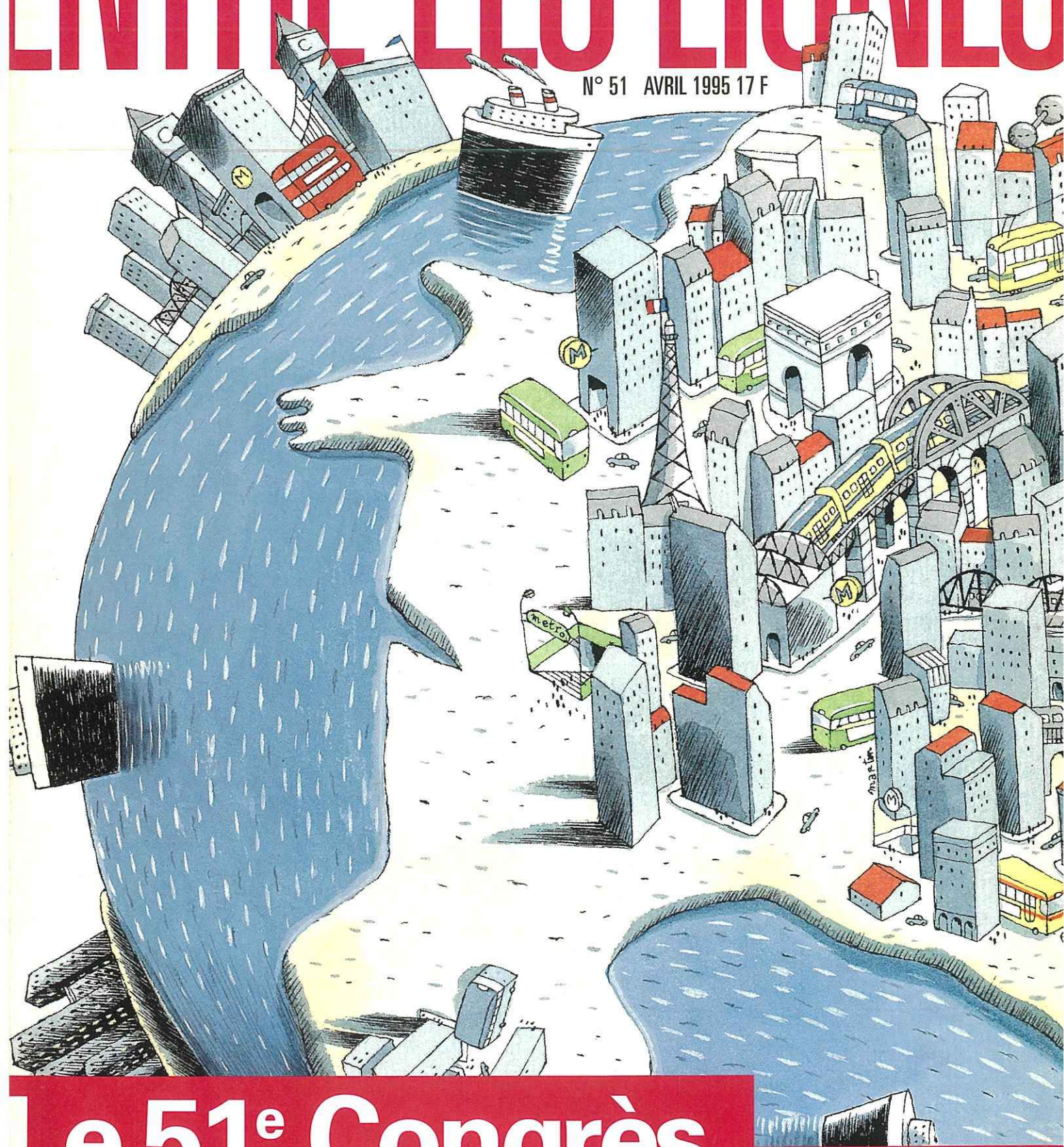


ENTRE LES LIGNES

N° 51 AVRIL 1995 17 F



Le 51^e Congrès de L'UITP



**Maîtriser
la formation**

Le MP 89 en piste

Dans le complexe
d'échanges de La
Défense : un bureau
d'information pilote...

