : (01 40 0) 2 45 55.





SUTTON/DCG-AV

## Le métro est une scène

Décidément, les comédiens aiment le métro. Après Pierre Arditi, c'est Francis Huster qui parraine cette année l'animation « Le théâtre sous la ville », qui s'est déroulée du 15 au 20 novembre dans une dizaine de stations de métro et de gares de RER pour la deuxième année consécutive.

Sur leurs trajets habituels, les voyageurs ont pu découvrir, avec étonnement, de jeunes comédiens se produisant au détour d'une salle, d'un quai ou d'un couloir. Une vingtaine de compagnies et de cours de théâtre ont ainsi tourné dans plusieurs stations.

## Un contrat de sécurité pour les transports du Val-de-Marne

**L**undi 15 novembre, Francis Idrac, préfet du Val-de-Marne, et Jean-Paul Bailly, président de la RATP, ont signé le contrat départemental de sécurité pour les transports en commun. Selon Francis Idrac, « trois objectifs président à ce contrat : améliorer la convivialité et sécuriser l'ambiance dans les transports en commun, développer un environnement technique sécurisant (notamment, les liaisons radio entre police et RATP) et créer une unité départementale de sécurisation des transports en commun ». Concrètement, cela se traduira par le recrutement d'emplois-jeunes, par la présence d'une vingtaine de policiers supplémentaires sur le terrain, ainsi que par l'équipement des bus en cabines anti-agressions et vidéosurveillance. Troisième du genre pour l'Île-de-France, outre la préfecture et la RATP, ce partenariat a été cosigné par la SNCF, la Strav\*, le Syndicat des transports parisiens, l'Inspection académique et le parquet de Créteil. Des actions conjuguées pour une plus grande sécurité dans les transports en commun du Val-de-Marne.

\* Strav : Société de transports automobiles et de voyages.

## Seniorcité part en campagne



D.R.

Le département Commercial a lancé, le 10 octobre, une opération de promotion pour la carte Seniorcité destinée aux personnes de plus de 55 ans.

Une campagne qui se décline dans le temps sur différents supports et médias. Des oriflammes ou pendentifs ont été apposés dans les bus durant le mois d'octobre. Courant novembre, les quais du métro ont été habillés aux couleurs de Seniorcité.

Enfin, un film publicitaire de 45 secondes est diffusé sur France 3, depuis le 25 octobre et jusqu'au 31 décembre. Il présente les services, les avantages les réductions associés à cette carte à travers les loisirs d'un couple de seniors. L'objectif, à fin 2000, a été fixé à 50 000 porteurs.

## Certification à Flandre

● Après la certification de sa ligne 133, en mai, le centre bus de Flandre entame une deuxième démarche sur la ligne 152 (Porte-de-la-Villette - Le Blanc-Mesnil). L'audit de certification est prévu au mois de mai 2000. D'autres certifications sont envisagées par ce même centre sur une ligne de bus de Paris (42 ou 75) ou de banlieue (150) du centre de Flandre.

## Guimard s'exporte

● Une entrée Guimard a été prêtée au musée de Darmstadt, en Allemagne, à l'occasion de l'exposition « Symbolisme et Art nouveau en France », du 24 octobre à la fin de février. Trois opérateurs d'ITA-AMI Interventions l'ont accompagnée et montée sur place devant l'entrée du musée.

## Le 65: terminus Gare-de-Lyon

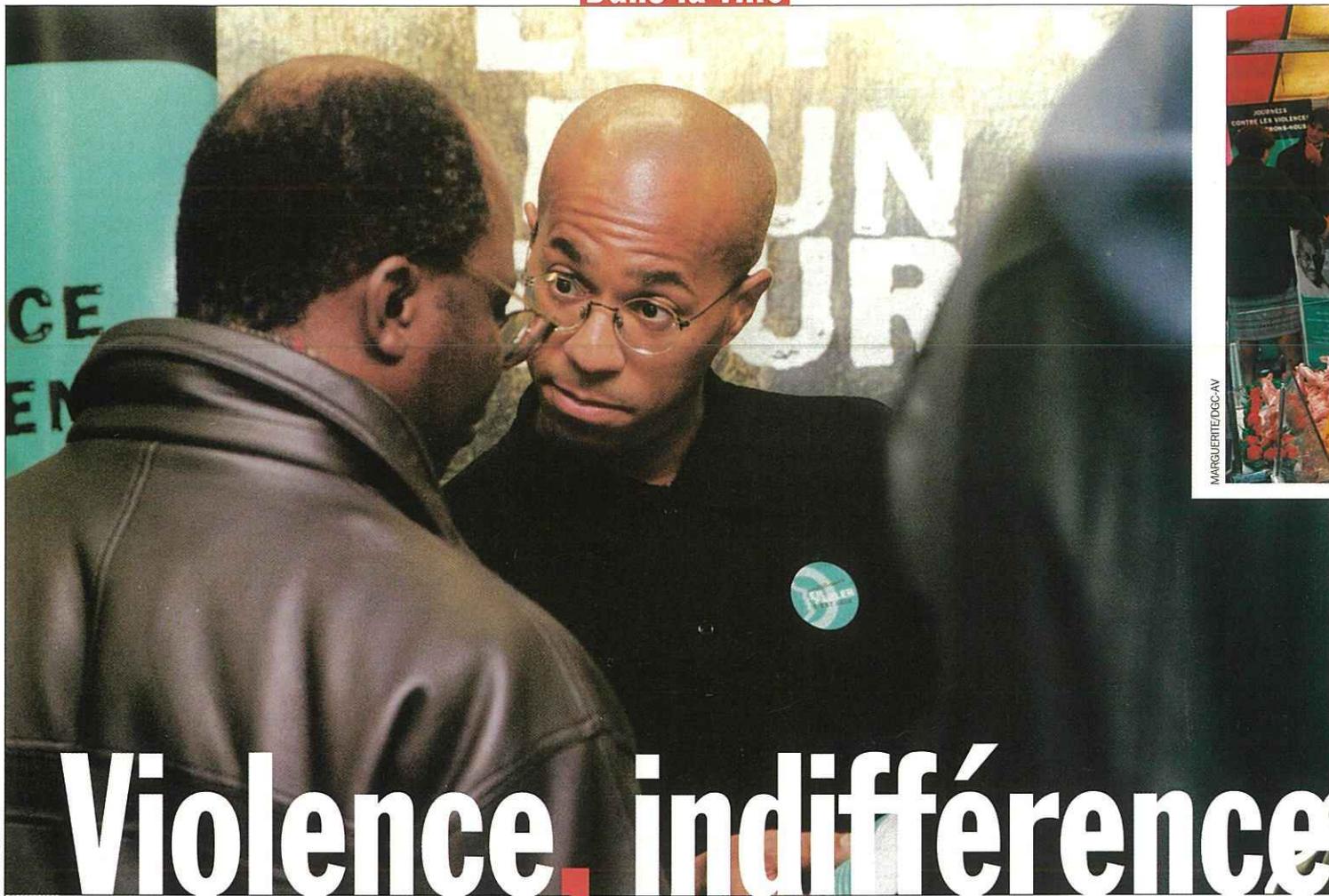
● Depuis le 8 novembre, les bus de la ligne 65 - Mairie-d'Aubervilliers - Gare-d'Austerlitz - ont pour terminus Gare-de-Lyon, du côté de la rue de Bercy. Pour passer le pont d'Austerlitz, il reste les 91, 24, 57, 63 et 61.

## Montbus, un service bus pour Montrouge

● Le samedi 11 décembre, un service urbain baptisé Montbus a été institué sur la commune de Montrouge. C'est le centre bus de Malakoff qui a remporté l'appel d'offres lancé par la municipalité. Cette ligne circulaire dessert vingt points d'arrêt et fonctionne du lundi au vendredi ainsi que le samedi matin. Enfin, particularité de Montbus, l'utilisation d'un nouveau matériel, un minibus Mercedes 412, qui peut transporter dix-neuf personnes.

## Il fallait lire

● Dans l'article « Garde d'enfants : Pimprenelle vous renseigne » (ELL n° 94, octobre), sur la fiche sur les conditions de l'allocation pour frais de garde attribuée par l'entreprise, il fallait lire : « L'allocation ne peut se cumuler avec une aide similaire attribuée par l'employeur du conjoint. » Et un rappel : cette allocation pour frais de garde d'enfants est délivrée par la RATP sous conditions de ressources. Contacts tél. : (01 44 6) 8 28 66, ou 8 28 44, ou 8 29 42.



CHABROL/DGC-AV

MARGUERITE/DGC-AV

# Violence, indifférence

*La RATP s'est mobilisée contre la violence et l'indifférence en s'associant à l'opération nationale « Violence, indifférence, en parler, c'est agir », menée les 22 et 23 octobre 1999 par six associations caritatives.*

*Des points de rencontre sur l'ensemble du réseau ont permis ainsi aux agents et aux voyageurs de s'exprimer sur le sujet.*

**Reportages réalisés par la rédaction d'Entre Les Lignes**

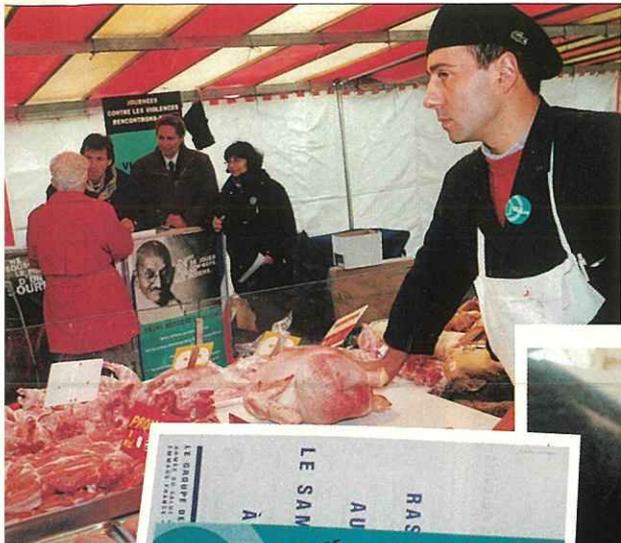
**A**près « Attentifs ensemble », « Respect », l'opération « Violence, indifférence, en parler, c'est agir » permet de franchir un nouveau pas dans la communication contre la violence. L'entreprise a choisi de soutenir l'action de six associations caritatives\* (*voir encadré page 10*), à l'initiative de l'opération des 22 et 23 octobre, réunies autour d'un objectif commun: la lutte contre les violences et le refus de l'indifférence. En donnant la parole aux agents et aux voyageurs, la RATP espère une prise de conscience collective autour d'un constat: l'indifférence engendre de la violence.

## **Les agents ont animé 80 points de rencontre**

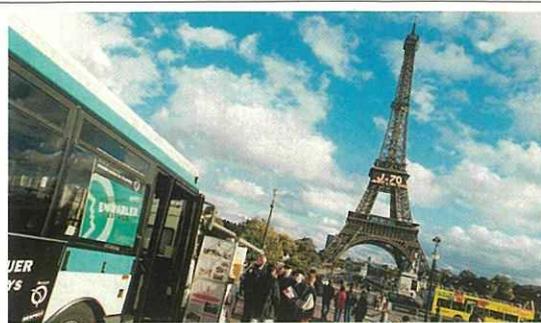
Un nombre infime d'individus ont des comportements violents, mais plus nombreux sont ceux qui semblent indifférents à ce qui se passe autour d'eux. Le simple fait de s'interroger sur son propre com-

portement pourrait infléchir la tendance. Afin de sensibiliser l'opinion, quatre-vingts points de rencontre co-animés par des agents de l'exploitation, d'unités techniques ou fonctionnelles, ont été implantés sur le réseau. Les voyageurs, invités à se rendre sur les stands d'animation, ont pu échanger leurs impressions avec les agents, remplir des questionnaires « libre contribution » ou s'exprimer sur les livres blancs. Par leur nombre et la multiplicité des pistes, tous ces témoignages représentent des richesses que l'entreprise ne manquera pas d'exploiter pour chercher des améliorations ou des solutions. Seront-elles l'amorce à la veille de l'an 2000 d'un troisième millénaire moins brutal, avec davantage de respect mutuel ? ■

\* Les associations Armée du salut, ATD Quart-Monde, Croix-Rouge française, Emmaüs, Secours catholique, Secours populaire français, réunies dans un collectif intitulé « Contre toutes les violences ».



