

# ENTRE LES LIGNES

ACC

À la conquête  
des marchés

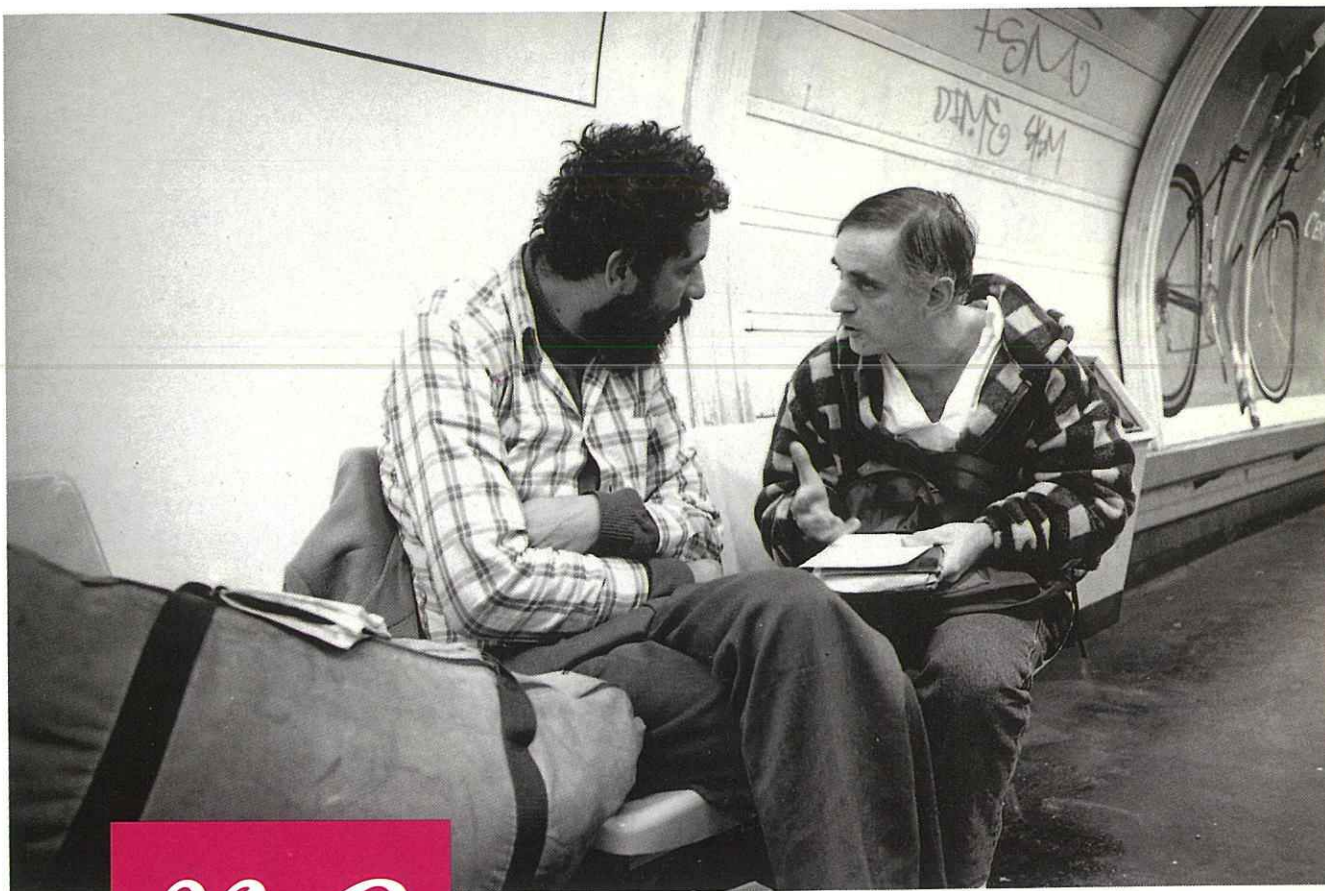
Génération  
RER



*La sûreté*  
**DE FONCTIONNEMENT**

RATP





2

*re  
flex*

SOLIDARITÉ quand tu nous tiens...



PHOTOS : CHABROL / SG-AV

# som maire

**4** L'agent de vente bénéficie d'un nouveau déroulement de carrière.

**Des métiers dans la course.** Deux protocoles d'accord redéfinissent et valorisent les métiers dits « hors-voiture » ..... p. 4

**Recueillir les SDF.** Le bus de la mission du recueil social incite les SDF à sortir du métro ..... p. 6

**A la conquête des marchés.** En 1995, l'entreprise se mobilise autour d'un véritable plan d'action marketing ..... p. 8

**La MAC veille.** Une nouvelle Mission d'accompagnement des contrôleurs pour lutter contre la fraude ..... p. 10

**Génération RER.** En 25 ans, le RER a su conquérir Paris et sa région ..... p. 12

**Le R 312 apprivoisé.** Le centre Bus de Fontenay-aux-Roses a mis en œuvre une nouvelle approche de la conduite en douceur ..... p. 15



**10** La lutte contre la fraude en toute sécurité.

**dossier**  
**Sûreté : le transport sous contrôle.** La RATP s'efforce de reconsidérer les risques par une approche globale

● Mise en place de la Mission Retour d'Expérience ● ..... p. 17

## actualité

Partenariat : fusion Sofretu-Sofrerail ● Le palmarès des transports urbains ● Pari RER ● ..... p. 24

## passionnément

Les cimaises d'ESE ● Du M 51 au Sprague ● Unis pour s'aider ● Daurelle, sabre au clair ● ..... p. 30



Entre Les Lignes. Délégation générale à la Communication-RATP : 53 ter, quai des Grands-Augustins, 75006 Paris. Tél. : 40 46 45 49 / 43 52. Directeur de la publication : Vincent Relave. Rédaction : Philippe Carron, Simone Feignier, Yvonne Kappès-Grangé, Alain Malglaive. Photographies : SG-AV. Conception et réalisation graphique : Textuel. En couverture : illustration Frapar ; Photogravure : TTAG. Imprimerie : Avenir Graphique. N°ADEP 1791. Membre de l'Union des Journaux et Journalistes d'Entreprise de France UJJEF. Abonnement : 150 F (180 F pour l'étranger), pour 10 numéros. Les demandes sont à adresser à « Entre les Lignes », 53 ter, quai des Grands-Augustins, 75006 Paris. Retraités de la RATP : vos changements d'adresse sont à transmettre par écrit au bureau des Pensionnés, 9, rue Belliard 75889 Paris cedex 18.

# Des métiers DANS

**Emplois Commercial, logistique, contrôle... deux protocoles d'accord redéfinissent et valorisent les métiers dits « hors-voiture ». Des perspectives nouvelles de déroulement de carrière pour une meilleure qualité de service.**

Avec un déroulement de carrière très limité, les métiers dits « hors-voiture » au département Bus devaient être radicalement redéfinis. C'est chose faite avec la signature de deux protocoles d'accord entre la direction du département Bus et les syndicats Indépendants, Autonomes, FO, CFDT, CFTC/CGC : le premier, signé en juin 1994, concerne les métiers du commercial et de la logistique ; le second, signé en septembre 1994, concerne les métiers du contrôle des titres de transport. La redéfinition de ces métiers (*voir encadré*) répond à quatre objectifs : professionnaliser les métiers au contact des voyageurs ; offrir aux agents privés définitivement de leur emploi statutaire (APDES) des possibilités de requalification sur de nouveaux métiers et de vrais itinéraires de carrière ; développer des possibilités d'alternative à la conduite afin de permettre aux machinistes de découvrir de nouveaux métiers et de prévenir les phénomènes de lassitude pouvant générer des situations d'inaptitude ; enfin, harmoniser les règles d'avancement avec celles définies dans le Progrès Partagé.

**Environ 1 000 emplois sont concernés par ce dispositif qui donne une priorité d'accès – pour les emplois de base – aux APDES du département Bus.** Mais le principe repose sur une ouverture, très progressive, à d'autres formes d'accès : machinistes-receveurs ayant fait valoir une demande de mobilité interne, agents d'autres départements, voire un recrutement extérieur. Reste que la première grande étape – ce projet se fait à effectif constant – consiste, pour les nouveaux emplois, en la mise en place des formations correspondantes. Ainsi, les agents buralistes et les conducteurs de voiture de régulation bénéficient d'une formation qualifiante qui leur permet d'être repositionnés

L'animateur des ventes est responsable du réapprovisionnement des dépositaires de son secteur.

# LA COURSE

dans les nouveaux emplois de base qualifiés, avec maintien du niveau acquis. Un effort particulier a été consacré aux emplois commerciaux, notamment par une restructuration du réseau des points de vente buraliste, s'appuyant sur les plus rentables et les plus dynamiques, par une redistribution du réseau de vente des commerçants dépositaires, par le projet d'installation d'appareils distributeurs de titres de transport à l'usage des machinistes...

Pour ce qui concerne les emplois ACSI et ARDE, ils bénéficient d'un niveau supplémentaire (E8) ; de plus, un emploi de 1<sup>er</sup> développement ouvrant un déroulement de carrière jusqu'au niveau E10 est prévu pour les ARDE. Quant à l'emploi de conducteur de voiture de régulation, il est maintenant positionné en emploi de base qualifié. Enfin, les métiers du contrôle des titres de transport s'enchaînent dorénavant en métier de base qualifié, puis développement 1 et 2. Toutes ces évaluations de postes n'auraient pu se faire sans l'étroite collaboration du département PHF. A cet égard, le département Bus a produit des descriptifs détaillés de tous les postes



L'agent chargé du recueil des données effectue des comptages nécessaires au suivi de l'exploitation du réseau Bus.



## Les carrières à la carte

### 1) LES CARRIERES DE LA LOGISTIQUE :

- Agent chargé du recueil des données, ACRD (E3-E6)
- Agent responsable des enquêtes, ARDE (E5-E8)
- Correspondant logistique, emploi de 1<sup>er</sup> développement (E7-E10)
- Agent chargé de la surveillance des itinéraires,

### ACSI (E5-E8)

- Conducteur de voiture de régulation, (E5-E8)

### 2) LES CARRIERES DE LA VENTE :

- Agent de vente (E5-E8)
- Agent commercial, emploi de 1<sup>er</sup> développement, (E7-E10)
- Animateur des ventes, emploi de 2<sup>e</sup> développement, (E9-E12)

### 3) LES CARRIERES DU CONTRÔLE :

- Opérateur de contrôle qualifié, OCQ (E5-E8)
- Opérateur de contrôle de développement, OCD, métier de 1<sup>er</sup> développement, (E7-E10)
- Animateur de contrôle, emploi de 2<sup>e</sup> développement, (E9-E12)



selon des normes types valables pour toute l'entreprise : il s'agit de retrouver les grandes caractéristiques communes, de mettre en cohérence le positionnement du poste avec son contenu réel de compétences requises, avant que les directeurs de Bus et PHF ne les officialisent.

Enfin, deux commissions de suivi comprenant la direction et les organisations syndicales signataires ont été créées : une relative aux métiers commerciaux et logistique, l'autre aux métiers de contrôle. Déjà réunies trois fois l'année dernière, elles veillent à la bonne mise en œuvre des dispositions prévues dans les protocoles. Elles témoignent ainsi d'une volonté commune de valoriser et professionnaliser le travail de ces agents pour une meilleure qualité de service ●

Philippe Carron

L'agent de vente accueille et renseigne également les voyageurs sur les déplacements offerts par le réseau RATP.