PHOTOS : CHABROL / SG-AV.



Panoramiques

P.4 L'événement : une gestion rigoureuse.

Dans la ville

P.10 Les voitures à la porte... des villes

Les parcs de stationnement créés en Ile-de-France aux abords des gares décongestionnent la ville.

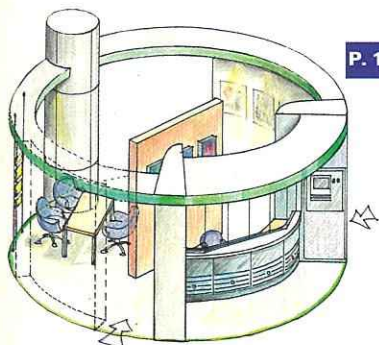
Aller-Retour

P.14 Only par bus et par Val

Une enquête sur les passagers de l'Orlybus.

P.16 Fraude et usage de fraude

Quels sont les fraudeurs, pourquoi et comment la fraude ? Enquête sur une clientèle... insaisissable.



P. 17

Dossier

P.17 Le 51^e congrès de l'UITP

La RATP accueille le 51^e congrès organisé par l'Union internationale des transports publics. Une implication de tous les agents pour l'événement. Petite histoire du stand RATP, vitrine de l'entreprise lors du salon.

Arrêt sur

P.24 Le MP 89 en piste

Dernier cri de la technologie ferroviaire, le MP 89 va débarquer sur la ligne 1.

Parcours

P.26 La sécurité, ça se travaille

L'atelier MRB du centre de Croix-Nivert a su mettre en place des mesures de sécurité exemplaires.

P.28 Maîtriser la formation

Des agents de maîtrise de la ligne 8 deviennent formateurs et sensibilisent des agents de station à l'information des voyageurs.

Passionnement

P.30 Un machiniste aux doigts d'or.

Les anciens de la marine.

Mémoire

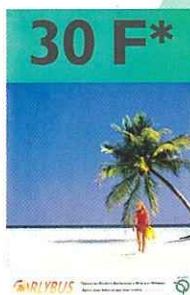
P.31 Archives de vies

L'unité Mémoire de l'entreprise à Patrimoine a conservé plus de 300 000 dossiers administratifs d'agents.

Sommaire



P. 10



P. 14



P. 24



P. 26

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. **Responsable de la rédaction** : Arnaud Corabœuf. **Rédaction** : Philippe Carron, Simone Feignier, Yvonne Kappès-Grangé, Alain Malglaive. **Photographies** : SG-AV. **Conception et réalisation graphique** : Textuel. **En couverture** : ill. Martin Matje ; **Photogravure** : TTAG. **Imprimerie** : Avenir Graphique. N°ADEP 1791. Membre de l'Union des Journaux et Journalistes d'Entreprise de France UJJEFF. **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.

commercial

Itinéraire gagnant

Pour la première fois, près de 1 400 déposi-
taires des centres Bus
ont participé à l'opéra-
tion baptisée « Itinéraire
gagnant », qui s'est
déroulée du 1/01/94 au
31/01/95. A l'initiative
du département CML,
cette démarche avait
pour objectif d'inciter
les déposi-
taires à
vendre davantage de
Cartes Orange men-
suelles. Les animateurs
des ventes, respon-
sables de leur réappro-
visionnement, étaient
mis également à contri-

bution. Un critère quan-
titatif et un critère quali-
tatif – mise en place
permanente du mobile
RATP pendant l'opéra-
tion – ont permis de
départager les
gagnants externes (les
dépositaires) et internes
(les équipes approp-
riétaires des centres Bus). Pour
être récompensés, les
dépositaires devaient
notamment augmenter
leurs ventes de Cartes
Orange d'au moins 5 %.
Les cinq meilleures
équipes, pour le critère



DR.

quantitatif, appartiennent aux centres
Lebrun, Belliard, Pleyel, Thiais et Charle-
bourg. Pour le critère
qualitatif, il s'agit des
centres Ivry, Pavillons
et Maltournée. Enfin
les deux déposi-
taires gagnants qui ont
décroché le gros lot
(séjour à Cannes et
à Venise) relèvent des
centres de Charlebourg
et de Gonesse.