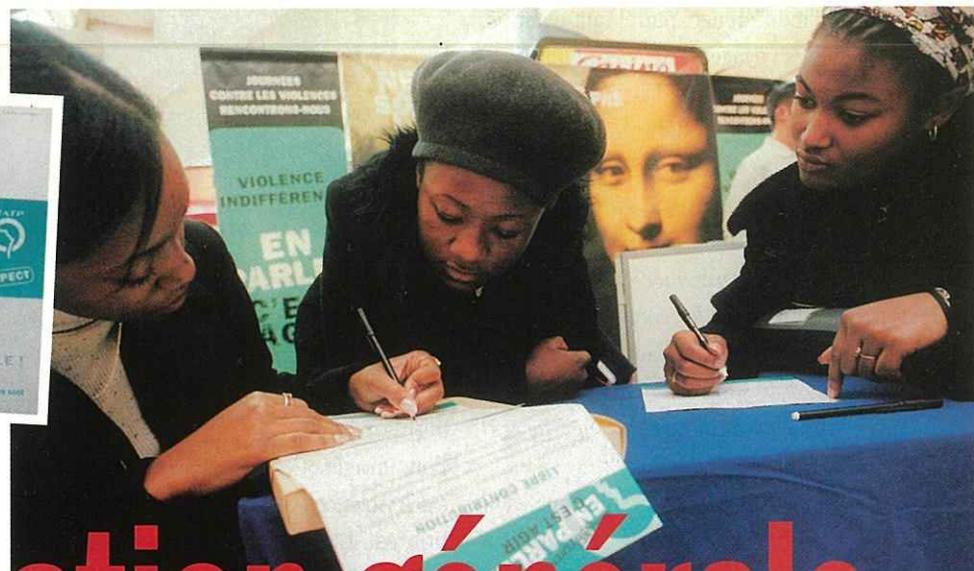
À travers cette manifestation menée sur tous ses réseaux, la RATP espère une prise de conscience collective pour refuser la fatalité de la violence comme évolution de notre société.



MARGUERITE/DGC-AV



CHABROL/DGC-AV



MARGUERITE/DGC-AV

# mobilisation générale

## Des affiches pour communiquer

En collaboration avec l'agence BDDP Corporate, chargée de la conception de la campagne d'affichage, la RATP a retenu une déclinaison autour de deux figures emblématiques: la Joconde et Gandhi. L'objectif de cette campagne est d'envoyer des signes forts, évidents et consensuels, mais sans volonté moralisatrice. De nombreuses demandes d'affiches et d'interventions de la RATP, émanant particulièrement du monde associatif ou de l'Éducation nationale, montrent l'intérêt de cette campagne à l'accroche pédagogique. En interne, les agents ont regretté que l'opération ait été montée trop rapidement et ils se sont interrogés sur le bien-fondé de l'opération. Ils ont néanmoins noté que les contacts avec les voyageurs ont été fructueux et la démarche appréciée.

## BUS: « Davantage de contrôles de police, un médiateur à bord des bus »

Le sourire de la Joconde et celui de Gandhi s'affichent sur le bus info, à la gare routière de Bobigny-Pablo-Picasso. 9 h 30, cinq agents, de la brigade de surveillance et du centre de Pavillons, cherchent à retenir les voyageurs, pressés de s'engouffrer dans le métro. Patrick, machiniste: « J'aurais aimé que les associations soient représentées sur les stands pour donner toute sa dimension à cette opération. » Un groupe de jeunes « beurettes » reconnaissent Hafid, « leur » machiniste: « Vous avez raison de faire grève quand il y a une agression, mais on ne sait pas toujours que c'est pour ce motif. Nous aussi, parfois, on subit une forme de violence quand le bus démarre juste sous nos yeux, et en banlieue le temps d'attente entre chaque passage est vraiment long. » 11 h 30, mairie du XVIII<sup>e</sup>: « Plus de contrôles de police, un médiateur à bord du bus, embaucher davantage de jeunes qui comprennent mieux leurs pairs... », le livre blanc compte une dizaine d'appréciations. Richard, des Ateliers de Cham-

pionnet, s'est associé aux agents du centre de Belliard: « Quand je vois arriver une voiture avec tous ses sièges lacérés, je m'interroge sur ce que vit un machiniste et le coût en matériel que ça représente. » 18 heures, Saint-Denis, Jean-Paul Bailly et la ministre de la Jeunesse et des Sports, Marie-George Buffet, se rendent sur le stand de l'université Paris-XIII. Ils viennent de signer une convention pour la mise en place des emplois-jeunes afin de prévenir la violence dans et autour du sport.



Echange entre Elisabeth Guigou, ministre de la Justice, et un responsable Prévention Sécurité (RPS) lors du rassemblement à Trocadéro.

CHABROL/DGC-AV

## MÉTRO: «Un regard, un sourire, une parole, de la patience: nous désamorçons ainsi de nombreux conflits.»

Une femme était tombée au bas d'un escalier et n'arrivait plus à se relever, les gens l'enjambaient pour passer... Un exemple d'indifférence, parmi tant d'autres, donné par les voyageurs. Que ce soit à Gare-d'Austerlitz, République, Chaussée-d'Antin, Gare-de-Lyon ou Montparnasse-Bienvenue, la plupart d'entre eux apprécie l'opération: «Bravo, bonne initiative», «il faut trouver des solutions à la violence et ce genre d'action peut y contribuer», «une fois ne suffit pas, il faudrait la renouveler régulièrement»... D'autres, cependant, pensent «que la RATP sort de son rôle de transporteur». Certains iront même jusqu'à dire «qu'elle veut se faire de la pub».

Chacun imagine détenir la solution: «On arrêtera la violence en offrant plus de propriété, plus d'éclairage et, surtout, plus de présence humaine», «des agents en tenue et des caméras partout», «des agents avec lesquels on pourrait parler, établir un dialogue, créer un climat plus humain, on n'a personne à qui parler dans le métro»... Mais il faut aussi «que les parents éduquent leurs enfants, qu'il y ait du travail pour tous». «La violence est due à un manque de communication, de respect de l'autre.» En présence de cette avalanche de remarques, les agents ont fait preuve de la



CHABROUD/GC-AV

plus grande patience et ont essayé d'entamer un dialogue, «mais les gens souhaitent surtout parler d'eux-mêmes et non pas échanger», «ils ne se remettent pas en cause, c'est aux autres d'agir».

Pour un agent CSA, régulièrement confronté à des violences verbales, une partie de la solution est dans un regard, un sourire, une parole. «Nous désamorçons ainsi de nombreux conflits...» Selon cet agent de recette, les vitres sont un frein important aux échanges. «Il m'est arrivé de calmer la situation en sortant de la recette, en allant au-devant du voyageur. Le contact s'établit et il devient possible de discuter.»

Attitude confirmée par une psychologue, présente à Gare-d'Austerlitz: «Lors d'une altercation, il existe des moyens de montrer sa présence et son soutien, tels que s'approcher, regarder puis accepter de témoigner...»



CHABROUD/GC-AV

## RER: Beaucoup de voyageurs ont affi

RER B, dans le train en direction de Châtelet, 9h30: un tiers des voyageurs sont plongés dans leur journal, un tiers regardent dans le vide à travers la vitre, une jeune femme se maquille, un homme téléphone... Pas un seul échange de regard ou très fugitif. Vous avez dit indifférence? Bousculer les gens dans leurs habitudes, aller discuter avec eux, c'est le but de cette journée: «La violence, l'indifférence, vous en pensez quoi?» «Lors d'une agression, personne ne bouge, personne ne réagit, à la veille de l'an 2000, ce n'est pas normal!» raconte cette dame. «Absolument d'accord, mais parfois c'est la peur qui les retient!» lui répond son voisin. Un début de dialogue s'instaure...

Du côté de Massy-Palaiseau, les agents se plaignent quelque peu du manque de communication sur cette journée. «Ce matin, nous avons été sollicités pour cette opération. Nous y avons découvert le dossier, notamment l'argumentaire qui semble bien fait, mais nous n'avons pas eu le temps d'en prendre connaissance, ce qui est dommage.» L'emplacement du stand dans la gare n'étant visible essentiellement que des voyageurs entrants ou souhaitant acquérir un titre de

## Associés contre la violence

Les six associations, à l'origine des journées nationales des 22 et 23 octobre, regroupées le samedi à Trocadéro, ont poussé ensemble un grand «coup de gueule» pour dire: «La violence, c'est pas une vie.» «Les violences sont multiples et frappent indistinctement toutes les générations», précise Sophie Baudin, responsable de la communication à la Croix-Rouge. Elles peuvent revêtir différentes formes et s'expriment par l'exclusion à la maison, à l'école, dans le sport, au volant, sur la voie publique... Pour mettre un frein à ces violences

physiques ou morales, elles multiplieront leurs initiatives sur le terrain pour inviter tous les citoyens à se mobiliser. D'ores et déjà, elles ont lancé un appel pour que chacun s'engage, en changeant son propre comportement, à devenir un acteur de la non-violence. «Comme professionnel du transport, la RATP a compris qu'elle devait assurer aux voyageurs un transport sécurisé. Si associations et professionnels se placent comme des catalyseurs pour que des rencontres s'organisent, des prises de conscience se fassent..., on aura gagné», déclare le président d'Emmaüs.



**né : « Parler de la violence, c'est déjà agir. »**

transport, les agents ont alors décidé de distribuer les questionnaires à la sortie des trains pour toucher le plus de monde possible.

**Bourg-la-Reine, 11 heures.** Certains s'arrêtent, comme cette voyageuse : « *Maintenant, chacun "crache" un témoignage, des solutions en rapport avec le questionnaire, mais est-ce que cela va faire avancer les choses ?* » « *Si on ne fait rien, cela ne peut qu'empirer, cette journée moi je trouve ça bien, bravo la RATP !* » lui rétorque son voisin. Le débat reste ouvert... La dame est partie. Les enfants, l'école, l'éducation, l'instruction civique... En un mot, la prévention revient souvent tant chez les voyageurs que chez les agents, qui proposent d'intervenir très tôt pour que cesse la violence ou que l'indifférence ne se développe pas plus chez les jeunes. « *Après avoir sollicité les écoles, aujourd'hui, c'est nous qui le sommes, notamment par les promoteurs, pour venir discuter. Avec un constat, nos interventions s'effectuent auprès d'enfants de plus en plus jeunes, alors qu'au départ l'action se limitait aux enfants des 6<sup>e</sup> et 5<sup>e</sup>. Aujourd'hui, nous allons voir des classes de CM...* », témoigne Jean-Christophe Jazac, responsable Prévention Sécurité à Montrouge.



**La police sur le réseau**

**E**n marge de la journée contre les violences (voir article ci-contre), sur l'initiative du département RER, le commissaire Denis Pajaud donnait une conférence au centre de relations publiques (CRP) des Halles en présence d'agents de la RATP. Avec un constat: « La délinquance bouge, mais cette délinquance est spécifique au réseau. C'est pourquoi, depuis mars 1999, nous avons créé un groupe de vingt-cinq personnes appartenant à la police judiciaire qui travaille sur l'ensemble du réseau (RATP et SNCF) », souligne le commissaire. Une nouveauté qui a

également entraîné la création d'un fichier informatisé pour l'Île-de-France, comprenant le signalement et la photographie de 60 000 personnes. Face à cette radicalisation des comportements, la tendance actuelle est au rapprochement entre la police et l'entreprise à travers les contrats locaux de sécurité ou la participation aux comités de ligne. Ce rapprochement entraîne de nouvelles décisions comme l'installation dans douze gares de la région parisienne de douze commissariats. Une présence policière beaucoup plus ciblée, qui évolue entre prévention et répression.

**Sécurité, troisième table ronde**

**L**e 27 octobre, lors de la troisième table ronde sur la sécurité, réunissant la direction et les familles syndicales, le président Jean-Paul Bailly a souligné la nécessité de procéder à une « évaluation partagée » tant en méthode qu'en modalité sur les politiques de sécurité menées depuis une dizaine d'années à la RATP. Il a également demandé de réfléchir au dimensionnement idéal d'une équipe pour concilier sécurisation et qualité de service. Au cours du débat, les participants ont fait part de leurs préoccupations. Les plus récurrentes s'articulent autour des thèmes suivants, notamment :

- la mise en place de la politique des emplois-jeunes.

Pour les deux cents emplois-jeunes de la RATP, une grande vigilance est à observer à l'égard de leur sécurité tant par l'entreprise que par les encadrants. À la fin de l'expérimentation, un bilan sera effectué avant d'envisager la phase de généralisation. Pour les emplois-jeunes partagés,

qui jouent un rôle citoyen et de médiation sur un territoire, leurs missions peuvent être clarifiées, tout en restant prudent, car il s'agit d'une démarche partenariale ;

- les réflexions d'évolution sur les métiers et les formations.