# Recueillir LES SDF

6

**Solidarité** Inciter les SDF à sortir du réseau et leur proposer de les emmener vers un centre d'hébergement : le bus de la mission du recueil social fait sa tournée. Récit d'une journée ordinaire.

**M**ardi 3 janvier 1995, 11 heures du matin. Le bus vert bouteille aux vitres dépolies, marqué du logo RATP et de la mention « Aide aux sans-abri », quitte son attachement, porte de la Villette. A son bord, quatre agents du Pôle humanitaire (SEC), accompagnés de deux gardiens de la paix. Au volant, un machiniste du centre Bus de Flandre. Déjà, dans l'arrière aménagé du bus, trois SDF ont pris place. « Ce sont des habitués, commente en souriant Patrick Boyer. Ils arrivent chaque matin et font le circuit avec nous pour terminer à Nanterre, au centre d'accueil et de soins hospitaliers. » Nathalie, 24 ans, explique : « Ici, on est bien accueilli, on nous appelle par nos prénoms et, avant de partir, on nous a offert le café. » La mission du recueil social est de faire sortir du réseau les SDF installés, en leur proposant de les emmener vers un centre d'hébergement.

**Premier arrêt**, à la station Laumière. L'équipe se scinde en deux pour parcourir

## UNE PRATIQUE CERTAINE DU TERRAIN

chaque quai. « Bonjour monsieur. » Pour Patrick Boyer, « l'important, c'est le premier contact. Rester poli, se présenter avant de demander le titre de transport, les papiers d'identité. On essaie de savoir l'âge, les revenus éventuels ; si le courant passe, on discute davantage... » Sur cinq personnes contactées, une seule accepte de monter dans le bus car, à tort ou à raison, Nanterre a mauvaise réputation chez les sans-abri.

**Midi**, à Jaurès. Un couple pique-nique sur les sièges. Ils remballent leur casse-croûte et partent vers l'extérieur. « Les agents du SPSM sont là en cas d'altercation, mais nous avons rarement des problèmes, explique Alain Herr. Le risque, c'est la bouteille qui peut devenir une arme. » Le bus se remplit. A Gare-de-l'Est, Yolande et Nathalie vont acheter leur déjeuner chez Quick. Georges Leroy commente : « On est compréhensifs c'est normal, ce sont nos clients à nous. »

**13 h 45**, station Blanche : au bout du quai, un homme sommeille dans un sac de

PHOTOS : CHABROL / SG-AV

### 3 questions à Patrick Henry\*

Pourquoi le  
recueil social ?  
Pour nos voyageurs,  
pour nos agents et  
pour eux-mêmes, nous  
ne pouvons laisser les  
SDF vivre dans nos  
réseaux. Nous les en  
faisons sortir en

respectant leur dignité  
et en sachant où les  
diriger une fois hors  
de la RATP.

L'activité de recueil des  
SDF existait déjà dans  
l'entreprise ?

La BAPSA (Brigade  
d'aide aux personnes  
sans-abri), créée il y a  
quinze ans, ne corres-  
pondait plus à nos  
besoins, compte tenu  
de la modification du  
traitement du phéno-  
mène SDF. Et son  
image était quelque  
peu brouillée. Sur la  
base du volontariat,  
nous avons déjà  
recruté 20 agents de  
sécurité et bientôt  
autant d'agents

d'environnement.

Tous nos agents reçoivent une formation.

Deux éducateurs  
spécialisés viendront  
compléter l'équipe.

Mais la RATP ne  
peut pas gérer seule  
le problème SDF !

En démontrant ainsi  
notre profession-  
nalisme, nous espé-  
rons trouver des  
partenaires pour  
assurer l'accueil  
des SDF en surface ;  
par exemple, obtenir  
l'ouverture du centre  
de Nanterre le week-  
end, créer un parte-  
nariat avec la boutique  
solidarité Emmaüs qui  
fait de l'accueil de  
jour... Tout en restant  
exigeants sur la quali-  
té de l'accueil proposé.  
La RATP ne peut  
se substituer à ces  
institutions, ce n'est  
pas son rôle, mais  
elle peut développer  
des synergies.

\* Responsable du Pôle humanitaire à SEC.  
Ancien médecin du centre d'Accueil de Nanterre.

meil. « Nous sommes volontaires pour tra-  
vailler au Pôle humanitaire. Avant, nous  
étions tous les quatre à la Surveillance  
générale. Avec les changements, on ne  
savait plus où on allait, tandis qu'ici on se  
rend utile. On aurait pu retourner en sta-  
tion, mais le Pôle humanitaire correspond  
mieux à nos désirs. »

**16 h 35 :** le bus arrive à Nanterre, avec  
une trentaine de personnes à son bord. On  
se quitte en se disant au revoir. Chaque jour,  
près de 200 SDF sont ainsi invités à sortir des  
stations et des gares. Un palliatif au regard  
des 1 500 personnes qui s'y réfugient en  
hiver, mais une nécessité ●

Yvonne Kappès-Grangé

Une livrée verte  
et blanche pour  
le bus...

couchage. « C'est Alain, un habitué,  
sympa, raconte Christophe Leclerc. Quand on en voit dormir, il faut impérativement les réveiller et les faire sortir. On n'hésite pas, ils ne doivent pas s'installer dans le métro, car ils perdent très vite le contact avec la réalité. » Après Saint-Georges et Trinité, le bus se dirige vers Champs-Élysées. Ce sont en effet les équipes qui décident de leur itinéraire. Qui mieux que les agents du terrain peut connaître les stations avec les habitués, leurs horaires, leurs déplacements ? Les agents restent en liaison avec le PC, qui réclame parfois leur intervention dans une station. Mais, là encore, l'équipe reste maître de la décision d'intervention, surtout si la demande concerne une station à l'autre bout de Paris.

**15 heures,** Franklin-Roosevelt sur la ligne 1. Beaucoup de banquettes sont occupées par des dormeurs. Encore des habitués : l'un d'eux explique qu'on lui a volé sa radio le soir du réveillon, pendant son som-

...et une nouvelle  
tenue pour les  
agents marquent  
la volonté  
de changement  
d'image  
du recueil social.



**Commercial** En 1995, l'entreprise se mobilise autour d'un véritable plan d'action marketing. Comment gagner des parts de marchés ? L'enjeu : un milliard de francs de recettes supplémentaires d'ici à fin 1997.

**J'** invite l'entreprise à se mobiliser autour d'un véritable plan de bataille sur trois ans pour le redressement du trafic et des recettes », a déclaré le Président Jean-Paul Bailly dans sa présentation des orientations de l'entreprise au Conseil d'administration du 30 septembre 1994. Aussi, parallèlement à la mise en œuvre d'actions par les départements et les unités opérationnelles pour améliorer le service rendu aux voyageurs, un plan d'action marketing 1995 a été défini. Avec comme objectif : 1 milliard de francs de recettes supplémentaires d'ici à fin 1997. Nous reviendrons dans *ELL* sur les différentes actions commerciales spécifiques, au fur et à mesure de leurs mises en œuvre. Dans ce plan, l'ensemble du potentiel client de l'Ile-de-France est segmenté en marchés. « C'est la première fois que la RATP organise son activité commerciale très spécifiquement autour de la notion de marché et non de produit », déclare Michel Barjansky, responsable de l'unité Marketing au département

## PRIORITÉ À LA CLIENTÈLE

Commercial. Quels sont ces principaux marchés ? « Le marché des migrants est notre marché de base, précise M. Barjansky. Il s'agit des habitants de l'Ile-de-France qui ont pour caractéristique principale d'effectuer quotidiennement un aller-retour domicile travail en transports en commun, mais aussi bien d'autres déplacements. Ce sont théoriquement les plus fidèles clients de la RATP. » Ils représentent 15 % sur l'ensemble des marchés, soit 3 millions de personnes et 2 millions de clients par mois.

**Le marché des non migrants : ce sont les habitants de l'Ile-de-France qui ne font pas régulièrement des déplacements domicile-travail ;** par exemple, des enfants de moins de 10 ans, des actifs ayant des déplacements sur des lieux différents pour leur travail tels que des commerciaux, des personnes qui travaillent à domicile, des inactifs, etc. Ils représentent un potentiel de 1,3 million de personnes et 530 000 clients par mois. Ce marché est stratégiquement très important pour le développement de



# A la conquête DES



l'entreprise : c'est un réservoir d'acheteurs de cartes Orange, et aussi globalement d'utilisateurs des transports en commun.

Le marché des visiteurs se compose de toute personne venant de province ou de l'étranger et qui, séjournant en Ile-de-France, passe au moins 2 jours sur place et moins de 4 mois consécutifs, quel que soit le motif de son séjour. Ce marché représente plus de 20 millions de personnes qui se déplacent pour affaires, loisirs ou vacances. Ils réalisent ainsi 240 millions de déplacements par an en Ile-de-France.

Le marché des jeunes. Par jeunes, on entend les collégiens, les lycéens et les étudiants résidant en Ile-de-France, soit la tranche d'âge de 10 à 24 ans, sauf pour ceux qui sont actifs. Ils sont clients de la RATP pour 80 à 90 % d'entre eux. Les collégiens sont 640 000, les lycéens 420 000 et les étudiants 590 000. En grande majorité, ils résident en banlieue. Enfin, le marché des seniors, qui concerne les résidents en Ile-de-France de plus de 55 ans, vient tout juste d'être identifié dans le monde de la consommation. Cet âge a été choisi car il

**L'activité commerciale s'organise autour de la notion de marché et non de produit.**

permet d'accompagner les changements de comportements possibles en matière de mode de vie et donc de consommation, notamment de transport, pour des personnes prochainement à la retraite. Il convient maintenant de décrire ce marché, d'en analyser les composantes, de tester la cible par des actions expérimentales, et d'en déduire une stratégie d'action et des objectifs chiffrés.

Les marchés sont ainsi connus, ou en voie de l'être. Il en est de même de la capacité d'offre de services. L'entreprise définit alors quels produits elle souhaite offrir à quels marchés. « Une démarche qui donne la priorité à la clientèle », conclut M. Barjansky ●

Alain Malglaive

## A chacun son titre

Variations de la vente des titres de transports sur la période janvier à novembre 1994, par rapport à la période équivalente de 1993.  
\* Produits proposés aux migrants :

cartes Intégrales (en nombre de mensualités) :  
+ 2,4 % ;  
cartes Orange mensuelles stables ;  
cartes Orange hebdomadaires :  
+ 0,8 % ;

cartes hebdomadaires : - 11,4 %.  
\* Titres spécifiques pour les visiteurs :  
Formule 1 : - 7,6 % ;  
Paris Visite : + 9,9 %.  
\* Titre non spécifique à un marché :  
billets : - 1,9 %.

# MARCHÉS



**Fraude** Pour lutter contre la fraude en tout lieu et à toute heure, la Mission d'accompagnement des contrôleurs est là, discrète, efficace.