Touristes : chacun son titre

avec les beaux jours, les touristes reviennent en force. Ils
représentent un important marché pour la RATP : quelque
20 millions de personnes par an ! Une gamme de produits
spécifiques sont à leur disposition, pour 1, 2, 3 ou 5 jours,
avec Paris Visite et Formule 1. C'est à la RATP, par la qualité de son
information et de son accueil, de développer sa part de marché. Les
agents de station sont particulièrement concernés. Et, parallèlement,
une réflexion est menée pour satisfaire au mieux les besoins des tou-
ristes. L'augmentation des ventes de titres touristiques est devenue un
enjeu pour l'entreprise. Et sa volonté de développer cette clientèle s'ins-
crit pleinement dans l'objectif de croissance du trafic et des recettes.
C'est un élément non négligeable de son équilibre économique.



ROY/SG-AV.

l'événement

**Le retour à l'équilibre des comp-
tes de l'entreprise a été réalisé
au prix d'une hausse importante
des contributions publiques
de plus de 400 MF, passant de
6811 MF en 1993 à 7229 MF en
1994. Sur un budget d'explo-
itation total de 20 770 MF,
la RATP est parvenue à dépenser
17 MF de moins que prévu.**

En 1994, dans un contexte écono-
mique difficile, les recettes directes
du trafic⁽¹⁾ ont baissé de 1 %, à tarif
constant (-3 % en 1993). Cependant,
depuis l'automne 1994, on observe
une stabilisation. Cet infléchisse-
ment favorable est notamment à
mettre au crédit des actions menées
par l'entreprise pour rétablir ses
recettes. En 1994, la RATP a mis en
œuvre une politique d'amélioration
de la qualité de service en accrois-
sant significativement le nombre
d'agents en contact avec les voya-
geurs, et poursuivi activement un
programme d'investissement, de

Le coupon mensuel change de look

Lisibilité : maximale.
Mois, année et zones de
validité, les trois élé-
ments authentifiant la
nouvelle Carte Orange
mensuelle se détachent
d'autant plus nettement
du fond que ce dernier a
adopté un ton pastel
orangé. Pilotée par le
département CML, la
mise au point de ce nou-
veau coupon mensuel, -
1^{re} édition : juillet 1995-
tient compte d'une
demande du départe-

ment Bus qui souhaitait
une meilleure lisibilité
afin que les machinistes
puissent effectuer
convenablement le
contrôle à vue de ce titre
de transport. Outre un
mois bien identifiable,
dorénavant toutes les
zones de validité sont
clairement mention-
nées, un atout supplé-
mentaire pour le travail
des contrôleurs. La nou-
velle couleur du fond de
garantie, difficilement

Une gestion **RIGOUREUSE**

modernisation et d'extension. L'effectif total de la RATP a augmenté de plus de 500 agents par rapport à la fin 1993, l'augmentation correspondant pour l'essentiel à la création de postes pour la sécurité, l'accueil et la lutte contre la fraude ; fin 1995, près de 1 000 de ces postes en contact avec le public auront été créés.

Vers un équilibre économique

En 1994, la RATP a embauché plus de 1 900 personnes (pour 1 200 en 1993). Les dépenses d'investissements ont représenté 4,9 milliards de F (+ 3,7 % par rapport à 1993), dont 700 MF pour l'amélioration de la qualité de service (+ 28 % par rapport à 1993). Le solde de « petit équilibre », c'est-à-dire la différence entre les recettes commerciales (12 396 MF HT) et les dépenses de fonctionnement (13 150 MF HT)⁽²⁾, s'établit en 1994 à - 754 MF. L'entreprise prévoit de



MARGUERITE / SG-AV.

ramener ce solde à - 644 MF en 1995, pour atteindre zéro à l'horizon 1997. Cette amélioration des équilibres économiques de l'entreprise est un des objectifs majeurs du Plan d'entreprise 1995-1997. ●

(1) En francs courants, les recettes voyageurs sont en hausse de 3,8 % par rapport à 1993.

(2) Dont l'augmentation de la rémunération moyenne par agent de 3,5 % en 1994 (+ 1,6 % par rapport à l'inflation).