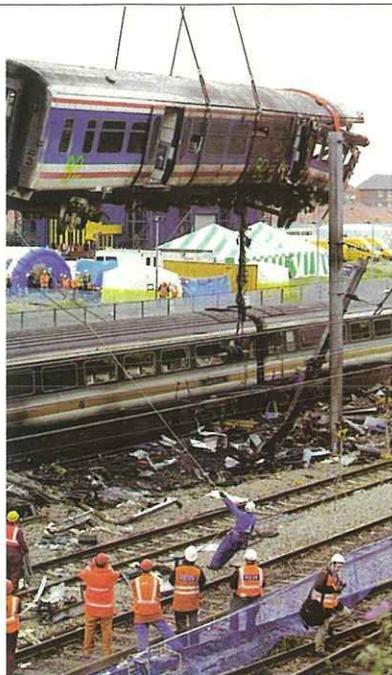
Le machiniste se situe aujourd'hui au centre du débat et tout sera mis en œuvre pour l'aider à bien faire et à mieux vivre son métier ;

- la sécurisation des agents (humanisation, accompagnement, rôle de l'encadrement) ;
- les procédures rigoureuses dans la gestion des incidents de société, qui pourraient consister en la définition d'un référent unique ;
- le développement des partenariats avec les acteurs de la ville dans le cadre des contrats locaux de sécurité ou des contrats départementaux de sécurité à thématique transport.



# Paddington : la sécurité en question

SUTCLIFFE/SIPA



*Un récent accident de train de banlieue londonien relance le débat sur les systèmes de sécurité et de contrôle de la vitesse en Grande-Bretagne.*

Le mardi 5 octobre, deux trains entraient en collision aux abords de la gare de Paddington.

**A**ux abords de la gare de Paddington à Londres: un train de banlieue de Thames Trains ne respecte pas un signal et prend en écharpe un Intercity de la Great Western Train Company.

La presse britannique et les cheminots parlent de la mauvaise visibilité du « signal 109 », qui aurait été impliqué dans huit incidents depuis 1993. Le 8 octobre, le rapport officiel de l'Inspection des chemins de fer met en cause « une défaillance de l'ensemble du système ».

En Grande-Bretagne, trains et lignes ne possèdent pas tous un système de

contrôle de vitesse. Des trains équipés roulent sur des lignes qui ne le sont pas et inversement. L'AWS (Automatic Warning System) a bien été installé en 1985, mais il laisse une grande latitude d'utilisation aux conducteurs...

L'ATP (Automatic Train Protection) a été mis en service sur la ligne Paddington-Bristol en 1997, mais le système n'est pas opératoire à 100%, en raison de l'hostilité des conducteurs... Depuis toujours – et déjà au temps de la vapeur –, l'installation d'un système de contrôle de vitesse est vécue par les conducteurs britanniques comme une remise en question de leurs compétences.

À la RATP, où les conducteurs peuvent se prévaloir d'un très haut niveau de professionnalisme, des études poussées ont été menées sur le taux d'erreur humaine. De l'ordre d'une erreur pour vingt mille actions, il est très faible par rapport à la normale. « Un excellent professionnalisme ne peut pas être considéré comme suffisant, affirme Claude Hennebert, délégué auprès du DGA pôle Industriel, d'autant que sur certains secteurs – tronçon central du RER en particulier –, les distances entre les trains sont très serrées. » C'est pourquoi la RATP s'est dotée de systèmes de contrôle de vitesse. Sur la ligne A du RER, c'est le Sacem, système d'aide à la conduite, à l'exploitation et à la maintenance, installé en 1989. Un système qui déclenche l'arrêt d'urgence si des circonstances anormales se produisent, comme le dépassement de la vitesse autorisée. La ligne B est en cours d'équipement d'un Sacem. Pour le métro, c'est à la fin des années soixante qu'a été engagée la mise en service du pilotage automatique. Les conducteurs ont le choix entre deux conduites, automatique et manuelle. Le pilotage automatique assure un contrôle en continu et en sécurité de la marche du train, tandis que, pour la conduite manuelle, un système d'arrêt automatique s'opère grâce à des balises sur la voie commandées par la signalisation. La RATP a beaucoup investi pour assurer la sécurité de ses voyageurs. C'est pour elle une préoccupation permanente et prioritaire. ■

Simone Feignier



## Railtrack perd le contrôle de la sécurité

« Nous pensons qu'il y a un conflit d'intérêt entre la recherche du profit et la sécurité », a reconnu le 10 octobre John Prescott, ministre des Transports du Royaume-Uni, avant de prendre la décision de retirer le contrôle de la sécurité à Railtrack, compagnie privée en charge de l'infrastructure, notamment des signaux. En 1995 et 1996, British Railways fut divisée en une centaine

de compagnies privées: Railtrack, pour l'infrastructure – voies, signaux et gares –, vingt-cinq entreprises gérant les réseaux locaux, une trentaine le matériel roulant, et le reste des sociétés pour le fret, les liaisons téléphoniques et l'entretien. Et, si personne aujourd'hui ne réclame une nouvelle nationalisation du réseau, ils sont nombreux à exiger un meilleur contrôle des « privatisés ».



D.R.

La RATP fête **les cent ans du métro** et le changement de millénaire ! Diverses manifestations célèbrent l'événement : **illuminations des ponts**, émission d'un timbre, stations du centenaire... Ainsi, le 16 décembre, la première de ces neuf stations, **Tuileries** (ligne 1), a été inaugurée sur le thème du patrimoine. Un patrimoine qui a marqué **la mémoire collective des Franciliens** tant sur le plan des transports que sur ceux de la culture ou de la vie quotidienne. Ce thème a également été retenu par la rédaction d'Entre Les Lignes, qui a souhaité marquer l'événement à sa façon.

À cette occasion, le dernier dossier de ce millénaire présente sur huit pages, et sous forme d'abécédaire, **un inventaire à la Prévert** d'un siècle de transports en commun parisiens.

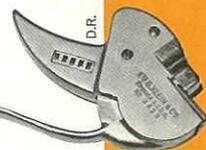


MAUBOUSSIN/DSC-AV



SUTON/DSC-AV

# UN SIECLE DE TRANSPORTS EN IMAGES



D.R.

MARGUERITE/DSC-AV



CHABROL/DSC-AV



CHABROL/DSC-AV



# LES TRANSPORTS DE A À Z



THEBAUT/DGC-AV

**ALTAIR.** Cet outil de régulation et d'information est appelé peu à peu à équiper les différentes lignes du réseau de bus. Il permet, grâce aux satellites de localiser à 10 mètres près les bus. Les points d'arrêt équipés de bornes Altair informent, en temps réel, les voyageurs sur le temps d'attente.

**À NOUS PARIS.** Métro, boulot, hebdo... Chaque lundi, depuis le mois de mai 1999, cet hebdomadaire est mis gratuitement à la disposition des voyageurs sur cinquante présentoirs du métro et du RER. Un « citymagazine » qui affiche un tirage de 500 000 exemplaires.

**AUTOBUS.** Bus à plate-forme, à gaz, à impériale, standard, articulé, électrique... Ils font tous partie intégrante du patrimoine parisien et, au-delà, de celui de l'Ile-de-France. Leur apparition date de 1906, aujourd'hui, à la RATP, on en dénombre environ quatre mille.



MARGUERITE/DGC-AV

**COMME BIENVENÛE FULGENCE (1852-1936).** Surnommé le Père du métro, ce polytechnicien, ingénieur des Ponts et Chaussées, eut la responsabilité de la construction des dix-huit stations de la ligne 1. Il dirigera les progrès du métropolitain jusqu'en 1932.

**BOUTIQUES.** Elles sont cinq cent vingt. Du journal au café en passant par des bijoux ou cravates, on trouve tout dans les sous-sols du métro et du RER. À cela, il faut ajouter quelque mille sept cent cinquante distributeurs automatiques pour les petits creux. En attendant les bouquets de services qui arriveront en 2000.



D.R.

**COMME ART.** Les transports en commun demeurent une muse pour la littérature, le cinéma, la chanson... Apollinaire ou, plus récemment, Annie Ernaux ont écrit dessus. Et de Polin à Gainsbourg, beaucoup les ont chantés. Du côté du cinéma, de Jean Gabin à Christophe Lambert en passant par Belmondo, Delon, Basinger et consorts, tous ont parlé ou joué sur le réseau. Autant d'actrices et d'acteurs prestigieux dirigés par des réalisateurs qui le sont tout autant : Clouzot, Truffaut, Verneuil, Besson, Malle, Altman... Tous ces arts ont contribué à construire l'image des transports en commun à travers ce siècle.

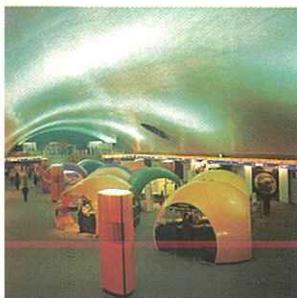
Les cinéastes parlent de la RATP : *Subway* (Besson), *Zazie dans le métro* (Queneau et Louis Malle), *Pépé le Moko* (Julien Duvivier, avec Gabin), *le Dernier Métro* (Truffaut), *la Vérité* (Clouzot), *Peur sur la ville* (Verneuil, avec Belmondo), *le Samouraï* (Melville, avec Delon), *le Salaire de la peur* (Clouzot), *Prêt-à-porter* (Altman), *Lune de fiel* (Roman Polanski), etc.

**AUBER (GARE).** Quatre kilomètres de souterrains, soixante-treize escaliers mécaniques, quinze ascenseurs et quatre trottoirs roulants, la construction de la gare d'Auber impose l'instauration d'un chantier monumental. C'est à l'architecte André Wogensky que reviendra la charge de la décoration, avec son harmonie caractéristique de bleu et de rouge...

# A



SUNFUGIA



D.R.



D.R.

**COMME DUBONNET.** «Du bo, Du bon, Dubonnet», un slogan qui, dès les années trente, a été peint à l'intérieur des tunnels. Cette campagne a fait la renommée de cet apéritif.

**D**

**DÉPOT.** L'ancien nom donné au centre bus. Comme le Hainaut, cet ancien dépôt de bus situé dans le XIX<sup>e</sup> arrondissement, qui est aujourd'hui un lotissement de quatre cents logements avec une école maternelle. Démontrant ainsi le savoir-faire de la RATP en tant qu'aménageur urbain.

**DÉCENTRALISATION.** Instituée au début des années quatre-vingt-dix par Christian Blanc, alors P-DG de la RATP. Trente-cinq unités opérationnelles seront créées autour des lignes de produits : lignes de métro, centre bus, lignes RER... L'objectif est de remettre les hommes au cœur de l'entreprise, afin de privilégier la relation aux voyageurs.

**DROITE (TRAIN QUI ROULE À).** Dès la mise en exploitation du métropolitain, il fut décidé que les trains circulerait à droite comme les trairrways et non pas à gauche comme pour le chemin de fer et le RER.



D.R.



MARGUERITE/DGC-AV

**COMME COUPE DU MONDE DE FOOTBALL.**

Victoire de l'équipe de France et, aussi, victoire des transports publics. Avec plus de un million de voyageurs (supplémentaires) transportés, la RATP a démontré durant tout le mois de juillet 1998 ses capacités à se mobiliser pour cet événement planétaire.

**COULOIR DE BUS.** Cauchemar des automobilistes, le couloir a changé la vie des machinistes. Le 15 janvier 1964, un couloir de un kilomètre réservé au bus est mis en service sur les quais du Louvre et de la Mégisserie, le long de la Seine. Six lignes l'empruntent et les résultats ne se font pas attendre: les retards se réduisent et la vitesse commerciale s'élève. Aujourd'hui, le couloir réservé cède sa place au «site propre». Dans l'ensemble de la région parisienne, on en compte des centaines de kilomètres.

**CASQUETTE.** Partie intégrante de la tenue des agents de l'exploitation, elle disparaît en 1992.

**CHEF DE TRAIN.** «Attention au départ!» Pendant plus de soixante ans, le chef de train a surveillé la montée et la descente des voyageurs. Il s'occupait également de la fermeture des portes et, bien entendu, donnait le signal du départ.

**E**

**COMME ÉCOLOGIE URBAINE.** Énergie alternative, traitements des déchets, lutte contre le bruit, bus propres... L'écologie urbaine est une priorité pour la RATP en cette fin de siècle. Elle y consacre même une station, à l'occasion du centenaire, à la gare Luxembourg (RER B).



MINOLI/DGC-AV

**F**

**COMME FAIENCE.** D'abord, le célèbre carreau blanc biseauté choisi pour renvoyer la lumière. Ensuite, pour les noms de station en lettres blanches sur fond bleu, ce fut au départ un choix technique et non esthétique comme le nom des rues parisiennes et les noms des galeries d'égypte. Mais c'est la compagnie Nord-Sud, pour se



MARGUERITE/DGC-AV

**C**



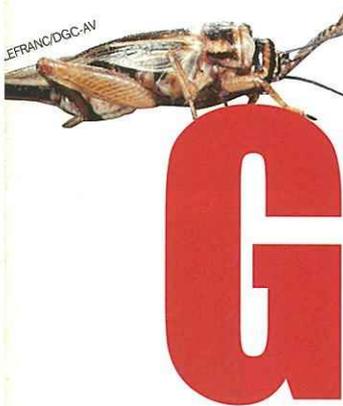
D.R.