# La MAC VEILLE

10

Pour être efficace, la lutte contre la fraude doit être menée à chaque instant et en tous points du réseau. Mais certaines heures, certaines gares sont plus difficiles que d'autres. Aussi le RER a-t-il décidé de créer la Mission d'accompagnement des contrôleurs – MAC – qui consiste à adjoindre aux contrôleurs des agents du département Environnement et sécurité, détachés à l'exploitation.

**Fort du succès d'une première expérience menée en 1993 sur la ligne B avec 7 agents détachés de SEC et basés à Massy-Palaiseau, le RER l'étend, au 1<sup>er</sup> décembre 1994, aux deux lignes A et B. Le renforcement des effectifs des équipes en 1994 et la création de nouveaux centres en 1995 vont permettre une meilleure répartition des agents sur les lignes du RER avec, comme conséquence, des délais d'intervention plus courts. Châtelet, La Défense, le même scénario se déroule : une équipe de contrôle – dix agents environ – opère sous l'œil discret mais vigilant de 5 agents de la MAC, répartis dans la foule, à quelques pas de là et en civil. Jacques, Pascal et Marc**

## UNE INTERVENTION EN CAS DE CONFLIT

qui faisaient partie du GPSR, souhaitent avoir de nouveaux contacts, travailler autrement. Ils se sont portés volontaires pour cette mission.

*« Notre rôle est de rester en retrait, de n'intervenir que si la situation se dégrade ou se bloque et risque de dégénérer. Nous nous présentons alors au voyageur et cela suffit, dans 90 % des cas, à désamorcer le conflit. Il va de soi que nous ne pouvons agir efficacement qu'en parfaite entente avec les équipes de contrôle. »* Dans la journée, pas de gros problèmes en dehors des samedis et dimanches matin à l'heure de la sortie des

### Une action efficace : acte 1

Au 1<sup>er</sup> janvier 1994, 190 agents assurent le contrôle des gares et trains sur le RER. Courant 1994 et début 1995, les équipes sont renforcées de

supplémentaires : 90 contrôleurs et 30 agents de la MAC. Aux trois centres de contrôle existant à Châtelet-Les Halles, La Défense, pour la ligne A, et Massy-Palaiseau pour la B,

s'ajoutent, en 1995, deux centres à Noisy-le-Grand et Joinville. Les 30 agents de la MAC sont basés à Vincennes, ligne A et aux Baconnets, ligne B.



boîtes de nuit ; en soirée, le climat est certes plus tendu, mais les affrontements violents restent exceptionnels, l'origine des conflits étant la plupart du temps le refus de présenter ses papiers. *« L'action de la MAC est fondée sur le dialogue. Chaque voyageur est un cas particulier, il faut s'adapter à sa personnalité, essayer de parler le même langage, il n'est pas question de faire la morale au voyageur mais, au contraire, nous devons essayer de lui réserver une porte de sortie honorable. »* Pour les agents du contrôle RER, la MAC *« répond à un besoin..., sa présence est rassurante..., nous savons que nous pouvons compter sur ses hommes en cas de conflit – et ces derniers sont nombreux en soirée. C'est une bonne initiative, qui doit réussir si les agents du contrôle et de la MAC jouent la carte de la solidarité. »* Que ce soit à Bagneux, aux Bacconnets, à Orsay, Val-de-Fontenay, Noisy ou Champigny, l'action de la MAC doit permettre de reconquérir des zones réputées jusque-là difficiles dans la lutte contre la fraude tout en sécurisant les agents ●

Simone Feignier

« Rester en retrait...  
n'intervenir que  
si la situation  
se dégrade... »

## Une action efficace : acte 2

En 1993 : 1 agression pour  
2 267 infractions relevées  
En 1994 : 1 agression pour  
3 325 infractions relevées



# Génération RER

**Réseaux** 1969 : on marche sur la lune, on se rue dans le RER. En 25 ans, le RER a su conquérir Paris et sa région. Un succès mérité pour un mode de transport pratique et innovant qui poursuit son avancée sur l'ensemble des pôles régionaux.

Il y a un quart de siècle naissait le réseau express régional, le RER, avec l'ouverture, le 14 décembre 1969, d'un premier tronçon, Nation - Boissy-Saint-Léger, et, le 21 février 1970, du tronçon La Défense - Etoile. Les Parisiens découvrent alors un nouveau mode de transport : matériel à grand gabarit roulant à 100 km à l'heure dans Paris, des quais de 225 m de long, alors que ceux du métro sont de 75 m, des salles d'échanges immenses, un contrôle d'entrée et de sortie automatique par des péages utilisant des billets à codage magnétique, des batteries de distributeurs de titres de transport, des quantités d'escaliers mécaniques, des centres de surveillance futuristes. Dès le début, c'est la ruée. L'adoption du RER par les Parisiens est immédiate. Avec un succès croissant depuis vingt-cinq ans et un avenir toujours prometteur.

Le plan d'aménagement et d'organisation générale de la région parisienne, approuvé en 1960, retient le principe de la construction du RER. « *Il s'agissait, indique Jean Vivier, de l'équipe de direction du département du Développement, de rompre avec la logique de séparation entre lignes SNCF de banlieue, arrivant en cul-de-sac dans Paris, et le réseau métro, presque exclusivement parisien, en créant des lignes transversales à grand gabarit reliant des villes nouvelles par un itinéraire traversant la capitale, avec de nouvelles gares offrant plusieurs points de diffusion dans Paris.* »

Peu à peu se dessine le tracé de la future ligne est-ouest, avec comme objectif de desservir le nouveau pôle restructurateur de la Défense (le CNIT a été inauguré en 1958) et de désengorger la ligne 1 du métro Vincennes-Neuilly. Le Schéma directeur d'aménagement et d'urbanisme de la région parisienne (le SDAU) de 1965 intégra après coup la ligne est-ouest ●●●

PHOTOS : ARDAILLON ; CHABROL ; MARGUERITE ; MINOLI / SG-AV

# Le RER de A à F

## Les prémices du RER

- 14 décembre 1969 : ouverture de la ligne Nation - Boissy-Saint-Léger.
- 21 février 1970 : tronçon La Défense - Etoile.
- 23 novembre 1971 : tronçon Etoile - Auber.
- 1<sup>er</sup> octobre 1972 : La Défense - Saint-Germain-en-Laye.



## Le RER continue de se développer

- septembre 1995 : ligne SNCF D, ouverture de la jonction Châtelet-les-Halles - Gare-de-Lyon.
- fin 1997 : la ligne SNCF C, en correspondance avec la ligne de métro Météor à

Tolbiac-Masséna.

- 1998 : ligne SNCF E (comme Eole), ouverture de la première étape de cette 5<sup>e</sup> ligne du RER, joignant les lignes de la banlieue est à la gare de Condorcet

(Saint-Lazare) via la gare de Magenta (gares du Nord et de l'Est).

- ultérieurement : ligne SNCF E, 2<sup>e</sup> étape joignant la banlieue ouest via La Défense à la gare de Condorcet.



## En décembre 1977 : RER = A + B

- tronçon central Nation - Auber, via Châtelet-les-Halles et Gare-de-Lyon, reliant les lignes est et ouest et constituant la ligne A.
- branche Vincennes - Noisy-le-Grand-Mont-d'Est, première étape de la desserte de la ville nouvelle de Marne-la-Vallée.
- prolongement de la ligne de Sceaux, qui devient la ligne B, de Luxembourg à Châtelet-les-Halles.



## RER = RATP + SNCF

- septembre 1979 : ligne SNCF C, mise en service entre Versailles-rive gauche et Juvisy, via Invalides. Desserte de Saint-Quentin-en-Yvelines en juin 1980.
- décembre 1980 : ligne A, prolongement de la ligne de Marne-la-Vallée à Torcy.
- décembre 1981 : ligne B, prolongée à Gare-du-Nord.
- juin 1983 : ligne B, début de l'interconnexion RATP-SNCF.
- septembre 1987 : ligne SNCF D, mise



en service entre Villiers-le-Bel et Châtelet-les-Halles ; prolongée, en mai 1990, jusqu'à Orry-la-Ville.

- février 1988, ligne B, ouverture de la gare RATP de Saint-Michel.
- mai 1988 : ligne A, mise en service de l'interconnexion ouest (branche SNCF, de Cergy, puis en mai 1989 branche

SNCF de Poissy).

- septembre 1988 : ligne SNCF C, mise en service de la branche nord-ouest (vallée de Montmorency).



- avril 1992 : ligne A, prolongement jusqu'à Marne-la-Vallée-Chessy.
- août 1994 : ligne A, prolongement SNCF vers Cergy-le-Haut.
- novembre 1994 : ligne B, prolongement SNCF à Aéroport Charles-De-Gaulle-2.

## Les extensions demain

Retenues par le Schéma directeur de la région Ile-de-France (1994), mais non programmées.

- ligne A : au-delà de Cergy-le-Haut.
- ligne B : à Dammarville.
- ligne C : à La Verrière et Pontoise.
- ligne D : à Melun-Sénart.
- ligne E : vers Versailles, Noisy-le-Roi et Saint-Germain, puis vers Meaux, Marne-la-Vallée-Val-d'Europe, Sucy, Roissy-en-Brie.
- une nouvelle ligne F : créée par la réalisation d'une jonction souterraine entre les gares Saint-Lazare et Montparnasse, via Musée d'Orsay.



●●● du RER. Deux autres lignes RER nord-sud étaient prévues, avec comme objectif de desservir les villes nouvelles.

En décembre 1977, la jonction Auber - Nation par Châtelet-les-Halles et le prolongement de la ligne de Sceaux jusqu'à cette même gare permettent de constituer l'amorce d'un véritable réseau composé alors des lignes A et B. Entre-temps, dès le printemps 1971, l'idée d'un RER autonome laissait la place à celle d'un réseau interconnecté avec certaines lignes de banlieue SNCF, et le SDAU de 1976 définissait 4 lignes RER, les lignes A, B et C telles que nous les connaissons aujourd'hui et la ligne D, qui prendra son plein développement en septembre 1995.

L'effet attractif du RER va alors fortement se développer. « *La desserte par le RER, précise Jean Vivier, est incontestablement un facteur primordial en matière de choix de localisation des entreprises, qui bénéficient ainsi d'une liaison rapide avec Paris et de l'accessibilité à l'ensemble du bassin d'emploi régional. Le développement des villes nouvelles n'aurait pas été possible sans celui du RER.* »

Mais dès le milieu des années 80, la ligne A du RER est « malade de son succès ». Avec des trains bondés, des retards, des difficultés techniques provoquant la grogne des voyageurs, dont la presse se fait l'écho. Un sérieux effort sur la remise à niveau des moteurs du matériel roulant MS 61, l'arrivée du matériel roulant MI 84, l'augmentation de la capacité de transport de la ligne de 20 %, en septembre 1989, grâce à l'application de SACEM qui permet de réduire l'intervalle à 2 minutes durant la période de pointe, autant de mesures qui améliorent partiellement la situation.