DR.

photocopiable compte tenu de sa teinte claire, comportera les logos des quatre transporteurs de la Région Ile-de-France : RATP, SNCF, APTR et ADATRIF (parallèlement, un test sur des titres comportant une bande hologramme pour le

rendre plus sécuritaire est actuellement en cours auprès de 400 agents de Bus). Tous les distributeurs automatiques, ADUP, ADAR et les dateurs manuels doivent être prêts pour la mise en vente du titre, le 20 juin prochain.

« Objectif Carte Orange » : premier bilan

Les équipes de 12 points de ventes sur le réseau Bus (dont 3 pour le centre Lebrun), de 66 stations de métro (toutes les lignes sont représentées) et de 28 gares du RER ont été récompensées pour avoir atteint ou dépassé l'objectif d'accroissement de +2 % des ventes des coupons de Cartes Orange mensuelles

(voir ELL n° 46, p. 27). Et ce pour la période du 20 octobre au 19 janvier 95. A l'issue de cette première période – l'opération de promotion « Objectif Carte Orange » est prévue sur un semestre, jusqu'au 19 avril – le département CML constate une progression significative de l'ensemble des ventes RATP et SNCF.



DR.

Les derniers chiffres connus des ventes RATP confirment une tendance ascendante et amènent à conclure à l'efficacité dans la durée d'actions de ce type.

sécurité

Police sans frontières

Lorsque des policiers opèrent sur nos réseaux, leurs interventions se trouvent actuellement cantonnées aux limites des circonscriptions administratives. Ainsi, le SPSM ne peut agir au-delà des limites du périphérique. D'où des problèmes lors de filatures de pickpockets par exemple. La loi du 8 février 1995 sur l'organisation des juridictions permet de remédier à cette situation. Elle prévoit, pour les fonctionnaires de

police exerçant leur mission dans les transports en commun, la possibilité d'étendre leur compétence à l'ensemble des zones géographiques desservies par ces moyens de transport. Un décret en Conseil d'Etat, préparé actuellement par la direction générale de la Police nationale en collaboration avec le département Juridique et le département Environnement et Sécurité, précisera les modalités d'application de ce texte. A suivre.

social

Bienvenue à la carte « Clef Espace Santé »

Deux mille agents du centre médical de Pantin viennent de recevoir leur nouvelle carte « Clef Espace Santé » avec son code confidentiel propre, accompagnée d'une

lettre d'information et d'une plaquette relative au Dossier Médical Informatisé



(voir ELL n° 41, p.14). Le DMI doit se substituer à l'ancien carnet médical papier et ne concerne que la médecine de soins. Début de l'opération : lundi 24 avril 1995.

Des emplois pour les travailleurs handicapés

La Direction de la RATP et l'ensemble des organisations syndicales ont signé un protocole selon lequel l'entreprise s'engage à recruter dans le cadre permanent, et en milieu ordinaire de travail, 45 handicapés sur les trois années d'application du protocole. Celui-ci comprend

un important volet relatif à la formation dans trois domaines : des formations spécifiques à l'emploi favorisant l'insertion du travailleur handicapé, des formations destinées à son environnement direct afin de faciliter son intégration, des formations relatives à ceux qui ont à traiter

des problèmes concernant les travailleurs handicapés (personnel médical, psychologues, service social, etc.). Les postes de travail seront adaptés lorsque cela sera nécessaire. Ajoutons que des aides matérielles pourront être accordées pour faciliter la vie courante des agents handicapés.

partenariat

Moïen !

Moïen ou bonjour en luxembourgeois ! C'est par ce mot de bienvenue que deux machinistes du centre de Croix-Nivert, Odette Cassagnes et Fabrice de Bortoli, ont accueilli les voyageurs luxembourgeois, encore tout

étonnés de monter dans un bus R 312 RATP empruntant leurs lignes régulières. Luxembourg, élue Ville européenne de la Culture 1995, souhaitait à cette occasion, associer les transports en commun de différentes villes européennes, en les faisant circuler – gratuitement – sur leur réseau urbain. La RATP, sollicitée, a répondu favorablement à cette initiative. Le centre de Croix-Nivert exploite la ligne 82 dont le terminus est Luxem-



bourg (le jardin) : la girouette était donc déjà prête ! Pendant une semaine (du 2 au 9 avril) Odette et Fabrice ont assuré le service voyageurs sur 4 lignes du réseau qui en compte 20. Ils étaient accompagnés en permanence par un machiniste luxembourgeois, guide et interprète. Les voyageurs ont particulièrement apprécié le matériel, la conduite très professionnelle et la courtoisie de nos deux agents.