D.R.

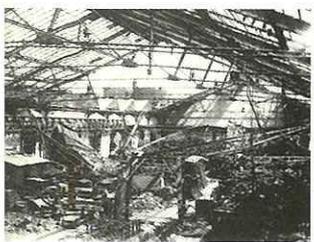
démarquer de la CMP, qui a innové en installant des faïences. Les céramiques et les entourages du Nord-Sud, ornés de frises, sont encore présents sur la ligne 12.

**FUNICULAIRE.** Inséparable de Montmartre. Le conseil municipal de Paris décide sa création en 1891 pour permettre l'accès à la basilique du Sacré-Cœur. Il sera mis en service en 1899. En 1933, la STCRP en reprend l'exploitation avec une évolution, c'est désormais l'électricité qui est utilisée comme énergie de traction. Modernisé en 1992, le trajet ne dure qu'une minute pour un dénivelé de 36 mètres et une longueur de 106 mètres.



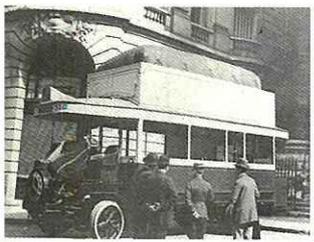
**COMME GRILLONS.** Des habitants du métro pas comme les autres qui fréquentent plus particulièrement les lignes les plus chaudes : les 3, 8 et 9. La Ligue de protection des grillons du métro parisien descend en sous-sol pour les nourrir, et un livre leur a même été consacré, *les Grillons du métro* (éditions Boubée, 1988). De vraies stars !

**GUERRE.** Des bus réquisitionnés en 1914 aux stations servant d'abris contre les bombardements en passant par les ateliers qui participent à l'effort de guerre, les transports en commun sont toujours sollicités pendant ces conflits. (Ci-contre, *l'Atelier de Championnet détruit.*)



D.R.

**GAZ (BUS AU).** Lors de la Première puis de la Seconde Guerre mondiale, la pénurie de carburant impose les bus au gaz. En juillet 1940 et pendant cinq mois, les Ateliers de Championnet convertissent cinq cents autobus. Ils sont mis en service sur quarante-quatre lignes, essentiellement en banlieue. Seul problème, ils n'ont qu'une autonomie de 30 kilomètres. Aujourd'hui, avec les progrès de la technique (plus de 300 kilomètres d'autonomie) et le développement de l'écologie urbaine, ces bus équipent à nouveau certaines lignes. Deux filières sont actuellement testées : le gaz naturel pour véhicules (GNV) au centre bus de Créteil et le gaz pétrole liquéfié (GPL) à Aubervilliers.



D.R.

**GUIMARD HECTOR (1867-1942).** « *Le graphisme du panneau est illisible, et pourquoi avoir choisi cette couleur verte ?* » Voilà comment la presse de 1900 a accueilli les édicules d'accès d'Hector Guimard. Surnommé à l'époque le Ravachol de l'architecture, il est aujourd'hui reconnu par le monde entier comme le promoteur de l'Art Nouveau.



MARGUERITE/DGC-AV



D.R.

**GREVES.** Elles ont jalonné l'histoire des transports parisiens et la vie des Parisiens. La première eut lieu dans la nuit du 27 au 28 janvier 1901, tous les salariés de la CMP se réunissant à la Bourse du travail pour défendre quarante-trois d'entre eux renvoyés ou rétrogradés sans avis préalable. (Au-dessus, les manifestations pour les quarante heures.)



D.R.

**COMME LES HALLES.** En 1977, un gigantesque trou est creusé à l'ancien emplacement des pavilions Baltard. C'est le trou des Halles, dans lequel va être construite la plus grande gare souterraine d'Europe.

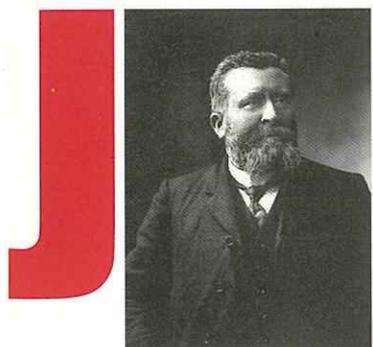
**COMME IMAGINE "R".** Lancé en septembre 1998, le titre jeunes connaît un succès digne de la Carte Orange. Destiné aux collégiens et lycéens, il a déjà séduit 400 000 d'entre eux.

**INDICE DE LIGNE.** De 1 à 14, c'est le métro. À partir de 20, c'est le bus, et le numéro apparaît sur la girouette. La RATP exploite trois cent sept lignes, tous modes confondus.

**INONDATION.** En 1910, les épaules du zouave du pont de l'Alma sont presque recouvertes d'eau. Les spécialistes considèrent qu'une telle crue est toujours possible aujourd'hui. La RATP,

première concernée avec ses réseaux souterrains, reste donc vulnérable. Ainsi, toutes les stations situées en zones inondables sont surveillées et une procédure d'alerte est définie.

**INTRANET.** Dernier arrivé dans le paysage RATP, baptisé Netilus, « l'internet interne » avec son site portail à consulter : <http://dgc.intra.ratp>

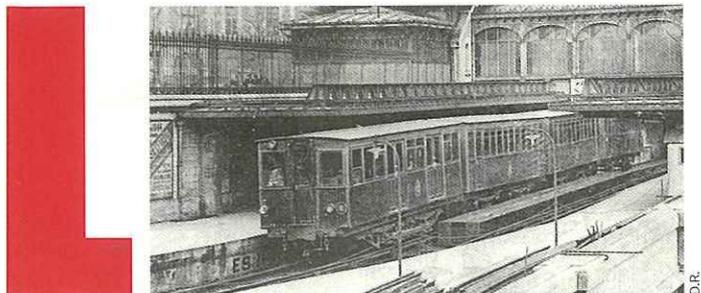


HARLINGUE/WOLLET

**COMME JAURES (LIGNE 5).** Baptisée au départ Allemagne, la station prend le nom de Jaurès en 1914. Première Guerre mondiale oblige!

**COMME KHÉOPS.** Ces structures décentralisées créées en 1994 assument la sécurité de proximité des agents et des voyageurs sur leur secteur. Les effectifs de la sécurité sont répartis dans cinq Khéops. Cette sectorisation du territoire permet d'améliorer les temps d'intervention en cas de problème.

K



D.R.

**COMME LIGNE... DE MÉTRO, DE BUS, DE TRAMWAY, DE RER.** Aujourd'hui, tout cela est « normal », mais il aura fallu dix ans de discussions pour que la loi du 30 mars 1898 lance la construction de la première ligne de métropolitain (future ligne 1). En dix-huit stations, elle reliera la porte de Vincennes à la porte Maillot. Construit à l'occasion de l'Exposition universelle de 1900, le métropolitain sera ouvert le 19 juillet de la même année à 13 heures précises.

**LANterne à MAIN.** Avant l'adoption des lampes Elaul vers 1955, la CMP utilise ces lanternes en cuivre, vers 1930, munies de volets de verre de différentes couleurs pour remplacer les signaux défectueux.



MANABERG/AV

**LOUVRE-RIVOLI.** Il y a eu Franklin D. Roosevelt sur cette même ligne dans les années cinquante puis, en 1968, Louvre-Rivoli se transforma également en station culturelle, en proposant des reproductions d'œuvres du musée situé à l'étage au-dessus.

**LAPIN.** Le lapin, le lapin... La RATP a créé ce petit personnage pour informer ses jeunes voyageurs du risque de se coincer les doigts dans la porte.

**LOGO DU CENTENAIRE.** Il vous accompagnera pendant toute cette année. Le point culminant devrait être le 19 juillet 2000 : date de la commémoration de la naissance du métropolitain.

**LOQUETEUX.** Ils sont encore présents sur la majorité des voitures des lignes de métro. Ils n'existent plus sur le MF 77 (ligne 8 et 13) remplacés par le bouton vert. Ils ont disparu sur les lignes 1 et 14, l'ouverture des portes sur ces deux lignes se faisant automatiquement.

M

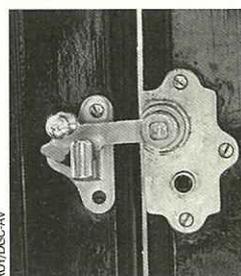
**COMME MOTTE (SIEGE).** Conçu en 1973 par Joseph-Andreu Motte pour le métro puis pour le RER, c'est le premier siège individuel en forme de coque. On le trouve partout et, aujourd'hui encore, c'est le siège standard. De plus, il résiste bien aux dures contraintes de la vie en sous-sol—chocs, vandalisme, rayures, graffitis...

**M JAUNE.** La marque jaune est apparue dans les années soixante pour rendre l'accès du métro plus visible. Elle reste encore aujourd'hui un symbole.

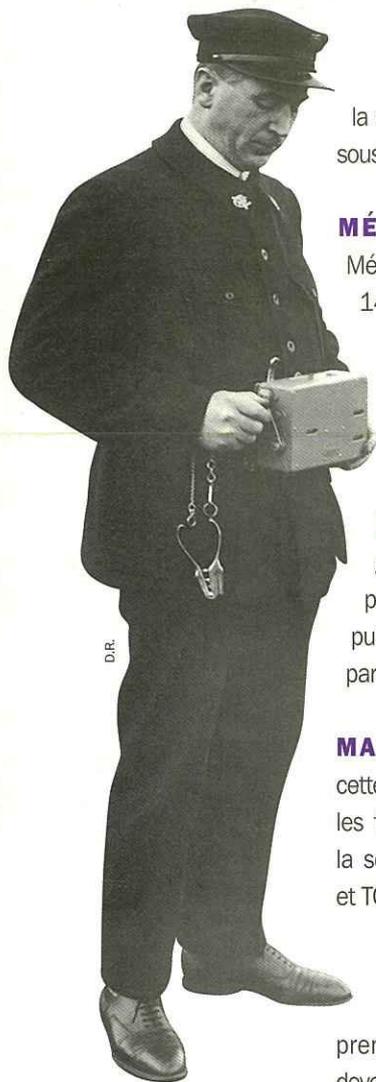
**MUSICIENS.** Classique, rock, rap, blues... On trouve tous les genres dans les couloirs du métro. Après une audition, les groupes ou chanteurs animent les couloirs. Environ trois cents accréditations sont distribuées chaque année. Il arrive même que l'entreprise joue les imprésarios, avec notamment Ticya Paul qui, repérée dans le métro, gagna en 1998 le concours de chant lyrique. À signaler également



THIBAUT/DGC-AV



ROY/DGC-AV



D.R.

la chanteuse Lââm qui a débuté en chantant dans le sous-sol de la capitale.

**MÉTÉOR.** «Métro Est Ouest Rapide»: nom de code Météor, métro 100% automatique, qui équipe la ligne 14 depuis son ouverture en octobre 1998. Ayant démontré toute son efficacité, le métro de New York vient d'acheter son «cerveau», qui deviendra le nouveau standard de signalisation de l'ensemble de son réseau.

**MOULINETTE.** Cet appareil oblitérateur-enregistreur, porté sur le ventre par le receveur, permettait dans les années trente de composer six puis huit tickets correspondant au nombre de sections parcourues.

**MACHINE CHAMBON.** Dans les années trente, cette machine est utilisée pour éditer au fur et à mesure les tickets. Trois tarifs sont alors proposés: 2P pour la seconde place, FN pour les familles nombreuses et TC pour tarif complet.

**MOZART (ÉCOLE).** En 1946, l'école d'apprentissage de la SICRP, devenue CMP puis RATP, est réimplantée dans l'ancien dépôt d'autobus Mozart (nom de la rue du XVI<sup>e</sup> arrondissement). Appelée par certains la «Couveuse», elle a formé de nombreux agents aux métiers de la maintenance et de l'entretien. En 1984, elle a été transférée à Noisiel.



D.R.

**MATRICULE.** Ils sont plus de 38 000 à la RATP et bientôt 40 000 grâce aux trente-cinq heures, mais l'entreprise conserve dans ses archives les noms des 168 000 agents (et leurs matricules) y ayant travaillé.



MARGUERITE/DGCG-AV

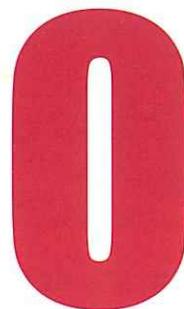


CHABROL/DGCG-AV



**COMME NOCTAMBUS.** Depuis septembre 1997, la RATP exploite le réseau de bus de nuit, les Noctabus, nouvelle formule. Un service né de la fusion des deux anciennes dessertes de nuit, les Noctabus parisiens et les Transports du personnel. Un trajet proposé au tarif de 15 francs, correspondance comprise !