En 1990, le trafic annuel du RER sur les seules sections RATP atteint 362 millions de voyages. A l'heure de pointe du matin, les flux de voyageurs par ligne, dans la direction la plus chargée, atteignent respectivement : 15 000 sur la ligne D (en terminus à Châtelet-les-Halles pour le moment), 25 000 sur la ligne B, 30 000 sur la ligne C, et 60 000 sur la ligne A, de loin la plus chargée. Un record ! « *Si l'attractivité du RER a permis de soulager la plupart des lignes de métro, le niveau de trafic atteint aux heures de pointe sur la ligne A pose de redoutables problèmes de congestion* », ajoute Jean Vivier. Le prolongement de la ligne 1 du métro à la Défense, en avril 1992, permet de soulager la ligne A dans la desserte de ce pôle toujours en dévelop-



## LE MÉTRO DE L'ILE- DE-FRANCE

pement. Aujourd'hui, sur les seules sections RATP de la ligne A, on enregistre 240 millions de voyages par an, et 900 000 par jour. Une telle situation ne pouvait être résolue que par des investissements nouveaux en infrastructures et en matériel roulant.

Peu à peu, trois projets se sont formalisés pour décharger la section centrale de la ligne A : le tronçon Châtelet-les-Halles - Gare-de-Lyon de la ligne D SNCF mis en service en septembre 1995, une quatorzième ligne de métro, Météor, à la fin de 1997, et la ligne RER SNCF E, comme Eole, en 1998. A cela, il faut ajouter la livraison de matériel interconnexion à 2 niveaux, le MI 2N, qui sera progressivement mis en service sur la ligne A à partir de 1996. C'est ce type de matériel qui équipera la ligne E (1998). Quant au nouveau Schéma directeur de la région Ile-de-France, le SDRIF, sorti en 1994, il propose de développer les services du RER en étendant ce type de desserte à l'ensemble des pôles régionaux (*voir encadré*).

Le RER, le véritable métro de l'Ile-de-France d'aujourd'hui et de demain ●

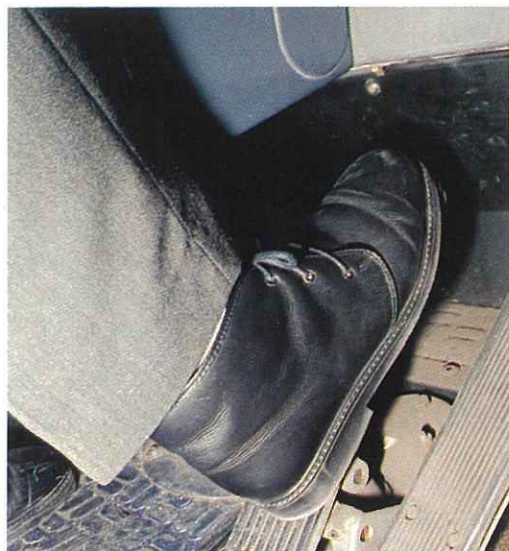
Alain Malglaive

### le trafic RER RATP (en millions de voyages)

|            | ligne A    | ligne B |
|------------|------------|---------|
| 1970 ..... | 43,4.....  | 54,9    |
| 1975 ..... | 76,8.....  | 54,9    |
| 1980 ..... | 142,7..... | 62,4    |
| 1985 ..... | 184,8..... | 100,9   |
| 1990 ..... | 231,4..... | 130,4   |
| 1994 ..... | 236,3..... | 127,5   |

## **Bus Accélérations**

**brutales, freinage puissant... Le centre Bus de Fontenay-aux-Roses a mis en œuvre une nouvelle approche de la conduite... en douceur. Une démarche qui a impliqué conducteurs et techniciens.**



# *Le R312* APPRIVOISÉ

**D**es améliorations incontestables : meilleure maîtrise du freinage et des accélérations. Sans compter une atténuation progressive des douleurs dorsales ! », explique, ravi, Jean-Noël Maupin, machiniste hors ligne au centre de Fontenay-aux-Roses, adepte de la « conduite confort » sur R 312.

Cette nouvelle approche de conduite est le fruit d'observations, de témoignages recueillis depuis 1989 par Alain Blochet, régulateur de terminus à Fontenay : le puissant freinage et les brutales accélérations du nouveau matériel R 312 surprenaient parfois – et plutôt désagréablement – les voyageurs... et les machinistes. Comment expliquer que des professionnels de la conduite en transport en commun, dont la réputation n'est plus à faire, ne parvien-

**Sur le R 312, position haute sur la pédale pour une meilleure efficacité du ralentisseur.**

**La position idéale : dossier bien droit pour un bon appui dorsal et lombaire, assise horizontale pour une meilleure absorption de l'inertie due au freinage.**

nent pas à exploiter pleinement cette superbe machine ? « *Le R 312 est un véritable bijou de technologie, bourré d'électronique...*, commente Alain Blochet, et pour bénéficier pleinement de ces avantages, une bonne position au poste de conduite est d'abord essentielle : elle permet de parfaitement doser l'accélération et le freinage, en toutes circonstances. Ensuite, une meilleure connaissance du matériel s'avère également un facteur déterminant pour bien le maîtriser. »

**Avec l'accord du directeur du centre Bus, Marcel Sollic, une série de tests sont engagés en juin 1993, avec des agents volontaires : la « conduite confort » entraîne, notamment, une baisse de la consommation de gazole, ainsi qu'une moindre usure des organes et du ●●●**



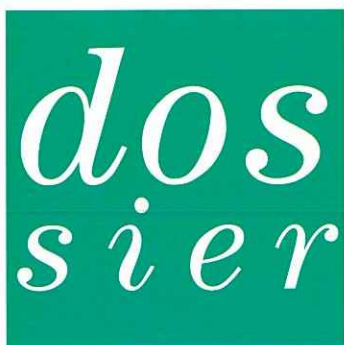
●●● revêtement des freins. Début 1994, assistants de formation, chefs d'équipe de ligne et agents de maîtrise se portent volontaires pour cette opération, soit une trentaine d'agents. Enfin, en février 1994, la décision est prise de mettre en place cette démarche sur la ligne 195. « *Un véritable travail de communication auprès des machinistes, au coup par coup, à bord de leur bus : sensibilisation, explications techniques, principes de fonctionnement, position de conduite, conseils...* », poursuit Alain Blochet. Les machinistes de la ligne 195 sont à leur tour devenus des messagers très efficaces pour faire partager leur adhésion. Même si au départ elle ne fut pas immédiate : « *Au début, j'étais sceptique et ce n'était pas évident à assimiler !* », se rappelle Pietro Mancuso, machiniste sur le 195, ou encore son collègue Gilles Poulet : « *J'ai été surpris qu'il y ait quelque chose de nouveau à apprendre dans le domaine de la conduite !* » Et comme le confirme Jacques Guettier, responsable d'équipe de ligne et observateur attentif de cette expérience : « *C'est vrai que les machinistes sont indéniablement plus détendus dans leur conduite.* » Et pour parfaire cette démarche, des machinistes assistants

**Bernard Desardilier, metteur au point à MRB Fontenay, explique à Gilles Poulet, machiniste, comment il va procéder au réglage moteur de son bus.**

formateurs prennent en main les jeunes et les moins jeunes : « *C'est évidemment plus facile pour les jeunes machinistes d'assimiler cette méthode de conduite que de perdre d'anciennes habitudes pour les autres* », remarque Didier Jallageas, machiniste assistant formateur. Les techniciens de MRB, également partie prenante dans cette affaire, ont été consultés : « *La meilleure connaissance de ce nouveau matériel par les machinistes les amène à mieux préciser les signalements. Je peux alors cibler la réparation, affiner les réglages* », précise Bernard Desardilier, metteur au point à MRB Fontenay.

Une récente enquête menée auprès des 131 machinistes du centre, volontaires pour cette opération, (94 ont répondu), est venue confirmer pour la majorité d'entre eux une nette amélioration dans le confort et la maîtrise de la conduite. Ils ont tout particulièrement apprécié l'intérêt porté à la difficulté de leur métier et le souci de mieux les préparer à gérer leur environnement quotidien. Conscients du fait qu'ils contribuent à l'amélioration significative de la qualité de service, les machinistes ont souhaité la poursuite de ce type de démarche ●

**Philippe Carron**



POUR NOS CLIENTS,  
VOYAGER SANS **RISQUE**  
AVEC LA RATP VA DE  
SOI. POURTANT FACE À  
UNE **TECHNOLOGIE** D'UNE COM-  
PLEXITÉ CROISSANTE, LE BON FONC-  
TIONNEMENT DES TRANSPORTS  
RÉCLAME UNE **VEILLE** DE TOUS LES  
INSTANTS. IMPRÉGNÉE D'UNE FORTE  
CULTURE DE **SÉCURITÉ** FERROVIAIRE,  
LA RATP S'EFFORCE DE  
RECONSIDÉRER LES RISQUES **Sûreté**  
PAR UNE APPROCHE GLOBALE DE  
TOUS LES FACTEURS D'INCIDENTS :  
C'EST L'ENJEU DE LA SÛRETÉ DE  
FONCTIONNEMENT. POUR UNE SÉCU-  
RITÉ QUI EST L'AFFAIRE DE TOUS.



Loi de Murphy\* :

TOUTE TÂCHE QUI PEUT ÊTRE ACCOMPLIE  
D'UNE MANIÈRE INCORRECTE, PEU IMPORTÉ  
QUE LA POSSIBILITÉ EN SOIT FAIBLE  
SERA UN JOUR ACCOMPLIE  
DE CETTE MANIÈRE!



# *Le transport* **SOUS CONTRÔLE**

# L'incident, ou pire l'accident, est souvent dû à la conjonction de plusieurs facteurs. La sûreté de fonctionnement entend mieux anticiper et maîtriser les risques par une approche globale. L'enjeu : le zéro accident.

Le 10 août 1993, à 5 h 31, gare de Fontenay-sous-Bois ligne A du RER, direction Paris, le conducteur du premier train constate une incompatibilité entre les indications présentées par la signalisation et la position de l'appareil de voie. Sans sa vigilance, le train se serait dirigé sur la voie opposée, risquant une collision frontale. A l'origine de ce quasi-accident, une série d'erreurs humaines lors de travaux sur l'appareil de voie. Une équipe de maintenance, appartenant à une entreprise sous-traitante, intervertit deux fils de commande du moteur d'aiguille, sans effectuer les essais de conformité. La nuit précédant l'incident, une deuxième équipe intervient et, pour rétablir la cohérence entre la position de l'aiguille et son contrôle, les agents de maintenance inversent les fils de contrôle. Désormais, par cette double inversion, l'aiguille en position droite est vue et interprétée

par les équipements de signalisation comme étant positionnée à gauche. La vérification à pied d'oeuvre n'est pas faite, l'anomalie n'est pas détectée. Facteurs humains, procédures, contrôle, sont les maîtres mots de ce quasi-accident et rappellent l'importance de la sûreté de fonctionnement au sein de l'entreprise.

## UNE MÉTHODOLOGIE DE LA SÛRETÉ

A la suite de cet événement, des dispositions à caractère général ont été prises non seulement sur le RER, mais aussi sur le métro. Ces mesures concernaient les procédures d'intervention et de contrôle, la formation des intervenants et l'accréditation du personnel des entreprises. Marquée par une forte culture de sécurité, la RATP a constamment oeuvré pour que les systèmes de transports qu'elle exploite, atteignent un niveau de



Signalisation en gare de Fontenay.

sûreté élevé. Mais comment progresser encore, comment, face aux avancées technologiques et à la complexité grandissante des matériels et des installations, garder la maîtrise de la sécurité ferroviaire : c'est tout l'enjeu de l'introduction des démarches sûreté de fonctionnement dans l'entreprise.