prévention

Les cadets de la Police nationale à Noisiel

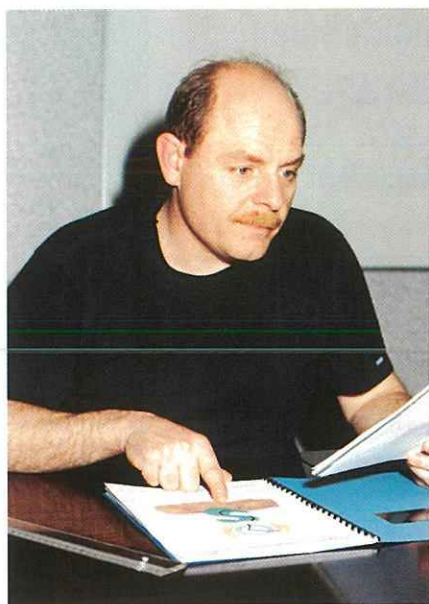
Le Centre de formation technique de Noisiel prête ses locaux, pour une durée de six mois (d'avril à septembre 1995), aux 25 cadets de la Police nationale inscrits au concours de gardien de la paix. L'école des cadets de police, créée en partenariat par l'Association pour une meilleure citoyenneté des jeunes (APMCJ), le ministère de l'Intérieur et le Comité de prévention et de sécurité de la RATP, a pour objectif de permettre à des jeunes issus de

quartiers difficiles d'accéder à une préparation spécifique et de pouvoir ainsi entrer au sein de la Police nationale. Outre la formation théorique, ces jeunes effectuent également des stages de terrain, en commissariat, centres de loisirs, et sont mis à la disposition du Comité de prévention, notamment dans le cadre des activités sportives comme les différents championnats intercités (football, rugby, basket...).

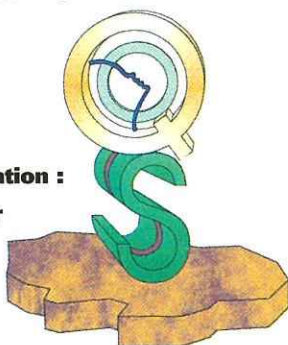
qualité

Salut l'artiste !

L'œuvre devait « symboliser le service et signifier la simplicité » : deux critères remplis par Jean-Pierre Bleyer dans la conception du Trophée Qualité, ce qui lui a valu de remporter le concours d'idées lancé par la Délégation générale à la Qualité. Jean-Pierre Bleyer est technicien aux Ateliers de Maintenance des équipements (AME) à MRF. Artiste dans l'âme, il présente quatre projets sur une même idée. Au centre de l'œuvre, un ticket en forme de S - comme service - fait la liaison entre l'entreprise - sous la forme du logo - et les usagers de l'Ile-de-France. Le « Q » de la Qualité couronne le logo de l'entreprise. Aujourd'hui, on en est au stade de la fabrication : c'est une équipe de 3 personnes de l'atelier de Chaudronnerie et Machines outils de l'unité MF 77 de Saint-Ouen qui est à pied d'œuvre. Les deux unités de MRF qui ont assuré la conception et la réalisation du projet se sont impliquées dans une démarche d'assurance qualité. Trophée Qualité oblige... Le Trophée sera remis à l'équipe gagnante du prix Qualité de service, décerné cette année, le 20 juin.