**NORD-SUD.** En 1910, la ligne Nord-Sud est inaugurée, elle relie Porte-de-Versailles à Notre-Dame-de-Lorette. Elle sera prolongée en 1916 jusqu'à Porte-de-la-Chapelle. La compagnie du Nord-Sud sera la concurrente de la CMP, qui l'absorbera en 1929.



ROY/DGCG-AV

**COMME ORANGE (CARTE).** Titre fétiche du service public, la Carte Orange est créée en juillet 1975. Une «invention liberté» donnant au voyageur la possibilité de se «balader» au gré de son humeur avec un seul ticket. Elle a été reprise par plus de quarante grandes villes du monde.

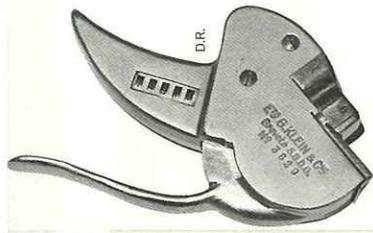
**OBJETS TROUVÉS.** Dès la création des transports en commun à Paris, ce service est apparu. Chaque année, c'est environ 85 000 objets trouvés sur le réseau, qui sont tous acheminés au 36, rue des Morillons, dans le XV<sup>e</sup> arrondissement.



CARRERE/DGCG-AV



GASTRIN/DGCG-AV



# P

**COMME PINCE DE CONTRÔLE.** «Des trous, des petits trous, toujours des petits trous...» Près de cinq mille en quatre heures à l'aide de cette pince. Un travail de forçat !

**PANIERIERS ANTI-ATTENTATS.** Destinés à empêcher de glisser des colis piégés sous les sièges, les premiers paniers ont été installés en septembre 1997. Ils ne sont pas moins de 30 000 à équiper aujourd'hui toutes les rames des lignes A et B du RER. Une innovation qui a fait suite à l'attentat de la gare Port-Royal en 1996.

**PLAN (DU RÉSEAU).** Petit plan de Paris, plan de lecture confortable... Indispensable pour se déplacer dans Paris ou dans la région parisienne. Près de 10 millions de plans sont distribués gracieusement chaque année aux voyageurs circulant sur le réseau. Il permet de réaliser des bons plans...

**POINÇONNEUR.** «Le gars qu'on croise et qu'on ne regarde pas», chantait Gainsbourg en 1958. Les poinçonneurs prennent leur retraite définitive en 1974, mais ils demeurent dans la mémoire collective grâce à la chanson hommage du grand Serge.

**PASSE SANS CONTACT.** Testé depuis quelques années par tous les agents de l'entreprise, il devrait prochainement équiper les porteurs de Carte Intégrale et d'Imagine "R". Franchir les portillons, telle est sa fonction première, mais ce «ticket» est également un porte-monnaie électronique rechargeable qui servira à régler ses achats dans le métro, café, baguette...

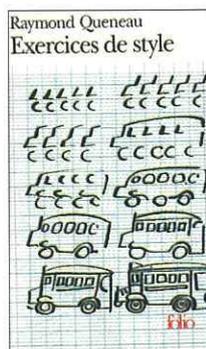
**POTELET.** Un point d'arrêt de bus dont le mât est surmonté de la «tête de vache». Rouge et jaune jusqu'en 1991, elle portait les couleurs de Polytechnique, une école bien représentée à la RATP.



**PORTILLON.** Le premier fait son apparition en 1921 à la station Jaurès, sur la ligne 2. Il est installé afin d'empêcher l'admission des voyageurs sur le quai lors de l'arrivée d'un train. Il fut ensuite manœuvré par les trains grâce à des pédales disposées sur les voies, mais le chef de station pouvait aussi commander son ouverture et sa fermeture. Il n'est plus considéré comme indispensable à la régulation des flux de voyageurs dans les années soixante, date à laquelle il est supprimé.

**PC (LA LIGNE).** Cette ligne, créée en 1933 en remplacement du chemin de fer de ceinture, marque le développement de ce moyen de transport à l'époque. Depuis octobre, le PC a été divisé en trois arcs (PC1, PC2, PC3) et évolue avec du matériel articulé. L'ensemble de la ligne doit prochainement être doté des systèmes Aigle et Altair.

**POSTE DE COMMANDE ET DE CONTRÔLE CENTRALISÉ.** Le premier PCC date de juin 1967, pour la ligne 1, et est situé boulevard Bourdon dans un ancien dépôt d'autobus. Cette innovation reste parmi les plus importantes pour le métro. En effet, il est possible de suivre sur un tableau de contrôle optique la position de chaque train sur la ligne. Depuis son pupitre, un «régulateur» peut donner, par un téléphone à haute fréquence, des instructions aux agents des trains et manœuvrer une partie des signaux et des aiguillages. Il commande l'énergie de traction. Le PCC a permis de réduire le retard des trains au quotidien.



# Q

**COMME QUENEAU RAYMOND (1903-1976).** Queneau reste l'un des auteurs qui ont rendu célèbre la RATP. En 1959, il triomphe avec *Zazie dans le métro*, alors qu'il a déjà publié dix-huit ouvrages. *Zazie...* a été élu (36<sup>e</sup>) parmi les cent livres du siècle par les lecteurs du journal *le Monde* et les clients de la Fnac. Et, après *Zazie*, il y a eu *Exercices de style*, avec son décor unique : le bus.

# R

## COMME « RESPECT », CAMPAGNE.

Respect est une campagne de publicité particulière à plus d'un titre. Née sur l'initiative des agents du centre bus de Flandre, elle est lancée en janvier 1998. C'est la première campagne « citoyenne » qui met en avant le respect et le civisme.

## ROBBINS (FOREUSE).

« Monumentale », tel est le qualificatif pour cette machine américaine qui a creusé le sous-sol parisien, à la fin de 1964, lors de la construction du RER.

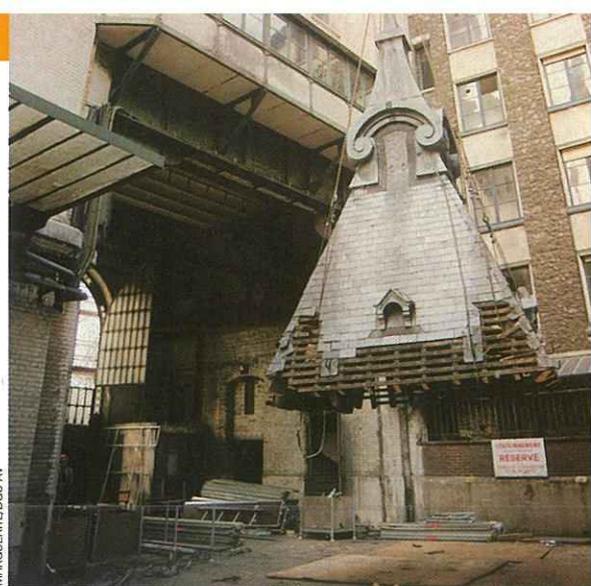
## RER.

En 1961, c'est le premier coup de pioche pour la construction de la ligne Étoile-Défense qui, plus tard, reliera l'est et l'ouest de la banlieue parisienne. Mais, avant cela, le 14 décembre 1969, le tronçon Nation - Boissy-Saint-Léger est mis en service pour devenir la ligne A du RER.

## RAPÉE (CLOCHETON DE L'ANCIEN

IMMEUBLE).

La démolition des bâtiments des 48, 50-52 du quai de la Rapée commence en novembre 1991. Le célèbre clocheton est cisailé, soulevé par une immense grue et déposé. La fin d'une époque pour cet immeuble qui abrita le siège de la Compagnie du métro de Paris (CMP), avant d'être repris par la RATP.



MARGUERITE/DGCG-AV

**SDF.** « Phénomène » de ces quinze dernières années, il remplace le « clochard » sur les bancs des stations et des gares. Comme dans la société entière, la pauvreté et l'exclusion envahissent les transports. La RATP réagit en proposant de l'aide aux SDF avec le Recueil social, RATP Assistance et le plan Atlas.

## STCRP.

Au lendemain de la Première Guerre mondiale, la régie des transports parisiens est confiée à une société unique : la Société des transports en commun de la région parisienne (STCRP). Cette société exploitera uniquement le réseau de surface (tramways, omnibus automobile...).



On arrête  
tous notre film  
vous c'est pas  
une diligence.  
**respect!**



D.R.

# S

## COMME SIGNAL.

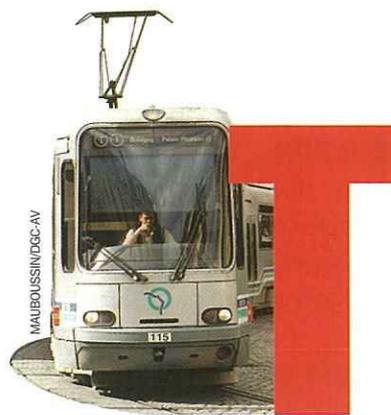
Langage incompréhensible pour le voyageur. Il est le repère incontournable du conducteur avec une crainte, son franchissement intempestif. À signaler que pour le RER, c'est une signalisation de type SNCF qui est en vigueur.

## SPRAGUE THOMSON.

Rouge pour les premières classes et vert pour les secondes... Après soixante-quinze ans de bons et loyaux services, le Sprague disparaîtra en 1983. Il est aujourd'hui classé monument historique. Mais son « retour » est annoncé dans le cadre du centenaire du métro, où il servira pour des voyages touristiques dans la capitale.

## SCEAUX (LIGNE DE).

Intégrée au RER (ligne B), la ligne de Sceaux fut mise en correspondance en 1904 avec la station Denfert-Rochereau du métropolitain. Réalisée sous Louis-Philippe, elle fut inaugurée le 7 juin 1846 en présence des ducs de Nemours et de Montpensier (fils du roi Louis-Philippe). Elle desservait une succession de villages, depuis le Petit-Montrouge jusqu'à Robinson, Fontenay-aux-Roses, Sceaux. Dès sa première année d'exploitation, elle transporta environ 400 000 personnes.



MAUBOUSSIN/DGCG-AV

## COMME TRAMWAYS.

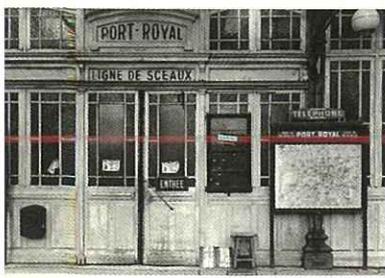
Mis en service en 1894, c'est le 31 août 1936 que les derniers tramways parisiens (Montrouge - Gare-de-l'Est) ont disparu, remplacés par les autobus TN4H. La presse de l'époque salua cette disparition : « Plus de déraillement, plus de panne... C'en est fait, Paris appartient au moteur à explosion et à la vitesse... » Ironie de l'Histoire, quelque cinquante ans plus tard, la presse saluait la décision de réinstaller le tramway en Ile-de-France.

## TRIPODES.

Installés dans le RER en 1969, les tripodes, appelés tourniquets par les voyageurs, équiperont le métro entre 1970 et 1973.



GAILLARD/DGCG-AV



D.R.

**TICKET CHIC-TICKET CHOC.** Ce slogan du début des années quatre-vingt a propulsé le ticket jaune rayé de brun au rang d'objet-culte. Spots TV, affiches, porte-clés, stylos... Une déclinaison de choc pour un objet qui, à la base, n'était pas très chic.

**TROLLEYBUS.** Véhicule intermédiaire entre le tramway et l'autobus, le trolleybus n'eut qu'une place marginale à Paris. En 1900, pour l'Exposition universelle, un électrobus circula sur une ligne Porte-de-Vincennes - Saint-Mandé - Lac-Daumesnil. Ayant disparu en 1908, il réapparaît avec « trolleybus Vétra » en 1943, 1948 et, enfin, en 1957, mais sans grand succès.



D.P.R.

# W

**COMME WAGON-TRÉMIE.** Utilisé pour le RVB, on ne parle de wagon que dans ce cas-là. À la RATP, on ne connaît que des voitures.

**TN4H.** De 1937, jour de sa présentation officielle, à sa disparition le 21 janvier 1971 sur la ligne 21, il aura marqué, avec sa plateforme, la capitale d'une empreinte indélébile.



# X

**COMME X.** Le signe ou l'objet que vous souhaitez voir apparaître et qui est absent. Cette lettre est donc la vôtre!



ETIENNE BOBBI

# U

**COMME USAGER.** Un mot proscrit et remplacé par voyageur pour aboutir à client. La marque d'une évolution pour une entreprise de service.

**URBAINE.** Cette clientèle a de nouvelles exigences. La RATP y répond avec la multimodalité, les bouquets de services, l'information aux voyageurs en temps réel et des titres de transport spécifiques.

**COMME VERLAINE.** Le métro a eu son Verlaine. Prénommé Georges-Auguste, il n'était autre que le fils de Paul, le Poète. Il travailla comme surveillant de quai à la CMP de 1904 à 1925. Tout un poème !...