Avec une première règle : viser le zéro accident. Et ce, ●●●

## Quatre critères pour la SdF

On aurait tendance à penser que la sûreté de fonctionnement existe depuis toujours dans l'entreprise sous le nom de sécurité ferroviaire. Et on aurait tort. La sûreté de fonctionnement (SdF) inclut, outre la sécurité, la fiabilité, la maintenabilité et la disponibilité.

Dans l'approche SdF, ces différents aspects ne sont pas indépendants, mais interactifs. C'est la prise en compte des dispositifs qui ne sont pas réputés dangereux, mais dont les dysfonctionnements peuvent entraîner un problème grave. Et non plus une

focalisation sur les équipements qui assurent en eux-mêmes la fonction de sécurité. L'approche devient globale. Par exemple, une sonorisation défectueuse – incident banal en soi – prend une importance considérable, si un incendie se déclare...

Loi de Murphy\* :

UN NOMBRE INFINI DE GENS APPARAÎTRA D'UN NOMBRE INFINI D'ENDROITS DANS UN INTERVALLE INFINITÉSIMAL, APRÈS UN ACCIDENT, POUR DIRE CE QU'IL AURAIT FALLU FAIRE, AVANT QUE L'ACCIDENT N'ARRIVE, AFIN DE LE PRÉVENIR !



\* Murphy, capitaine de l'armée américaine, énonça dès 1940 ce qui allait donner naissance au management de la fiabilité

dans les projets : « Si ça peut aller mal, soyez-en certain, cela ira mal ». En 1949, il précise sa pensée à travers les « Lois de Murphy ».

●●● malgré une contradiction apparente : le train le plus sûr est celui qui ne roule pas, tandis que le voyageur réclame une disponibilité maximum. Pourtant, lors de la remise d'un chantier de voie le matin, si les travaux ne sont pas terminés, le chef de travaux n'aura pas à choisir entre l'exploitation respectant l'horaire, et les essais de sécurité. Il devra impérativement appliquer cette seconde solution dans le respect des procédures.

Deuxième principe : ne pas régresser, « faire toujours au moins aussi bien que précédemment ». Risque du « délit d'habitude » – oublier que l'accident peut exister –, risque aussi d'excès. Un audit de sûreté réalisé en 1993 sur les modifications subies par le matériel pneu en a dénombré 800. Désormais, quand MRF lance une modification, il analyse auparavant le gain escompté en matière de sûreté de fonctionnement.

Troisième impératif : l'obligation de progrès. La fiabilité des équipements et des matériels a atteint un niveau difficile à dépasser sans des investissements considérables. Mais il existe un domaine où l'on peut espérer obtenir des progrès significatifs en matière de

sécurité : le retour d'expérience et plus spécialement l'analyse des facteurs humains. C'est tout l'intérêt de la récente création d'une mission Retour d'expérience, rattachée à la Direction générale.

## DES CONTRÔLES À TOUS LES NIVEAUX

Pour respecter ces impératifs, les fonctions de contrôle de la sécurité s'opèrent à tous les niveaux sur le matériel et les équipements. Etudes de la conception, suivi de réalisation, essais à la réception, à chaque stade, les entités de la RATP définissent les contrôles à effectuer avant la mise en service. En 1988, des clauses contractuelles de sûreté de fonctionnement sont apparues dans les grands contrats du matériel roulant et des automatismes. On avait en effet constaté que la complexité croissante des matériels entraînait leur plus grande fragilité. Par exemple en matière de fiabilité : une panne toutes les trente heures sur le MF 77 contre une toutes les 80 heures sur le MP 59, matériel plus ancien et moins complexe. Des spécifications ont donc été établies pour les constructeurs, fixant ainsi pour le

MP 89 la norme à 1 panne toutes les 76 heures en régime stabilisé.

Après la mise en service, c'est au tour de la maintenance d'assurer la sécurité. Elle repose avant tout sur le respect de procédures d'intervention et de contrôle. D'où l'importance de la cohérence des documents de référence et de leur remise à niveau périodique. MRF s'est fixé comme objectif à la fin 98 d'avoir répertorié et mis à jour tous les documents concernant les organes de sécurité. Enfin, derniers acteurs de la sécurité mais non des moindres, les opérateurs qui sur le terrain doivent diagnostiquer, décider et agir en temps réel en cas d'anomalies de fonctionnement. Conducteurs, aiguilleurs, agents de la signalisation, parcoureurs assurent la sécurité par un respect scrupuleux de la réglementation, entretenu grâce à une formation pratique poussée.

## DES CONSÉQUENCES SUR LA SÉCURITÉ

Pour répondre aux risques de cloisonnements nés de la décentralisation, un réseau de sûreté de fonctionnement, composé d'exploitants, de réalisateurs et de mainteneurs, a été créé en 1993.

## Le contrôle en trois actes

**S**ans contrôle et sans inspection, on court le risque de regresser, sans audit, on ne peut progresser.

**Contrôle** : conformité aux spécifications. Se réalise localement, au plus près du terrain. Fait partie des procédures obligatoires dans les actions de maintenance et d'exploitation.

Par exemple : l'essai de frein en dégarage des trains.

**Inspection** : surveillance. Se fait au niveau du département ou de l'unité, pour s'assurer que les exigences spécifiées pour la SdF sont remplies. Elle veille au respect des procédures et fournit des indicateurs. L'inspection la

plus ancienne : celle de MRF ; la plus récente : celle du RER.

**Audit** : évaluation de l'organisation. Existe seulement au niveau de la Direction générale, et porte principalement sur les procédures de maintenance. Son but : maintenir et améliorer le niveau de sûreté du réseau.



Audit de procédure sur les systèmes de freinage.



Banc d'essai SACEM.

Avec un point fort, l'ouverture sur les autres entreprises ferroviaires et l'échange d'expérience.

Ces efforts, on le constate, concernent principalement le monde ferroviaire, mais il faut rappeler que 90 % des problèmes en sont issus et que les risques encourus sont considérables. Pourtant, la SdF touche d'autres domaines que ceux dévolus directement à la sécurité ferroviaire ; ainsi, des audits ont été réalisés sur la ventilation du métro – la sécurité incendie oblige –, sur les escaliers mécaniques, sur le système de freinage des bus...

En quelques années, la SdF s'est imposée dans l'entreprise ●



21

## « L'affaire de tous... », Claude Hennebert\*

### Responsabilité :

« La sécurité est l'affaire de tous ; il faut en prendre conscience jusque dans les services administratifs. Un agent de CGF qui retarderait la fiche de lancement d'une amélioration apportée à la sécurité, porterait une part de responsabilité.

De même, l'excès de procédures, qui ne sert qu'à déresponsabiliser, devient un risque de régression. Je rappellerai que la sécurité est forcément une prise de responsabilité individuelle et collective. »

### Culture ferroviaire :

« En matière de sûreté de fonctionnement, notre culture

ferroviaire demeure une garantie contre le danger de régression. Les trains durent 40 ans et on doit donc marier, pour leur entretien, des procédures modernes avec un savoir faire accumulé, qu'il faut perpétuer. En maintenance, en exploitation,

comme en ingénierie. »

### Prix de la sécurité :

« Nous disons que si la sécurité n'a pas de prix, elle a un coût. Mais, il n'y a jamais eu de sécurité au rabais, ni dans l'entreprise, ni de la part de nos tutelles ; nous n'avons d'ailleurs jamais manqué

de moyens.

Mais il faut que les personnes qui s'occupent de sécurité soient elles-mêmes raisonnables dans leurs demandes pour rester crédibles. »

\* Délégué auprès de la DG du pôle Maintenance, travaux, et politique industrielle. « Père » de SACEM.

**Avec 65 % des incidents liés à des facteurs humains, l'analyse des causes devient primordiale. C'est tout le rôle de la Mission Retour d'Expérience nouvellement créée. Présentation.**

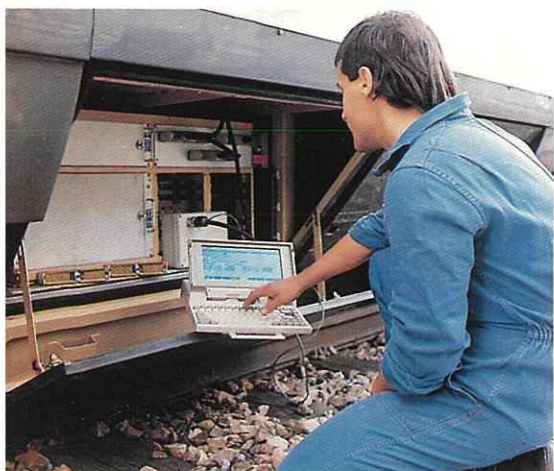
# Du bon reto

Premier constat : le retour d'expérience (REX) permet de faire remonter l'information sur les incidents ou les accidents, afin que l'expérience acquise profite à tous, pour l'amélioration de la sécurité. Second constat : face à une technologie de plus en plus complexe, l'homme joue un rôle essentiel comme boucle de rattrapage – en cas de défaillance de la machine – mais aussi comme maillon faible. Mais, si l'on prend en compte les différentes étapes de la vie d'un système – études, conception, exploitation, maintenance – on sait que 65 % des incidents sont liés à des facteurs humains. De ces deux éléments résulte la création, en janvier 1995, d'une Mission pluridisciplinaire d'analyse du retour d'expérience, à l'instar de celle existant déjà à la SNCF. Son objectif : fédérer et mettre en cohérence les démarches actuellement en place dans l'entreprise ; tirer les enseignements des faits qu'elle aura analysés. Avec une compétence particulière dans l'étude des facteurs humains, que concrétise la présence d'un médecin psychologue-

ergonome, venant de la SNECMA. L'équipe comprend en outre un spécialiste de l'exploitation ferroviaire, un spécialiste en mécanique, un généraliste « système ».

## ANALYSER À CHAUD

Désormais le retour d'expérience s'organise à deux niveaux : local et transversal à l'entreprise. « On ne touche pas au fonctionnement actuel d'enquête qui existe au sein de chaque département et unité, car le système tourne bien », explique Roland Blondeaux, spécialiste de l'exploitation ferroviaire à la Mission. Ces enquêtes permettent l'analyse « à chaud », au niveau local, des cas d'accident ou de quasi accident, et permettent de prendre les mesures immédiates. La mission transversale, quant-à-elle, étudiera « à froid » les accidents ou quasi-accidents. Chaque année, environ 250 cas – sur les 2 500 anomalies, incidents, accidents survenus sur l'ensemble des réseaux – feront ainsi l'objet d'une étude approfondie,



Mini dispositif d'aide à la maintenance.