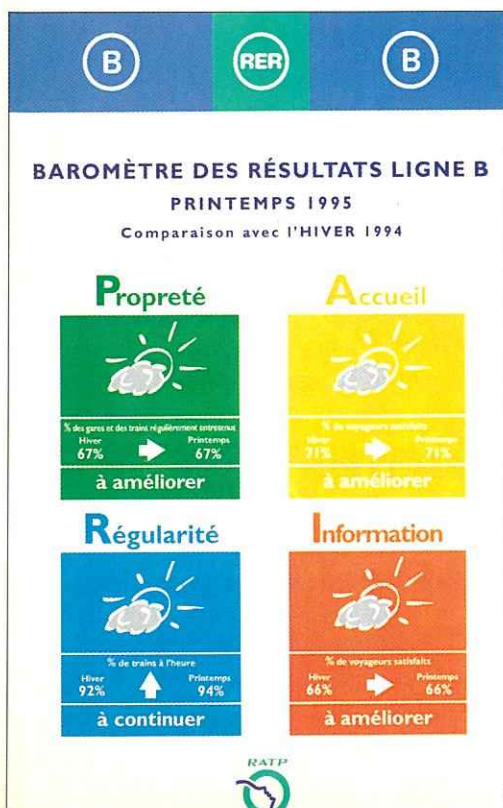


DR



Pari RER

Le ciel de la ligne B s'éclaircit. Chaque thème de son engagement ne présente plus qu'un nuage. Les résultats marquent une stabilité et doivent encore s'améliorer dans les domaines de la Propreté, de l'Accueil et de l'Information. La Régularité doit continuer à progresser afin de maintenir un service de qualité en réponse aux attentes et aux besoins des voyageurs.



agenda

1^{er} avril

● Ouverture du Khéops III à Bobigny.

2 avril

● Balabus reprend son circuit touristique, tous les dimanches et jours fériés jusqu'au 24 septembre. Une heure quinze minutes pour visionner les plus beaux monuments de Paris.

10 avril

● Mise en place des équipes Contrôle Sécurisation Assistance (CSA) sur la ligne 11.

24 avril

● Démarrage de l'expérimentation du Dossier Médical Informatisé liée à l'utilisation de la nouvelle carte Clef Espace Santé auprès de 2 000 agents du centre médical de Pantin.

13 mai

● Fête de l'USMT à la croix de Berny.

17 mai

● Tournoi de rugby intercollèges au stade Yves-du-Manoir, organisé par le Comité prévention sécurité RATP.

28 mai

● Football au Parc des Princes avec la remise du Trophée RATP à l'une des 32 équipes « poussin » (dont une de l'USMT) dans le cadre du partenariat avec le PSG Omnisports parrainant des clubs filleuls de Paris et de l'Ile-de-France. De 9 h 00 à 18 h 00, entrée libre et gratuite pour les agents et leur famille.

31 mai

● Finales au Parc des Princes du championnat de football intercités : 14/16 ans à 16h30 ; 17/20 ans à 17 h 45. Ouverture des portes au public, aux agents et à leur famille dès 16 h 15.

28 mai au 2 juin

● Congrès de l'UITP à Paris.

réseaux

L'horizon 2015

À quoi ressemblera l'horizon 2015, c'est la question à laquelle répond la nouvelle plaquette éditée par le département du Développement. A noter en particulier le Schéma directeur de la région Ile-de-France et le Contrat plan Etat-Région 1994-

1998. Ce dernier mentionne le projet Orbitale, système de rocade en proche et moyenne couronnes, destiné à améliorer les déplacements interurbains. Pour se procurer cette plaquette, contacter : Brigitte Ferrarto, tél. : 49 5(7 84 69).

organisation

Tous « Ensemble »

Le département Métro mène, depuis le début de l'année, une action importante de communication et de mobilisation sur les enjeux principaux du département. Près de 3 000 agents - opérateurs et encadrement - sont concernés. « Ensemble », ce sont des manifestations animées, à tour de rôle, par les différentes entités du Métro. Chacune d'entre elles s'organise autour des agents d'exploitation : prévention et sécurité, relation de service et maîtrise du territoire, nouveau matériel sur la ligne 1, le réseau des années 2 000... A l'issue de chaque manifestation, une enquête est réalisée auprès des participants.

Bilan d'« Ensemble » en automne.

équipement

La Défense : que la lumière soit !

La grande halle de la gare de la Défense souffrait d'un niveau d'éclairage insuffisant. Deux chemins lumineux suspendus à 400 mètres environ entrecoupés de « paralumes », structures très arrondies évoquant la coque d'un bateau, et six immenses « paravoiles » (voir photo) dotés d'une dizaine de spots en lumière indirecte et latérale, sont venus apporter un coup



MARGUERITE / SG-AV.

d'éclairage pour le moins original : esthétique et fonctionnel. Ces luminaires sont destinés à rester provisoirement pendant la durée des importants travaux de réaménagement du pôle. Une

démarche design entreprise avec l'étroite collaboration des départements ESE et CML, pour mieux faire accepter aux voyageurs les inconvénients d'un futur grand chantier.