**VARENNE (LIGNE 13).** Troisième « station-musée », inaugurée dans son nouveau décor en 1978, elle présente sur son quai central des reproductions des œuvres de Rodin (*le Penseur* et *Balzac*),

**VÉLO.** La RATP est le premier loueur de vélo en Ile-de-France via Roue libre. Après le bus, le métro, le RER, le tramway, le vélo est le cinquième mode de transport de l'entreprise.

**VIADUC D'AUSTERLITZ.** Réservé à la circulation du métro, cet ouvrage traverse la Seine entre les quais d'Austerlitz et de la Rapée (ligne 5). Long de 140 mètres et large de 85 mètres, il détient le record de portée des ponts de Paris. Construit entre novembre 1903 et décembre 1904, le viaduc, rénové par les équipes d'ITA en décembre, sera désormais illuminé comme tous les autres ponts de Paris.



CHAEFOL/DGC-AV

# V

**COMME Y.** La lettre majoritaire à la RATP, car elle symbolise le chromosome masculin. En effet, ce n'est qu'en 1961 que Marcelle Clavère devint la première femme machiniste. Il faudra attendre 1983 pour que le métier de conducteur soit ouvert aux femmes, c'est Yvonne Brucker qui fut la première conductrice. Enfin, à signaler que seulement deux stations de métro portent le nom d'une femme : Louise-Michel (ligne 3) et Rochechouart (Barbès, ligne 4) – c'est le nom de l'abbesse qui dirigea l'abbaye de Montmartre de 1717 à 1727. Vous avez dit macho, le réseau ?

# Y

# Z

**COMME Z (MOTRICE).** Conçues dès 1930 par la CMP en vue de l'électrification de la ligne de Sceaux, les automotrices Z ont pris leur service en 1937. Les Z ont disparu en 1987 de la ligne B du RER après cinquante ans d'excellents services.

**ET AUSSI TOUS LES METIERS DE L'EXPLOITATION, DE LA MAINTENANCE ET DU TERTIAIRE.**

Dossier réalisé par Yan Rodriguez

# Amiante : le suivi du dos

*L'évolution de la réglementation relative à l'amiante indique une amélioration de la prise en compte des conséquences vis-à-vis des salariés exposés. C'est ainsi qu'au mois de juin la RATP signait un avenant au protocole d'accord sur la cessation anticipée d'activité.*

*Le point sur ce dossier.*

**A**u mois de juin 1999, un avenant au protocole d'accord sur la cessation anticipée d'activité étendait le bénéfice de ce dispositif aux agents âgés de 50 ans (au lieu de 55 ans) et reconnus atteints d'une maladie professionnelle liée à l'amiante. Cette mesure soutenue par l'ensemble des organisations syndicales signataires (CFDT, CFTC, CGC, FO, CSA, Indépendants) est issue de la loi de financement

de la Sécurité sociale du printemps dernier. Désormais, les agents de l'entreprise pourront bénéficier de dispositions similaires à celles des salariés du régime général. C'est le dernier élément en date versé au dossier de la prise en compte du risque amiante.

Depuis près de vingt ans, la réglementation sur l'amiante n'a cessé d'évoluer au fur et à mesure des connaissances de ses conséquences sur la santé. Pour aboutir au 1<sup>er</sup> janvier 1997 à son interdiction totale à la fabrication, à la transformation et à la vente.

Dès lors, la RATP a entrepris le repérage systématique de l'amiante dans ses locaux et matériels, y compris le recensement de l'amiante non friable, précédant en cela les textes réglementaires. Et poursuivant une action d'éradication lancée à partir de 1978. Le plan d'actions (recensement, désamiantage) est suivi par les établissements concernés et par les instances CHSCT, CDEP, CRE, auxquelles un planning d'avancement des opérations est remis régulièrement. Mais l'amiante demeure encore dans

certains matériaux et matériels, tant dans l'environnement privé que professionnel. Son maintien – sous surveillance – peut s'avérer, dans certains cas, moins dangereux que son éradication.

Du côté de la prévention et du dépistage précoce, pour les interventions de maintenance, les opérateurs encore exposés au risque ont été formés à des procédures de travail strictes et à l'utilisation des protections individuelles. Conformément à la réglementation, une fiche d'exposition, précisant la nature et la durée des travaux, est établie. Elle est transmise à l'intéressé et au médecin du travail.

## L'histoire en train de s'écrire

Les modalités du suivi médical font encore débat. La conférence de consensus de janvier 1999, organisée sur le plan national à la demande du ministère de l'Emploi et de la Solidarité, devait aboutir à une définition des modalités pratiques de surveillance clinique par les médecins du travail: types d'examens, délais... Mais ses conclusions en sont restées au stade des recommandations et n'ont pas valeur réglementaire. Des débats médicaux se poursuivent, notamment sur la fréquence des contrôles radiologiques, qui ne sont pas eux-mêmes sans incidence sur la santé.

Allant au-delà de ce que la réglementation lui imposait, la RATP s'est adressée, en 1997, aux 32 000 retraités, leur proposant, en cas de doute, une surveillance médicale gratuite. Devant le faible retour de cette démarche (trois cent cinquante demandes de remboursement d'actes médicaux), au mois de mai 1999, un nouveau courrier comportant un coupon-réponse de demande de suivi postprofessionnel leur a été



La RATP a entrepris le repérage systématique de l'amiante dans ses locaux et ses matériels. Elle poursuit aujourd'hui ses opérations de désamiantage lancées depuis 1978.

CHABROL/DGC-AV

# sier



## Les maladies dues à l'amiante

- **Les plaques pleurales.** Il s'agit d'atteintes bénignes de la plèvre, membrane située à l'intérieur de la cage thoracique, susceptibles d'entraîner une diminution de la capacité respiratoire.
- **L'asbestose.** Affection la plus fréquente, elle se caractérise par une lésion des alvéoles pulmonaires, qui entraîne un essoufflement à l'effort et évolue vers une insuffisance respiratoire chronique.
- **Le cancer du poumon.** Il se manifeste en général vingt-cinq ans après l'exposition. Plusieurs facteurs étant à l'origine de cette pathologie, son imputation à l'amiante ne peut être certaine. Conjointement avec la consommation de tabac, le risque se multiplie.
- **Le mésothéliome.** Tumeur maligne, la principale localisation concerne la plèvre. Le temps entre l'exposition et la survenue de la maladie se situe en moyenne entre vingt et quarante ans.

## La maladie professionnelle

- Une maladie est reconnue professionnelle si elle est la conséquence directe de l'exposition d'un travailleur à un risque physique, chimique, biologique, ou si elle résulte des conditions dans lesquelles il exerce son activité professionnelle. Cette maladie doit figurer dans l'un des tableaux annexés au code de la Sécurité sociale. Tableaux créés et modifiés par décret à mesure des progrès des connaissances médicales.
- La reconnaissance de la maladie professionnelle entraîne une prise en charge des actes médicaux à 100 % et l'attribution, le cas échéant, pour la victime ou ses ayants droit d'une indemnisation sous la forme d'une rente d'accident du travail. À la RATP, au 15 décembre 1999 et depuis 1977, quatre-vingt-onze dossiers en vue d'une reconnaissance de maladie professionnelle ont été ouverts : cinquante-sept ont été reconnus et treize sont en attente de décision.

## L'avenant au protocole CAA

- La cessation anticipée d'activité permet aux agents atteints d'une maladie professionnelle liée à l'amiante, à partir de 50 ans et quinze années de service, de quitter l'entreprise avant la date légale de mise à la retraite. L'agent perçoit 70 % de son salaire statutaire. La RATP prend à sa charge les cotisations à taux plein au titre de la retraite.
- L'agent est considéré comme actif jusqu'à son départ à la retraite : il est placé en classement sédentaire et il continue de bénéficier de la caisse de Sécurité sociale et des prestations sociales des agents en activité.

## Le désamiantage

- 253 millions de francs couvrant les travaux de 1997 à 2001, répartis de la façon suivante : 150 millions de francs à MRF, 72 millions à ITA, 20 à ESE, 5 à MRB, 4 à LOG, 2 pour les divers (tertiaire, CRE...). Sur ces 253 millions de francs, 131 millions ont été engagés et 94 ont été payés en juin 1999.
- **L'avancement des travaux**
- Le programme de désamiantage des bus, du matériel ferré VMI, MF67, MP55, est terminé. En juin 1999, 80 % du programme sur le MP89 ont été réalisés, 48 % sur le MF67, 22 % sur le MF77, 2 % sur le MP73. En cours ou à programmer, des chantiers importants de déflocage de salle de billets dans six stations du métro.

envoyé. Ce contact a donné lieu à mille neuf cents demandes de suivi à fin novembre 1999. Une relance qui sensibilise, sans alarmer, une population potentiellement concernée, compte tenu de la longueur des délais d'apparition des maladies professionnelles.

On le voit, le dossier amiante fait l'effet d'une bombe à retardement, parce qu'il met en jeu la vie des personnes, que les responsabilités sont difficiles à établir, et l'historique de l'exposition complexe à reconstituer. Comme en témoignent également les deux jugements contradictoires rendus à l'issue des procès engagés par des victimes de l'amiante. Une démarche à travers laquelle elles signifiaient leur désaccord avec le niveau d'indemnisation proposé et visaient à obtenir une réparation plus importante, eu égard à la responsabilité imputable à leurs yeux à l'entreprise. Le tribunal des affaires de Sécurité sociale de Créteil a condamné l'entreprise pour « faute inexcusable »\* de l'employeur, ce dont la RATP a fait appel. La même juridiction, à Meaux, a estimé dans un cas similaire que la RATP n'avait pas commis de faute. Ces jugements opposés ne seraient-ils pas significatifs d'une recherche de positionnement dans un domaine où le temps a rendu les preuves difficiles à établir ? Les deux affaires se retrouveront à la cour d'appel de Paris pour être à nouveau jugées.

À la veille de l'an 2000, l'histoire du procès de l'amiante est en train de s'écrire. Une histoire intimement liée au développement de notre société industrielle. ■

\* « Faute inexcusable » : faute d'une gravité exceptionnelle dont l'employeur a bien conscience au moment où il la commet.

Nadine Guérin

# Le timbre du métro



**1** 900-2000, le métropolitain parisien fête ses cent ans. Pour célébrer ce centenaire, La Poste a décidé, en accord avec l'entreprise, l'émission spéciale d'un timbre. Mis en vente les 4 et 5 décembre, en avant-première, à la station Champs-Élysées-Clemenceau, ligne 1, revêtu de la mention « premier jour », il a remporté un franc succès auprès des philatélistes.

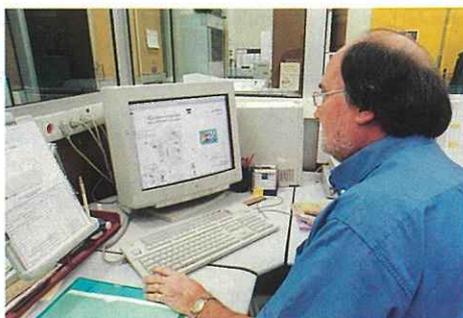
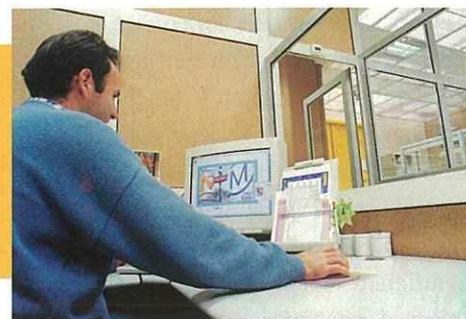
Ce produit de communication touche le plus large public et constitue un formidable atout. Il véhicule, en effet, l'image de l'entreprise à travers le monde entier. Beaucoup l'ont compris. La Poste traite ainsi, chaque année, environ mille dossiers. Elle ne retient parmi ces demandes que soixante à soixante-dix timbres, qui représentent sa production philatélique annuelle.

La maquette, dessinée par Sophie Morgaine (Agence Pascale Pichot et associés), selon un concept de modernité et de dynamisme défini par l'entreprise, est transmise à l'Imprimerie des timbres-poste et des valeurs fiduciaires, située à Périgueux (Dordogne), qui s'occupe de la fabrication, maîtrise l'intégralité de la chaîne graphique, depuis le traitement de l'image, l'impression, la perforation jusqu'au façonnage. Disponible dans les bureaux de poste depuis le 6 décembre, le timbre accompagne déjà les envois postaux, à la veille de l'an 2000, quand les correspondances seront les plus nombreuses.



**A. La création.** Retenue par le Service national du timbre-poste (SNTP), l'Agence Pascale Pichot et associés a travaillé avec Sophie Morgaine pour la création du timbre à partir d'une sélection de photographies réalisées par le service audiovisuel de la RATP.