## Le REX à l'épreuve des faits : un exemple

En 1993, on constate sur la ligne 5 une augmentation des franchissements de signaux fermés. Une étude est réalisée sur 19 cas et révèle que trois d'entre eux – franchissement en terminus – ont les mêmes causes. Explications : deux actions autorisent le train à partir, une sonnerie

et un signal ouvert. Le conducteur associe bruit et couleur, entend la sonnerie mais ne regarde pas le signal et met le train en marche. Or exceptionnellement il arrive que ce signal reste fermé, d'où un franchissement intempestif. Le conducteur, en agissant par automatisme, a commis un « délit d'habitude »,

l'une des causes principales de l'erreur humaine en matière de sécurité. L'étude conclut ainsi à une erreur dans l'ergonomie du système, avec la coexistence de deux informations qui peuvent être contradictoires. Une mise en cohérence est donc actuellement en cours de réalisation.



# ur DE L'EXPÉRIENCE

pour en analyser les causes, faire apparaître des corrélations, établir des préconisations de portée plus générale, proposer des modifications techniques ou de réglementation. En prêtant une attention toute particulière aux facteurs humains. Les autres incidents alimenteront une base de données et seront étudiés d'une manière statistique.

## FICHE À L'APPUI

« Pour réussir nos analyses d'événements, il faut que la collecte des informations soit fiable et facilement utilisable quel qu'en soit l'émetteur », explique Roland Blondeaux. Un groupe de travail Retour d'expérience du réseau de correspondants SdF a donc élaboré une Fiche de saisie locale d'événement, comportant des données communes pour tous les départements et d'autres, spécifiques à chaque métier. On y retrouvera – entre autres – les cinq critères dont dépend la sûreté de fonctionnement, à savoir : l'environnement, la

documentation, l'organisation, les hommes, les techniques.

Mais le système porte en lui ses limites : les enquêtes sont réalisées dans un cadre hiérarchique, toujours lors d'un accident ou d'un quasi-accident. Beaucoup d'anomalies – ou « précurseurs » – échappent ainsi à la démarche de retour d'expérience, car les opérateurs qui seuls peuvent les constater, ont tendance à se taire par crainte de sanctions. Or, on avance le chiffre de 30 000 précurseurs pour 2 000 incidents. D'où l'intérêt d'une démarche actuellement menée à MRF : des

Loi de Murphy\* :

...EST LE CHEMIN LE PLUS RAPIDE  
QUI MÈNE À UN DÉSASTRE !



**Audit de procédure : maintenance des escaliers mécaniques.**

équipes en atelier signalent spontanément des petites anomalies ; un retour d'expérience local, favorisé par la garantie de confidentialité.

Mais tel qu'il existe actuellement à la RATP, ce retour d'expérience n'est pas encore entré dans les mœurs. Il reste à convaincre de son utilité pour gagner l'implication de tous, et c'est tout l'enjeu du « retour » du retour ●

Dossier réalisé par  
Yvonne Kappès-Grangé

23

## Europe et la sécurité : l'état des textes

L'arrivée du grand marché européen marque l'ouverture des marchés publics à la concurrence étrangère. Comment s'adapter aux lois du marché sans que la sécurité en pâtisse ? Désormais, pour les appels d'offres concernant les équipements et

les matériels, la certification en matière de sécurité sera confiée à des organismes indépendants notifiés comme tels à Bruxelles. Or, un tel organisme n'existe pas encore dans le domaine ferroviaire. Pour répondre à cette exigence la RATP,

la SNCF, ainsi que d'autres acteurs du ferroviaire ont l'intention de s'associer. Cette association sera candidate à la notification bruxelloise. Par ailleurs, les textes ne précisent pas qui aura la responsabilité de veiller à la confor-

mité et à l'adaptabilité au réseau – en termes de sécurité – de ces équipements et matériels. Il existe donc un projet de loi sur la sécurité des transports guidés, qui précise qu'un organisme compétent devra vérifier l'adéquation entre matériel et

réseau. La RATP propose d'être cet organisme et de veiller elle-même à la conformité des matériels choisis avec son réseau. Et d'en assurer la responsabilité. Enjeux économiques mais aussi enjeux de sécurité, obligent.

**Social**, un guide médical pratique expose la santé en toutes lettres (p. 26). **Animation**, la ligne 4 présente ses dessous à la station Cité (p. 27). **Enquête**, du bon usage du client mystère (p. 28). **Solidarité**, Atlas va plus loin pour son troisième hiver avec les SDF (p. 29).

## Entreprise

### UN NOUVEAU MÉDIATEUR

Dominique Chaumet, du département Commercial, vient d'être nommé Médiateur. Il remplace dans cette fonction André Schmider, qui a cessé son activité à la RATP. Rappelons que cette fonction de médiation entre les voyageurs et la Régie a été créée en 1990 et que, depuis, un nombre significatif de dossiers a été traité dans un esprit d'équité. Dominique Chaumet



Dominique Chaumet à gauche, dans sa précédente fonction de directeur de ligne.

est également responsable de l'unité Offre et Qualité de service

et est chargé de la politique et des programmes de lutte antifraude.

### UITP : LE 51<sup>e</sup> CONGRÈS À PARIS

Du 28 mai au 2 juin, la RATP accueille, avec l'Union des transports publics (UTP), le 51<sup>e</sup> congrès de l'Union internationale des transports publics. Pour la RATP, ce congrès est une opportunité extraordinaire de montrer son savoir-faire et ses réalisations techniques aux délégués français et étrangers, aux personnalités officielles et aux autorités de tutelle. Organisée dans le cadre du congrès, « City transport '95 »,



exposition mondiale réservée aux professionnels du transport, sera exceptionnellement ouverte aux agents et à leur famille, du 28 mai au 1<sup>er</sup> juin. Un congrès qui concerne tous les agents de l'entreprise car, à l'occasion de la venue à Paris de plus de 2 000 congressistes, c'est l'image de l'entreprise qui est à promouvoir.

### HISTOIRE D'UNE MÉTAMORPHOSE ►

« RATP : la métamorphose », c'est la modernisation de l'entreprise engagée par son président Christian Blanc entre 1989 et 1992. Celui-ci, après une année d'écoute et de pilotage en douceur, choisit l'électrochoc pour modifier la structure et les principes de fonctionnement de la RATP. L'ouvrage analyse en

détail l'histoire d'une réforme radicale et démonte la mécanique profonde du processus de transformation. Son auteur, Albert David, est maître de conférences à l'université Paris-Dauphine et chercheur au Centre de gestion scientifique de l'Ecole des mines de Paris. Un livre écrit avec la collaboration de



Bernard Roy, professeur à l'université Paris-Dauphine, préfacé par Christian Blanc et Jean-Paul Bailly

« RATP : La métamorphose. Réalités et théorie du pilotage du changement », 320 pages, InterEditions, 7, rue de l'Estrapade 75005 Paris.

### LA 3-3 bis COMMUNIQUE

La ligne 3-3 bis a été établie, comme les autres lignes du métro, son plan de communication pour l'année 1995. Avec une originalité : la participation et l'adhésion des cadres et de nombreux agents de maîtrise de la ligne à l'élaboration du plan. Ceux-ci se voient confier la responsabilité

d'une ou plusieurs missions de communication tant en interne qu'à l'égard de la clientèle. Les actions prévues sont variées : lettre d'information pour la maîtrise, tableau de bord de la ligne, bilan N2S, réduction de l'absentéisme, la tenue... Sur la ligne 3-3 bis, la communication, c'est l'affaire de tous.



## Réseaux

### SERVICE URBAIN POUR PAVILLONS

Depuis le 2 janvier 1995, le centre de Pavillons exploite la desserte urbaine de Pavillons-sous-Bois, avec du personnel et un matériel RATP (GRAU MG 36). La RATP propose une nouvelle offre – tracé modifié, aménagements des horaires – à un coût compétitif, accompagné d'un plan social d'embauche. Il s'agit de la

reprise d'un service existant, d'environ 5 km, passant par l'hôtel de ville, le quartier commerçant, une maison de retraite... et assurant un passage toutes les 50 minutes de 9 à 18 heures, samedi matin compris. La navette est gratuite, pour une clientèle composée avant tout d'habitues et de personnes âgées.

### LA BANLIEUE NORD AMÉNAGE SES LIGNES

La desserte du secteur Saint-Denis, Pierrefitte, Sarcelles, Villiers-le-Bel, Saint-Brice-sous-Forêt, Arnouville-lès-Gonesse, est en partie assurée par les lignes de bus 168, 268 abcd, et 368. La structure de ce groupe de lignes est complexe et une enquête origine/destination a montré une évolution des déplacements. Autant d'éléments qui ont conduit à une restructuration de ces lignes mises en service le 30 janvier 1995. Des simplifica-



tions de structure, des aménagements d'itinéraires, une individualisation des lignes, une meilleure adaptation des fréquences à la demande de transport font que les dessertes correspondantes sont maintenant assurées par six lignes, les lignes 168, 268, 269, 270, 368 et 370.

## Partenariat

### FUSION SOFRETU - SOFRERAIL

**L**a RATP et la SNCF ont décidé de franchir une nouvelle étape dans le développement de leurs activités d'ingénierie internationale. Elles vont procéder, au cours du 1<sup>er</sup> semestre 1995, à la fusion juridique de leurs filiales, SOFRETU et SOFRERAIL, en une seule société qui constituera, avec 500 personnes environ, le pôle français du groupe international SYSTRA. Il a, par ailleurs, été décidé que, dès à présent, SYSTRA SA, holding du groupe, qui est aujourd'hui une société à directeur et conseil de surveillance, devient une société avec un Président-directeur général et un conseil d'administration. Paul-André Bolgert devient PDG de SYSTRA SA. Il était jusqu'alors Président du directoire.

Précisons que les compétences de SYSTRA couvrent tout le domaine des transports urbains et ●●●



Les bateaux-bus à Canton.

Le métro de Mexico (en bas).





Djakarta, en Indonésie. Le métro régional du Caire (en bas).

●●● ferroviaires (du TGV à l'autobus, en passant par le ferroviaire classique, le RER, le métro, le métro automatique ou non, le tramway), et par de la conception de base des réseaux, la maîtrise d'œuvre des projets et l'assistance à l'exploitation. SYSTRA a été, en 1993, le premier exportateur mondial de services d'ingénierie et de consultants dans son domaine ; elle est présente dans toutes les parties du monde à travers des filiales locales ou des contrats de longue durée.



RATP Entre les Lignes n°49 - février 1995

## Multimodalité

### SUIVEZ L'INFO

Sur une initiative du centre Bus de Gonesse, une convention d'exploitation a été signée le 20 décembre dernier entre les centres Bus de Gonesse et Pleyel, la Région Paris-Nord de la SNCF et les transporteurs privés du secteur de la Seine Saint-Denis et du Val-d'Oise (Cariane, les Cars Rose, Les Courriers de l'Île-de-France, Les Cars

Lacroix, les Transporteurs du Val-d'Oise et Trans Val-d'Oise). Dès la fin du premier trimestre 1995, sept gares seront dotées d'une signalétique multimodale : Saint-Gratien, Epinay et Gennevilliers (ligne C), Villiers le-Bel, (ligne D), Epinay, Villetanneuse, Ermont-Eaubonne et Montigny-Beauchamp (banlieue nord).