Coup de pompe pour les inondations

Qui peut vider une piscine olympique en une heure ? C'est l'unité Epuisement-Ventilation du département ESE. Et cette performance s'avère bien efficace lors des crues de la Seine. Pour pomper ces excès d'eau, 140 postes importants d'épuisement des eaux sont disséminés dans les interstations du réseau souterrain métropolitain. Ces postes sont dotés de pompes électriques immergées en

permanence. Leur déclenchement est automatique grâce à des contrôleurs de niveau situés dans la fosse de récupération. Elles refoulent vers les égouts ou vers la

Seine les eaux d'infiltration ainsi que celles récupérées par les drains posés sous le ballast. La RATP rejette ainsi entre 6 et 8 millions de m³ d'eau par an !



PHOTO : MINOLI / SG-AV

sport

Daurelle : un roi à New York

Jean-Philippe Daurelle, athlète de haut niveau à la RATP (département PHF), a remporté le tournoi de sabre de New York, comptant pour la Coupe du monde, en battant en finale le

Russe Stanislas Pozdniakov, le 26 mars dernier. Tout récent champion de France et vainqueur du dernier Challenge international George-Lévêque, Jean-Philippe continue sa marche en avant.

infos voyageurs

Duroc : suivez la piste

Une signalétique originale a été mise en place à titre expérimental pour le RVB, sur la ligne 10, aux stations Duroc et la Motte-Picquet. Commencé en février dernier, entre les stations Boulogne et Duroc, le renouvellement de la voie ballastée (RVB) entraîne une interruption de trafic tous les soirs et la mise en place d'un service de remplacement bus. Le souhait de la ligne 10 était de prendre



MARGUERITE / SG-AV.

en charge le voyageur depuis sa descente du train jusqu'à la sortie et l'arrêt du bus. Résultat : un « jeu de piste » est proposé au voyageur, avec des bandes adhésives, de couleur verte

et bleue, apposées au sol, le long des quais, escaliers et couloirs jusqu'à la sortie. A l'extérieur une borne blanche indique la direction pour rejoindre l'arrêt du bus.

animation

La poésie en toutes lignes

depuis la mi-février, elles sont revenues, à la grande joie des utilisateurs des transports en commun. Elles, ce sont les affiches de « Rime en vers et bleu », qui proposent au passant la rencontre avec un auteur français ou étranger, contemporain ou ancien. Devant le flot de courrier envoyé par des voyageurs enthousiastes, la RATP a décidé de reprendre cette campagne et de l'étendre : des poèmes seront affichés pour la première fois dans un millier de bus. Chaque trimestre s'illustrera d'un thème : d'avril à juin, le printemps et la renaissance, puis le voyage et l'exotisme, enfin l'enfance et la jeunesse. A lire sans modération.



ROY / SG-AV.

Avec le Salon du livre, la ligne 12 affichait en mars les poèmes de Jean de La Fontaine. Un partenariat poétique pour célébrer le tricentenaire de la mort du fabuliste.

météor

Un travail sur maquette

Dans un hangar à Vitry, la RATP a fait réaliser une maquette en grandeur réelle de 15 mètres de quai d'une station Météor, avec des portes palières, ainsi qu'un couloir de circulation et un élément de voiture. Avec pour objectif de valider les choix d'aménagement, mais aussi d'optimiser et d'innover dans les dispositions retenues.

lu dans la presse



Où l'on reparle du passé sans contact. « Les ateliers de Championnet ont contribué à la mise en service de ce système. En effet, début 1994, le département SIT leur a demandé de créer une borne recevant la carte électronique et visant à équiper, dans l'avenir, les autobus.

Le premier prototype a été réalisé par l'équipe Fabrication de la Chaudronnerie. Après modifications demandées par SIT, cent exemplaires ont été fabriqués, qui doivent équiper la ligne 46. »

Actualités, le journal des Ateliers de Championnet, n° 24, mars-avril 1995.