**B. Le travail de la couleur.** Le chromiste scanne et traduit le fichier informatique en PAO (publication assistée par ordinateur). Il travaille sur les couleurs et le graphisme et adapte la maquette aux possibilités techniques en vue de la gravure et de l'impression.



**C. La typographie.** Le typographe, qui est passé de l'usage du plomb à l'informatique, il y a quelque dix ans, met en forme la notice philatélique « premier jour » destinée aux collectionneurs.

**D. La gravure électromécanique et numérique.** Appelé pivert, le graveur «grave» autant de cylindres en cuivre que l'image comporte de couleurs - le timbre du centenaire a nécessité six cylindres. La tête de gravure, équipée d'un stylet en diamant, s'appuie sur le cylindre grâce à un pied glisseur.



**E. Préparation des éléments de gravure.** Chaque «alvéole» correspond à une frappe du stylet (grossissement d'environ huit cents fois). Les impulsions électriques varient de 0 à 10 volts, selon l'intensité de la couleur.

# a du cachet



**F. L'impression.** La bobine préencollée circule sur la rotative afin qu'y soient imprimées 18 000 feuilles. Elle défile à la vitesse de quinze à vingt feuilles à la minute. En passant sur le premier cylindre, le papier reçoit une couleur. Une fois séchée, l'opération se renouvelle autant de fois jusqu'à l'impression totale du timbre.



PHOTOS : CHABROL/DSC-AV

**G Le contrôle.** L'opération finale consiste à contrôler manuellement chaque feuille de timbres. Une fonction exclusivement réservée aux femmes, dont l'œil serait plus sensible à la perception des nuances et à la sélection du détail. Les bonnes planches sont envoyées dans tous les bureaux de poste.



Une chaîne d'opérations de grande précision. Coup d'œil à tout moment pour aboutir à un produit parfait!

Maurice Emanuele vérifie la conformité du câblage électrique.

Maurice Emanuele et Laurence Adonai : un véritable esprit



PHOTOS : DUPUY/DGC-AV

# Une équipe de **mainten**

*Laurence, Gil et Maurice sont mécaniciens d'entretien. Depuis mars, ils font partie de l'équipe mobile qui se déplace dans les centres bus pour effectuer des échanges de racks. Explications.*

**A** 20 heures, Laurence, Gil, Maurice et les autres se retrouvent autour de la machine à café du centre bus de Nanterre, du côté de la maintenance. Ils sont sept agents du département MRB, dont un pilote des Ateliers de Championnet, constitués en équipe mobile. Leur mission est d'effectuer des échanges standard de racks, ces boîtiers métalliques qui protègent les systèmes embarqués à bord des bus, comme celui de la radiolocalisation ou du service d'aide à la maintenance (SAM). Une opération qui a débuté au mois de mars 1999, à titre expérimental, et qui concerne l'ensemble des vingt-trois centres bus.

« Avec le poids et les vibrations dues à la conduite, les boîtiers de protection

des systèmes Aigle, Altaïr et SAM se fissuraient, explique José-Pierre Remond, responsable de l'ordonnement de l'entité Travaux sur véhicules (TV) aux Ateliers de Championnet. *Une patte métallique soudée vient renforcer l'installation.* » Les changements de racks sont prioritaires, car ils touchent à la sécurité. Ces modifications, limitées dans le temps, ne pouvaient être absorbées ni par Championnet ni par la maintenance dans les centres bus. « Pour éviter le recours à la sous-traitance, l'idée d'une équipe mobile transversale s'est alors imposée. Quant au travail de nuit, il a été décidé par l'ensemble des acteurs, afin de ne pas immobiliser les véhicules dans la journée et, par conséquent, de pénaliser les voyageurs. »

Trois mécaniciens d'entretien, volontaires de la première heure, se retrouvent détachés de leurs centres bus d'origine. L'équipe est complétée par de nouveaux embauchés qui resteront six mois avant de rejoindre leur affectation définitive.

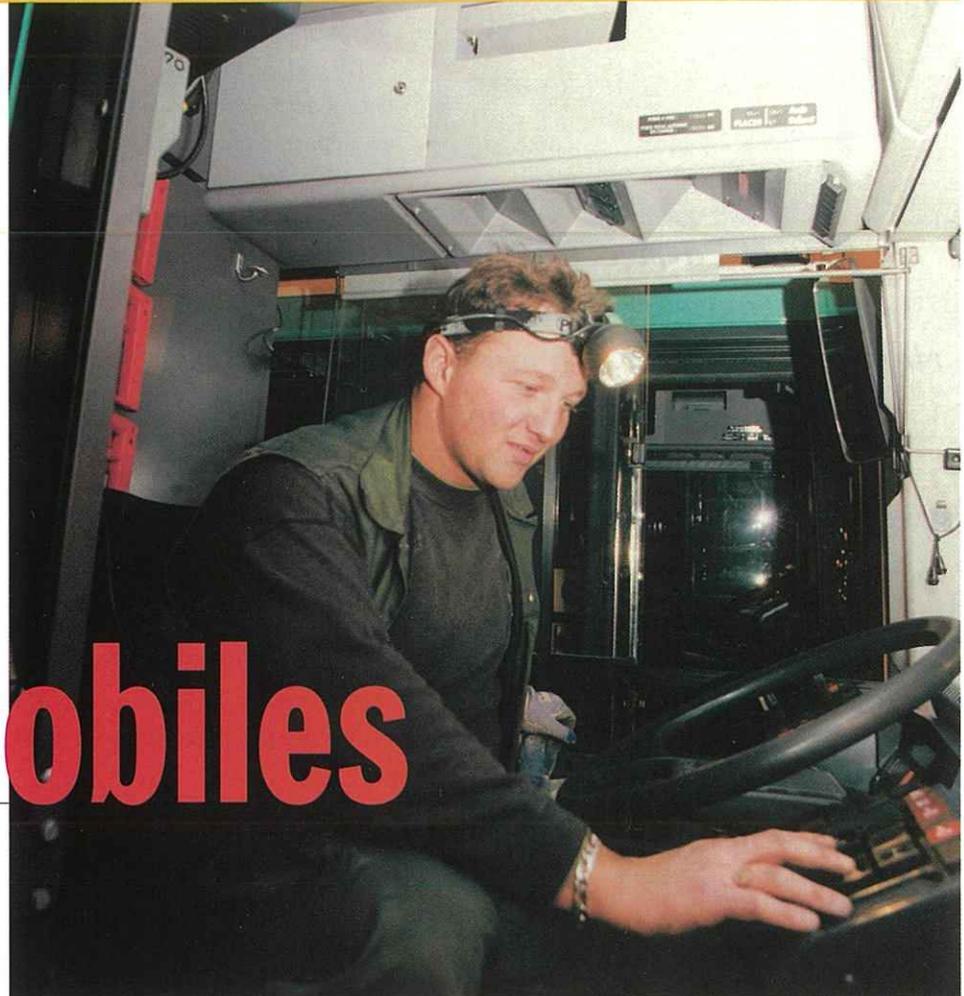
## **Durée des interventions : de deux jours à un mois**

20 h 15. Maurice Emanuele, le pilote, fait le tour de l'aire de remisage à bord de la voiture de service. Il vérifie sur sa liste si les bus sur lesquels ils devront intervenir cette nuit sont présents. Selon les centres, ils se trouvent rangés par type de matériel ou par ligne.

Une fois repérés, il allume leurs « warnings » pour identifier plus facilement le matériel à réparer. Il organise ensuite le travail par binômes, jamais les mêmes, et distribue les caisses à outils. « Tous les deux jours, je vais à Championnet récupérer les racks modifiés à la chaudronnerie et chercher le petit outillage qui nous ferait défaut. En

équipe.

Gil Mendes: « L'ambiance de nuit est particulière: on est plus solidaires. »



# eurs mobiles

*contrepartie, je dépose ceux à réparer. »*  
 Avant de procéder à l'échange du rack, la conformité du câblage électrique est vérifiée, les fonctions Aigle, Altair et SAM testées. Les contrôles révèlent parfois des pannes non signalées, qui sont alors traitées. Le véhicule est ensuite validé à l'aide d'un boîtier test. Laurence Adonaï, après cinq ans passés à Lagny, a souhaité tenter l'expérience: « *Je voulais connaître autre chose que la fosse, où le travail est pénible et souvent monotone. Ici, les tâches sont plus diverses.* » L'environnement lui paraît également jouer un rôle important. « *Se trouvant seule la nuit, notre petite équipe doit se débrouiller, on prend plus d'initiatives.* » Gil Mendes fait aussi partie des pionniers. Avant de rejoindre l'équipe mobile, il travaillait au centre de Nanterre: « *L'ambiance de nuit est particulière, on est plus solidaires. Il n'est pas question de laisser un collègue avec un problème sur une voiture. Arrivés tous ensemble, on*

*repart ensemble, tout le travail achevé. »*  
 La durée d'intervention sur un centre varie de deux jours à un mois et dépend du nombre de modifications à réaliser. L'équipe compte à son actif une moyenne de douze véhicules par nuit. L'opération doit s'achever au cours du premier trimestre 2000.

3 h 30, fin des interventions. Maurice récupère sur les pare-brise des véhicules les fiches de validation signées des opérateurs. Il adresse par fax, à Championnet, le pointage du personnel et le nombre de voitures traitées et validées pendant la nuit. ■

Nadine Guérin



## Au programme des modifications

**« Les postes de l'équipe mobile sont budgétés au niveau du département MRB. Le pilotage et l'encadrement sont assurés par Championnet », précise Christian Lebée, responsable de l'entité Travaux sur véhicules. La réussite de la première équipe a entraîné la création de deux autres du même type, avec des domaines d'intervention bien précis: câblage du système de radiolocalisation, du passe sans contact, installation des antennes, montage des filtres à particules... L'ensemble des opérations s'achèvera à la fin de 2001. À la veille de l'an 2000, les systèmes embarqués à bord des bus peuvent rivaliser avec ceux du métro.**

**Max et Patrice, agents de sécurité de la RATP, viennent d'obtenir le brevet professionnel d'agent technique de sécurité. Un diplôme qui les qualifie et valorise leur métier. Témoignages.**

**U**n parcours intellectuel entrepris essentiellement pour casser le rythme, rompre avec la routine», déclare Max Marcho, agent de sécurité au département Environnement et Sécurité depuis plus de sept ans. «L'occasion de me remettre en question et d'approfondir mes connaissances», ajoute Patrice Michel, agent de sécurité depuis 1995. Des raisons individuelles différentes pour un objectif commun: le brevet professionnel d'agent technique de sécurité. Ce diplôme leur a été délivré, le 17 novembre, par l'Éducation nationale, ainsi qu'aux seize autres candidats de la session, lors de la délibération du jury à la Maison des examens d'Arcueil, composé de représentants de l'Éducation nationale et du département Environnement et Sécurité. Le brevet professionnel a été créé en 1995.

Diplôme de niveau 4, comme tous les baccalauréats, il s'adresse à tout agent de sécurité (en interne ou à l'externe). L'enseignement, agréé par l'Éducation nationale, est dispensé par le Groupement d'établissements pour les matières théoriques (Greta) puis par des professionnels, formateurs au département Sécurité, pour la pratique (cf. encadré). «Au préalable, un test de niveau permet de définir le nombre d'heures de cours nécessaires», énonce Patrice. Ainsi, et c'est l'originalité de cette formation, l'enseignant établit selon cette évaluation un programme de formation «sur mesure», oscillant entre cent cinquante et deux cent cinquante heures de cours théoriques. Passés ces tests, une sélection naturelle s'opère. Difficulté des épreuves, fatigue ou lassitude, plus de la moitié des agents

# Diplômés en sécurité



Parmi les agents ayant obtenu le brevet professionnel d'agent technique de sécurité, Max Marcho (troisième en partant de la gauche) et Patrice Michel (premier en partant de la droite).

se découragent au fil du temps. « *Quand nous finissons notre service à 2 heures du matin et qu'il faut assister aux cours tôt le lendemain, cela laisse peu de place au sommeil* », commente Patrice.

Un investissement personnel important pour une contrepartie, qui consiste à proposer le diplômé à la maîtrise après dix ans d'occupation du poste d'agent de sécurité au lieu de douze. « *Cependant, poursuit Max, je ne serai pas déçu, quelle que soit la reconnaissance, car ma démarche est très personnelle.* »

Aujourd'hui, près de cinquante agents sont titulaires de ce brevet à l'issue de deux années de formation. « *Ce diplôme, explique Max, qui atteste un savoir-faire et un professionnalisme en matière de sécurité, est reconnu au-delà des frontières de l'entreprise, à un niveau national.* » Il valorise le métier en lui donnant une légitimité vis-à-vis des autorités.