## Social

### LA MUTUELLE SE MODERNISE

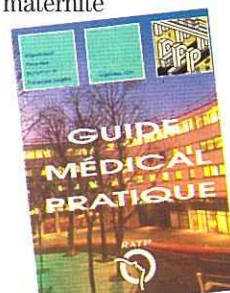
Le futur immeuble du centre mutualiste du personnel de la RATP sera inauguré le 25 novembre prochain, au 62 quai de la Rapée, à proximité du nouveau siège social de la Régie. A l'occasion de la pose de la première pierre, le 4 janvier dernier, son président, Didier Gaboriaud, a précisé qu'il s'agissait

là d'une véritable modernisation, très attendue par les adhérents qui bénéficieront de nouvelles prestations : le rez-de-chaussée sera consacré à l'optique, à l'accueil et à la salle polyvalente. Le premier étage sera dévolu aux services dentaire, radio, acoustique et ophtalmologie.

### LA SANTÉ EN TOUTES LETTRES

Le « Guide médical pratique » vient de paraître. Destiné à tous les agents du cadre permanent, il vous explique d'une manière concrète les démarches à accomplir en cas de maladie, de maternité

et d'accident du travail. Il vous renseigne également sur l'offre de soins de l'Espace Santé RATP, et sur le service médical du travail. En tout, 40 pages d'informations. Vous le trouverez dans les centres médicaux ou auprès des Ressources Humaines de votre département.



## AVEZ-VOUS VU LA CHAMB'OPTIC

Une nouvelle boutique optique de la CCAS vient d'ouvrir, le 23 janvier, à l'espace Santé de Lachambeaudie. Deux opticiens y accueillent et conseillent les agents et leur famille. Mais connaissez-vous ces boutiques ? Savez-vous qu'elles offrent un choix varié de montures signées Lacoste, Vuarnet, Chevignon, Armani...

Savez-vous que vous ne ferez, en général, aucune avance de fonds pour l'achat des lunettes de vos enfants de moins de seize ans ? Alors rendez-vous au 3<sup>e</sup> étage de l'espace Santé, du lundi au vendredi de 8 h 30 à 17 h. La boutique optique de la rue de Naples reste ouverte du lundi au vendredi de 8 h 30 à 18 h.



## Qualité ▲

### PARI RER : TROISIÈME BAROMÈTRE

La propreté et la régularité restent stables mais les résultats doivent être encore améliorés. L'information est en progression sensible. Elle est consécutive aux efforts faits par les

agents des gares et des trains et au système d'information en temps réel mis en service sur l'ensemble de la ligne B-RATP. La qualité de l'accueil en légère baisse cet hiver, doit être renforcée.



## Animation

### ARTS-ET-MÉTIER VIA EURODISNEY

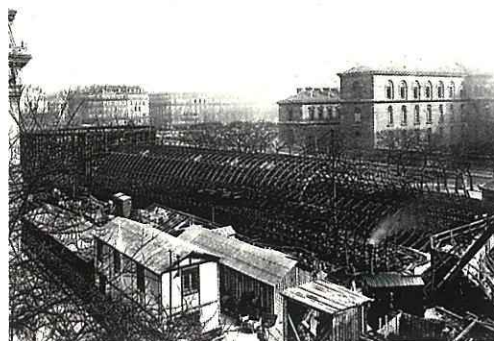
En décembre et janvier, les quais de la station rénovée Arts-et-Métiers (ligne 11) ont connu une animation juvénile. Eurodisney offrait aux enfants des communes voisines du parc d'attractions une visite guidée du

musée du CNAM. L'occasion pour plus de 260 jeunes de découvrir également, sous la houlette d'agents RATP, les maquettes imaginées par Schuiten qui décorent les hublots de la station Arts-et-Métiers.

## QUAND LA 4 EXPOSE SES DESSOUS

Après Notre-Dame et la Libération de Paris, la ligne 4 organise une nouvelle exposition à la station Cité, salle des recettes. Jusqu'à la fin du mois de mars, vous pourrez admirer les documents retraçant l'histoire de la construction du tronçon central de la ligne mise en service en 1910. Cité, Saint-

Michel, la traversée sous-fluviale des deux bras de la Seine y sont présentées. Une opération montée en partenariat avec l'entreprise de construction Chagnaud, auteur de ce tour de force au début du siècle et qui, aujourd'hui, travaille sur Météor. Une belle continuité de l'histoire RATP.



**Construction de Cité, à côté du marché aux fleurs. L'ossature est montée au niveau du sol, puis enterrée**

## En bref

### LE MARATHON DE PARIS RECRUTE

La RATP est partenaire du prochain Marathon de Paris, dimanche 2 avril. Elle recrute des coureurs pour constituer l'équipe RATP. Pré-inscription par Fax : 40 46 47 88, indiquer matricule et attachement. L'inscription officielle sera envoyée aux 150 premiers inscrits. Et c'est gratuit !

### CNIL

PPP met en place un traitement automatisé de la gestion des enquêtes et contrôles à domicile. L'accès, l'utilisation et la mise à jour des informations sont exclusivement réservés aux médecins-conseils visiteurs assermentés et au personnel assermenté du secteur Enquêtes et contrôles à domicile. Le droit d'accès aux informations s'exerce directement auprès du responsable du secteur Enquêtes à Lachambeaudie.

### IMPOTS : À VOTRE SERVICE

Comme chaque année, la Direction des impôts se met à la disposition des voyageurs de la RATP, du 20 au 28 février, dans la salle des échanges de la gare RER de Châtelet-les-Halles, pour les aider à remplir leur déclaration fiscale.

## DEMANDEZ LA CARTE

Bouffémont-Mois-selles ? zone 5, Vaucelles ? zone 4, Maule ? zone 6. La localisation des gares en Ile-de-France est désormais facile à indiquer pour les agents grâce à un nouveau document. Sylvie Ensargueix, Karim

|          |      |                              |   |
|----------|------|------------------------------|---|
| <b>A</b> | 2209 | Abbeville                    | 4 |
|          | 4108 | Adlon                        | 4 |
|          | 3210 | Achères Grand Cormier        | 5 |
|          | 3110 | Achères Ville                | 4 |
|          | 2207 | Allée de la Tour-Rendez Vous | 4 |
|          | 3511 | André                        | 5 |
|          | 42   | Angerville                   | 7 |
|          | 1805 | Antony                       | 4 |
|          | 1802 | Arques-Cauchon               | 3 |
|          | 4105 | Ardenne (Leli)               | 3 |
|          | 3506 | Argenteuil                   | 4 |
|          | 7612 | Ardenne                      | 5 |
|          | 3004 | Asnières                     | 3 |
|          | 4109 | Athys-Marin                  | 4 |
|          | 1601 | Auber                        | 1 |
|          | 3213 | Aulnay-sous-Bois             | 4 |
|          | 5108 | Aulnay-sous-Bois             | 4 |
|          | 5611 | Auvers-sur-Oise              | 5 |
|          | 5500 | Avenue Foch                  | 1 |
|          | 5500 | Avenue Henri Martin          | 1 |
|          | 5500 | Avenue Pt. Kennedy           | 1 |
| <b>B</b> | 1805 | Bacconnets (Leli)            | 4 |
|          | 44   | Bagnères-sur-Loup            | 8 |
|          | 1803 | Bagnères                     | 3 |
|          | 4013 | Bellancourt                  | 5 |

Mekri et Philippe Viennot, agents de gare sur la ligne A, en ont eu l'idée, le RER l'a réalisé. Il s'agit d'un plan avec un index où sont listées toutes les gares des zones carte Orange ; chacune d'entre elles étant dotée d'une couleur, il est facile de la repérer sur le plan. Ce document est destiné aux agents de vente et d'accueil du métro et du RER. Il sera distribué dans toutes les stations et gares ainsi qu'aux points de vente du Bus.

## Commercial

### CONVENTION PUBLIPHONES

La RATP et France Télécom viennent de renouveler, pour une durée de 4 ans, la convention relative à l'exploitation du parc de cabines téléphoniques installées sur

le domaine RATP (actuellement plus de 750). La prolongation de ce partenariat répond à plusieurs objectifs : désaturer le parc existant, améliorer la lisibilité de l'offre et la couverture par l'extension des points d'implantation -notamment sur les quais-, enfin moderniser les appareils et leur habillage grâce à l'installation progressive d'une nouvelle gamme de publiphones. A raison de 150 cabines supplémentaires par an, ces nouvelles dispositions, permettront d'accroître de plus de 30% les recettes annuelles perçues par la RATP sur ces appareils.

## Enquête

### L'ACCUEIL EN QUESTION

Comment évaluer la qualité de l'accueil aux guichets de la RATP ? Grâce au « client mystère ». Une technique déjà bien ancrée dans les entreprises de services. Une dizaine de visiteurs « mystère » représentant différents types de clients se sont présentés aux guichets

d'une trentaine de stations des lignes 13, 7 et 3, fin septembre 1994. Munis de scénarios représentatifs d'opérations les plus courantes, ils ont donc noté certains critères de qualité de l'accueil (amabilité, disponibilité, efficacité...). Le diagnostic concernant la validité de cet outil s'est

révéla positif, l'objectif étant d'expérimenter sa fiabilité technique. La RATP utilisera donc un outil équivalent, tiré de cette méthode, pour définir la mesure de l'accueil. Les premiers résultats sont attendus à la fin du premier trimestre 1995.

## TRANSPORTS : LE PALMARÈS DES GRANDES VILLES

Pour la troisième année consécutive, *La Vie du Rail* a observé vingt réseaux à la loupe, exception faite de Paris, selon six critères : l'équipement, la qualité, la fréquentation, les prix, la sécurité et les efforts faits pour encourager l'utilisation. Résultats : Dijon

arrive en tête, puis Rennes, Nantes, Grenoble, Marseille, Lyon, etc. En 1993, c'étaient Nantes, Lyon et Saint-Etienne. Constat : les métros et tramways sont plébiscités. Mais les taux de fréquentation des transports en commun baissent globalement (-7,6 %

entre 1988 et 1993) bien que les réseaux soient de plus en plus performants.

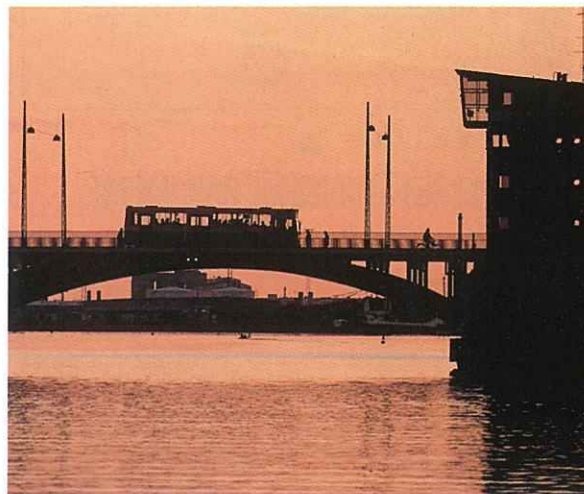


## TRANSPORT À TOUS PRIX

Le quotidien italien *Il sole 24 Ore* s'est livré à un exercice intéressant : comparer les prix du billet de transport public dans 50 villes au monde. Avec comme base de référence un parcours de 10 km ou d'au moins dix arrêts. Entre Copenhague (la plus chère, avec un parcours à 16,94 F) et Bombay (la moins chère : 0,56 F), Paris occupe la 21<sup>e</sup> place, avec un prix de 6,30 F. Seules sept

villes européennes offrent un prix plus compétitif. Dans l'ordre :

Luxembourg, Madrid, Milan, Lisbonne, Athènes, Budapest et Prague.