À la veille de l'an 2000, dans un secteur en perpétuelle évolution, le brevet professionnel d'agent technique de sécurité pourrait-il permettre d'exporter ce savoir-faire pour le mettre au profit des réseaux de province les plus sensibles? ■

Catherine Houël

## Avis aux candidats!

- **Cinq ans d'expérience professionnelle dans un métier de la sécurité, réduits à deux pour les agents titulaires d'un baccalauréat.**
- **Le Greta se charge des cours théoriques : expression française, environnement économique et géographique du transport, et ouverture sur le monde, dispensés sur le temps personnel des agents.**
- **Des formateurs RATP, habilités par l'Éducation nationale, enseignent les matières techniques (juridique, activité physique, techniques relationnelles, sécurité ferroviaire) sur le temps de travail, en alternant une semaine sur le terrain et une semaine en salle.**
- **Durée de la formation : deux ans.**

## Vitale : la carte santé

Finies la corvée des feuilles de soins et les vignettes oubliées! La carte Vitale est arrivée. Cette carte atteste l'affiliation au régime spécial de la RATP auprès des professionnels de santé consultés à l'extérieur de l'entreprise. Elle remplace l'ancienne carte d'assuré social, blanche et à trois volets, utilisée jusque-là. Bien que délivrée en un seul exemplaire, elle est valable pour l'agent, le pensionné et leurs ayants droit. Dotée d'une puce électronique, Vitale ne contient que des informations administratives (caisse d'affiliation, numéro de Sécurité sociale et durée des droits). Si l'on continue à recevoir une ordonnance et à payer la consultation, la carte Vitale remplace les feuilles de soins. Le médecin effectuera depuis son ordinateur la demande de remboursement de la consultation auprès de la caisse du régime spécial. Tous les médecins devraient être équipés en



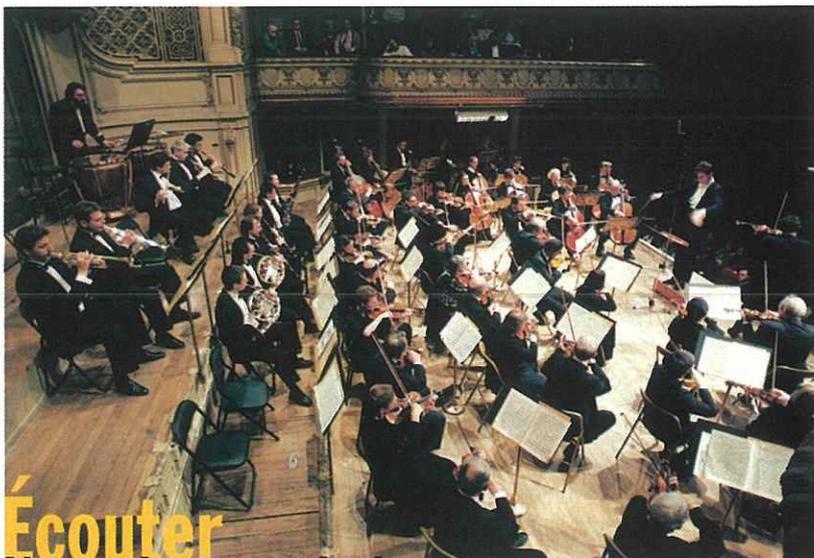
Une première borne d'informations installée à Championnet pour tout savoir sur la carte Vitale.

matériel informatique avant le 31 décembre 1999. Pour ceux qui ne le seraient pas, le patient utilisera l'attestation papier qui a été envoyée avec la carte Vitale. D'ici à environ cinq ans, une nouvelle carte Vitale, personnelle, comportera aussi un volet santé. Avec un minimum d'informations de base et une partie pour l'urgence (groupe sanguin, allergies, maladies pouvant avoir des conséquences en cas d'urgence...). Toutes informations réactualisées régulièrement et entrées avec l'accord du patient.  
**Contact - Michel Pillier, GIS, tél. : (01 44 9) 2 26 88.**

## Première européenne : la ligne 8 certifiée

Depuis le mois de novembre, la ligne 8 du métro est la première ligne de métro d'Europe certifiée NF service. Le résultat d'une année de travail, mené depuis septembre 1998, avec l'ensemble des agents de la ligne. Première phase, le référentiel des caractéristiques du service, déterminant les intentions de service à assurer : il est élaboré par les cadres de la ligne puis validé par le Syndicat des transports parisiens (STP) et les associations d'usagers (Fnaut, Association Léo-Lagrange). Deuxième phase : une quarantaine d'agents volontaires - maîtrise et opérateurs - constituent des groupes de travail, chacun d'entre eux étant piloté par un cadre. Ces agents définissent les moyens nécessaires pour offrir le service précédemment

défini, ainsi que les méthodes de mesure. Selon les critères étudiés, se joignent au groupe les personnes concernées (SIT, ESE, Comatec...). Un dossier a été ensuite envoyé à l'Afnor pour étude, suivi d'un audit effectué auprès des agents sur la ligne, les 14 et 15 octobre derniers. Parallèlement à la constitution du dossier pour l'Afnor, des réunions d'informations ont été organisées, depuis le début de cette année. Des « Agora » se sont tenus sur ce sujet, où a été convié l'ensemble des agents de la ligne. Pour que la certification soit bien l'engagement de tous les agents de la ligne 8 auprès de la clientèle.  
**Contact - Patrick Furlan, ligne 8, tél. : (0148 0) 4 17 89.**



## Écouter Une saison musicale

Au programme de la saison musicale, deux concerts seront donnés, salle Gaveau, par l'Orchestre philharmonique de la RATP. Le 11 mars 2000, à 20 heures, il interprétera *Nocturnes*, de Debussy, le *Concerto pour piano*, de Schumann, et la *Symphonie n° 104, Londres*, de Haydn. Le 27 mai, à 20 heures, seront joués : le *Concerto pour piano n° 2*, de Brahms, et la *Symphonie n° 1, Titan*, de Malher.

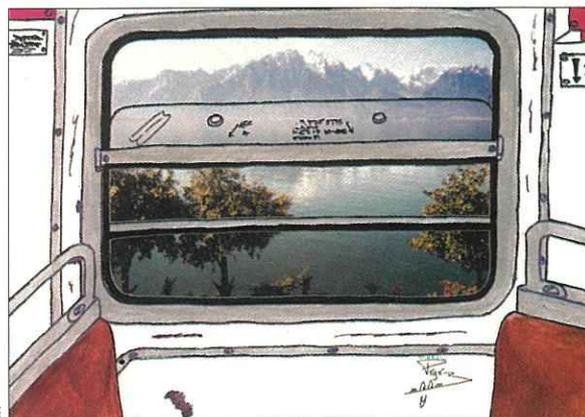
Le concert de gala annuel de l'Harmonie du personnel aura lieu le 23 mars, au Théâtre municipal de Charenton. Il est possible d'assister aux répétitions de l'orchestre, le vendredi soir, à 20 h 30, sur réservation et dans la limite des places disponibles. Places gratuites pour les trois concerts à retirer au 44, rue des Maraîchers, 75020 Paris, tél. : (01 40 0) 2 49 36.

CHEROLUDGC-AV

## À Voir Le métro, un lieu où l'on rêve

Il a déjà dessiné à plusieurs reprises des cartes postales qui représentaient Paris vu du métro, depuis les lignes 2 et 6. Besoin d'air moins pollué, d'un environnement moins urbain ? Aujourd'hui, Philippe Guérard (SIT, centre informatique de Belliard) imagine et dessine, entre autres, et toujours depuis l'intérieur d'une rame de métro, le lac Léman près de Montreux (*ci-dessous*). Désormais, le métro vous transporte vers la nature, la réalité fait place au rêve. La fin de l'année est proche, pourquoi ne pas envoyer ses vœux sur ces cartes ? Cartes postales signées Pégé, prix : 10 francs.

Contact - Philippe Guérard, tél. : (01 43 4) 4 89 69.



DR

## Portrait Didier, œnophile

« C'est une bouteille de Cahors, région de ma naissance, commémorant un match de rugby, qui a été le déclic... » Voilà comment Didier Cambou, agent de maintenance à l'atelier MRF de Torcy, est devenu œnophile ou, plus communément, collectionneur d'étiquettes de vin. Depuis qu'il a commencé sa collection, il y a environ cinq ans, Didier compte désormais plus de 50 000 étiquettes sur des thèmes différents. « À l'origine, l'étiquette thématique vient d'Italie et de Suisse, et la France s'y est mis assez tardivement », raconte Didier. Ainsi, de la peinture aux signes du zodiaque en passant par le sport ou les partis politiques, Didier possède plus de cinq cents classeurs, les plus belles étiquettes étant regroupées sur des panneaux (quatre-vingt-dix-huit au total et déjà soixante-dix en préparation). Avec une précision, la majorité de ces étiquettes sont neuves ! « Je passe mes vacances dans des régions viticoles, confie Didier, comme cela, je vais

chez les viticulteurs et je négocie directement avec eux pour récupérer les spécimens neufs. » Une passion qui l'a amené à rencontrer d'autres collectionneurs pour échanger des impressions, discuter...

Membre de l'Association nationale d'œnophilie – six cent cinquante adhérents –, Didier organise des expositions. « Ce qui m'intéresse avant tout, c'est de présenter ma collection afin de dialoguer avec les gens non seulement à propos de l'étiquette, mais aussi du vin et de son environnement », déclare-t-il. Et, à la veille de l'an 2000, Didier est déjà à la recherche des étiquettes du nouveau millénaire, en concluant que celle qu'il préfère « n'est autre que la prochaine ! »

Contact - Didier Cambou, tél. : 01 43 03 49 72.



SUTTONUDGC-AV

# Conducteurs, spectateurs du siècle

*Spectateurs de la vie parisienne, les conducteurs ont vu depuis leur loge de conduite la société évoluer, les modes se succéder, la ville changer... Dans un livre de 160 pages à paraître au cours du premier trimestre 2000, les Conducteurs du siècle racontent.*

**D**ans le cadre du centenaire du métro et du passage à l'an 2000, un livre, baptisé *Conducteurs du siècle*, est actuellement en préparation. Cet ouvrage a pour ambition de recueillir la mémoire des conducteurs, qui ont vu défiler « une tranche » du siècle qui s'achève. Ainsi, plus de cinquante d'entre eux, actifs ou retraités, témoignent de l'évolution et de leur vision de la société depuis la loge de conduite. Ces femmes et ces hommes racontent les quartiers de Paris qui se sont transformés, les métiers disparus, les bruits, les odeurs qui ont changé, la montée de la précarité, le brassage des populations, la mode et la pub...

Du doyen des conducteurs, aujourd'hui âgé de 103 ans, au plus jeune qui débute dans le métier en passant par une « mamie » qui relate comment sa propre grand-mère, qui travaillait dans le métro lors de l'inauguration du métro en 1900, lui a décrit « la peur des voyageurs d'avoir à descendre sous terre. Les dames tenant leur jupe de la main droite et s'accrochant de l'autre au bras des messieurs ». Certains conducteurs se souviennent des grands moments de communion, comme le jour de la finale de la Coupe du monde de football, où « l'ambiance était indescriptible dans la rame... Des drapeaux tricolores partout... Et sans aucun incident ! »

D'autres, « des coups de bourre à Billancourt, avec les ouvriers de Renault qui remplissaient nos trains à 5 h 30 à République... Sur les quais, c'était une véritable marée humaine. Ils étaient saturés par leur travail à la chaîne. Ensuite, à chaque correspondance importante, ils se pressaient pour pouvoir attraper le train qui les ramènerait à leur domicile ».

## Des témoignages enrichis d'anecdotes

Autre évocation : « Dans les années soixante-dix, porter des cheveux longs, des chemisettes à fleurs, c'était afficher son refus du conformisme. De nos jours, je constate que chacun peut s'habiller comme il l'entend, se teindre les cheveux en vert ou en rouge, porter des jupes longues ou courtes..., sans que cela ne suscite ni interprétation, ni jugement, ni hostilité de la part de ma clientèle. »

Spectateurs de l'Histoire, de la vie parisienne, dont les témoignages sont enrichis d'anecdotes.

Des voix émouvantes qui sont complétées par des planches de photographies (cf. ci-contre), qui mêlent la vie de la société et l'évolution du métro.

Un livre de 160 pages à découvrir au premier trimestre 2000.

Yan Rodriguez



Les années 30.



Les années 60.



Les années 70.



La RATP

vous

souhaite

une bonne

année

# HOROSCOPE

2000

## Santé

Bronches dégagées. Circulation fluide.

Adieu le stress! Bonjour la bonne humeur!...

Des soucis? Dans votre jardin et pas ailleurs!

## Amour

Que de rencontres et de correspondances à l'horizon!

Des amis, peut-être. L'âme sœur, qui sait!

Transports et passion en perspective.

Et des tickets à coup sûr par carnets entiers.

## Travail

Cette année sera sous le signe de la ponctualité.

Vous dépasserez même vos supérieurs hiérarchiques. Sur la voie de la réussite,

foncez (sans écraser personne!).

RATP