Circulation sur le pont Langebro, à Copenhague.



Atlas, place de la République.

## Solidarité

### SDF : ATLAS VA PLUS LOIN

Pour le troisième hiver consécutif, la RATP lance le plan Atlas en partenariat avec des associations. Repas et boissons chaudes sont distribués tous les soirs en quatre points de la capitale : Nation (terre-plein sortie RER, entre les avenues du Trône et de

Taillebourg), République (terre-plein central, face au bd Voltaire), Châtelet (avenue Victoria, devant le square Saint-Jacques), Gare du Nord (gare routière RATP). Un bus RATP emmène ensuite les SDF volontaires, en deux tournées, vers des

centres d'hébergement : Corentin-Celton (150 places), Gare-de-l'Est (40 places) et, depuis cet hiver, l'hôpital Saint-Louis (40 places). Durant le premier mois plus de 4 000 personnes ont ainsi bénéficié d'Atlas, un plan qui fonctionne désormais à plein régime.

### SDF TOUJOURS...

La ville du Bourget abrite un centre d'hébergement de 100 lits, géré par la Croix-Rouge. Chaque matin, quelques dizaines de SDF ayant passé la nuit au centre prenaient le 152 pour

regagner le terminus de la ligne 7 ; d'où des frictions avec les voyageurs. Pour le bien-être de tous, la ligne 152 – centre de Flandre – organise, depuis le 12 décembre dernier et

jusqu'en avril, un service spécial – et gratuit – à 7 h 45, destiné à cette population très défavorisée. Une action rendue possible par l'implication de tout le personnel de la ligne.

### LEBRUN ET LA MIE DE PAIN

Collectes permanentes de vêtements auprès des agents et repas servis aux SDF par des machinistes sont les actions menées à l'occasion du partenariat établi entre le centre Bus de Lebrun et l'association La Mie de pain. Il s'agit d'un centre d'héberge-

ment, offrant repas et hébergement aux SDF situé rue Charles-Fourier dans le XIII<sup>e</sup> à Paris. L'initiative en revient à Claude Gonthier, responsable Prévention sécurité du centre qui souhaitait éviter tout risque de problèmes sur la ligne 57 qui dessert La Mie

de pain. Une action poursuivie aujourd'hui par Philip Allibert, RPS actuel du centre de Lebrun, qui précise : « Nous collectons des vêtements mais ce sont des sous-vêtements, des serviettes et des brosses à dents dont La Mie de pain a le plus besoin. »

## Revue de presse



Les Ateliers de Championnet signalent la vente, par VOO, en décembre de 5 autobus articulés pour la ville d'Abidjan en Côte-d'Ivoire. Dix autres font l'objet de négociations commer-

ciales pour la ville de Kinshasa, au Zaïre. *Actualités, journal des Ateliers de Championnet, n° 23, janvier-février 1995.*



« Le 6 octobre 1994, le centre de Flandre et la Société de transports collectifs rochelais (STCR) ont signé une charte de jumelage. Cette charte a pour but l'échange d'informations, de points

de vue, d'expériences et, d'une manière générale, la confrontation de deux cultures différentes dans une activité identique. Des agents du centre de Flandre iront en déplacement sur le réseau de La Rochelle. Ils recevront ensuite les conducteurs de la STCR. » *Espace Flandre, journal du centre de Flandre, décembre 1994.*



Dans *PS2 Contact*, on peut trouver le bilan d'activité de l'Espace Habitat pour les six premiers mois de l'année 1994. Soit : 405 agents relogés dans des logements locatifs sociaux ;

1 293 prêts accordés (dont 427 pour l'accession à la propriété) pour un montant de 49 MF ; 351 engagements de caution délivrés pour des emprunts immobiliers obtenus par les agents auprès d'établissements financiers pour un montant de 170,8 MF. *PS2 Contact, journal de l'unité Prestations sociales, n° 11, décembre 1994.*

**Portrait**, avez-vous vu le hussard sur le bus ? **Mémoire**, un p'tit air rétro, ou le métro revu par Mévisto. **Sport**, une marche nocturne avec les pieds ailleurs. **Lire, voir, écouter**, les artistes de ESE exposent leur talent et... encore une nocturne avec un voyage rétro dans le métro.

## Portrait

### LE HUSSARD SUR LE BUS

Sanglé dans un dolman vert à brandebourgs, bien campé sur Igor, un selle français bai, Jean-Claude Ballin, participe avec 800 figurants à la fête napoléonienne de Boulogne-sur-Mer. Moustache cavalière et ceil en coulisse, ce machiniste hors ligne à la Maltournée s'explique : « *Il y a 20 ans – premier coup de foudre – j'ai commencé à faire du cheval avec mon fils, puis j'ai acheté Kar-ting un étalon New Forest gris, Igor a*

*suivi... nous faisons de la randonnée. Second coup de foudre, j'ai rencontré un cavalier qui participait à des spectacles médiévaux, des défilés, des tournois, une atmosphère que j'aime, qui n'est pas guindée... »*

Ensemble, ils fondent l'association « Cheval et Histoire », bientôt rejoints par Michel Hubert et François Dumas, tous deux à MRF, et par Yvette Bardos, machiniste hors ligne. La spécialisation dans l'époque



Jean-Claude Ballin et Michel Hubert.

napoléonienne oblige toute l'équipe à des recherches historiques poussées. La réalisation des costumes exige un temps considérable : pour la

seule ceinture écharpe d'un uniforme de hussard de 1807, plus de 100 heures ont été nécessaires. Mais la satisfaction est au



bout de l'effort, lorsque des spécialistes félicitent l'équipe pour la fidélité de ses reconstitutions. Et, à raison d'une vingtaine de sorties par an l'association s'est constitué une solide réputation auprès des organisateurs de spectacles. Prochain grand rassemblement : été 95 à Waterloo, avec plus de 2 500 figurants.

## Mémoire

### AIR CONNU SUR LES « GAITÉS DU MÉTRO »

« Les Gaîtés du métro », chansonnette créée par Mévisto au début du siècle, épingle déjà, en vrac, les odeurs, l'affluence, les agents, le bruit, la signalétique. Un air connu ? Extraits. « *Pourtant si vous vous obstinez,*

*Et si vous franchissez la porte, Aussitôt en plein dans le nez, Vous arrive une haleine forte ! Le souffle de cet entonnoir, Nous prouve qu'en la circonstance, L'expression : schlinguer du*

*couloir ! n'est pas ce qu'un vain peuple pense ! Un train s'annonce bruyamment On s'élance, on l'aura peut-être ? Et l'on arrive juste à temps, Toujours pour le voir disparaître ! Maint'nant gare*

*aux assauts futurs, Qui vont se jouer aux portières, Et près desquels ceux d'Port-Arthur, Ne sont que d'la petite bière ! »* Un fidèle lecteur nous a envoyé « ce petit air d'antan, retrouvé au fond d'un grenier,

sur les « Gaîtés du métro ». Malheureusement, il a omis de nous communiquer son adresse. Peut-il contacter la rédaction ? L'unité Mémoire du département du Patrimoine recherche de tels documents pour son fond d'archives.

## Association

### UNIS POUR S'AIDER

Amitié Présence RATP vient de fêter ses vingt ans. L'objectif de cette association : « Aider les malades alcooliques, sans se poser de questions et sans porter de jugement. »

Soutien aux malades, création de groupes de paroles pour évoquer des problèmes et échanger des expériences, évolution dans la prise en charge du traitement, mise en place d'un

groupe Prévention, les activités n'ont pas manqué. Et elles continuent en 1995, placées sous le signe de la solidarité.  
*Renseignements : 45 89 11 56 et 45 81 54 08. Int. : 8 83 75.*

## Lire, voir, écouter

### DU M 51 AU SPRAGUE...

L'association ADEMAs organise dans la nuit du 18 au 19 mars un voyage dans le métro. Au programme, stations fermées au public, raccordements entre les lignes. Le tout dans

une rame Sprague. Une passion sans faille pour le ferré guide cette association, qui a entrepris la reconstruction d'une voiture de métro en bois du début du siècle. Pour les ferroviathes, une

M 51, issue de la série M 51 à M 57 à portes doubles destinée à la ligne 1 en 1900.  
*Renseignements : ADEMAs, 17, rue des Abondances, 92100 Boulogne-Billancourt. tél. : 48 25 13 32.*

### LES CIMAISES D'ESE

Du 1<sup>er</sup> décembre au 15 janvier, neuf artistes peintres de ESE ont exposé leurs œuvres à Ledru-Rollin. En tout, une quarantaine de toiles et d'aquarelles, d'inspiration variée : natures mortes, paysages, portraits, marines... Cette exposition, la deuxième du genre, était réalisée dans



le cadre de la mission AGIR. AGIR –Amélioration vers une gestion intégrée des ressources – vise à la responsabilisation

**René Babel :**  
« Ile d'Yeu ».

jusqu'à l'opérateur, dans le tertiaire. Pour René Babel, organisateur de ces expositions, « il existe encore beaucoup d'artistes à ESE qui ne se sont pas manifestés. L'an prochain, lors de la troisième exposition, je pense que nous présenterons d'autres talents. » Rendez-vous pris.



## Sport

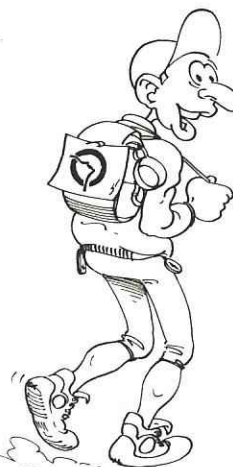
### DAURELLE, SABRE AU CLAIR

Pour la troisième fois consécutive, Jean-Philippe Daurelle, (agent au département PHF) de l'US Métro, a remporté la dixième édition du Challenge international Georges-Lévêque, qui s'est tenu le 8 janvier dernier au Kremlin-Bicêtre. Cet athlète de haut niveau s'est imposé comme le digne successeur de Jean-François Lamour :

« Je me suis longtemps entraîné avec lui, j'ai appris des trucs à son contact et maintenant j'essaie de les appliquer. » Avec talent donc, puisqu'il a sorti en finale le Roumain Daniel Grigore qui a terminé troisième du championnat du monde l'an dernier. Trois semaines après avoir conquis le titre national à Coubertin, Jean-Philippe avance sabre au clair !

### MARCHER AVEC LES PIEDS AILLEURS

L'association Les Pieds ailleurs organise une marche de Paris à Mantes. Départ de Boulogne-Billancourt le samedi 25 février à minuit, arrivée à Mantes le dimanche 26 février à 11 heures au plus tard. Contacts : Gilles Frémy, 34 13 08 88, Bruno Le Cadre, 64 80 45 05, Yannick Khodja, 48 41 23 20.



# 30 F\*



\*Direct de Denfert-Rochereau à Orly par Orlybus.

Après, vous faites ce que vous voulez. 36 IS RATP 1,27/mn



Une affiche de rêve pour la promotion d'Orlybus : c'était fin décembre et pendant tout le mois de janvier, dans les couloirs et sur les quais du métro et du RER.