En situation d'urgence, la RATP sait prouver son efficacité. Le 7 février 1995, à 11 h 53, une bombe de 500 kg, vestige du bombardement du 16 août 1943, est mise à jour par un engin de chantier à proximité de l'église de Dugny. A 12 h 15,

il est décidé d'évacuer l'agglomération. Un ordre de réquisition parvient dans les centres RATP du secteur Nord-Est. A 13 heures, 20 voitures se présentent à l'entrée de la ville et commencent à évacuer la population depuis trois points de charge. A 17 heures, un autobus balai recueille les retardataires. A 17 h 40, l'engin est désamorcé ; aussitôt une noria de bus rapatrie les habitants vers leurs domiciles. A 19 heures, la ville a retrouvé sa vie habituelle. Les bus rejoignent leurs centres.

Espace Flandre, le journal du centre de Flandre, février 1995.



Pour fêter un an d'existence, le récent département Ingénierie des projets vient de faire paraître son journal. Avec au menu un important dossier sur le projet M12N, le matériel à deux niveaux qui doit équiper la ligne A du RER

et permettre ainsi de la désengorger.

Idées de Progrès, le journal du département Ingénierie des projets, n° 1, mars 1995.

Avec quelque 120 000 places, les parcs de stationnement créés en Ile-de-France aux abords des gares décongestionnent la ville. Une initiative qui favorise l'usage des transports en commun.

Le problème du stationnement urbain devient partout un véritable casse-tête. Face à cette situation se développent à la périphérie des grandes villes des parcs de stationnement implantés en particulier au niveau des pôles multimodaux de transports en commun. Il s'agit de rabattre les voitures particulières sur les lignes de transports collectifs, principalement les lignes ferroviaires.

Des parcs aux portes de Paris

C'est la politique suivie depuis une trentaine d'années en Ile-de-France. Avec pour objectifs d'inciter les habitants de la banlieue à utiliser les transports en commun afin de décongestionner principalement la voirie radiale, et d'améliorer la qualité du service rendu par les transports collectifs, en facilitant le rabattement sur les gares.

C'est ainsi qu'aujourd'hui il existe, en Ile-de-France, au niveau d'environ 350 gares et stations de métro, quelque 120 000 places de stationnement.

Ces parcs sont implantés en premier lieu aux portes de Paris. Ils sont généralement en jonction

avec les stations de métro les desservant. Les autres parcs régionaux sont situés en première et seconde couronne de départements. Ils sont alors en correspondance avec les terminus des lignes de métro prolongées en proche banlieue, les gares RER RATP et SNCF et les gares SNCF du réseau Ile-de-France. Ces parcs sont au sol ou en structure, les deux types d'implantation pouvant coexister sur un même site.

La majorité de ces points d'échange sont multimodaux, avec en plus de la ligne ferrée et du parc de stationnement, une ou plusieurs lignes de bus de rabattement RATP, APTR ou ADATRIF.

Des financements adaptés

Signalons néanmoins que la structure diffuse de l'urbanisation ne permet pas, en grande couronne



à la porte... DES VILLES



FOVEA.

de départements, de créer avantageusement des lignes de bus de rabattement.

Dans la plupart des cas, le financement de ces installations est assuré, totalement ou en partie, non pas par le transporteur, mais à parts égales par le conseil régional et le Syndicat des transports parisiens, les communes pouvant également intervenir. Quant à la gestion des parcs, elle est généralement remise à des

concessionnaires. En ce qui concerne la RATP, la majorité des terminus de métro, des stations qui desservent les portes de Paris, des gares du RER et des gares routières avec lesquelles elles sont en correspondance, sont dotés d'un parc de stationnement régional. Avec des capacités variant de quelques dizaines de places au sol, comme à Palaiseau-Villebon sur la ligne B, à plus de 1 000 dans des parcs en structure, comme à ➔

Des parcs à vélos, aussi



A titre expérimental, un parc à vélos a été mis en place, en 1994, à Bobigny-Pablo-Picasso et un autre à Neuilly-Plaisance. « Leur taux d'occupation est intéressant, précise Jean-Claude Bérardo, de l'unité Offre et qualité de service (CML). Aussi, nous préparons, pour la région, une proposition d'équipement de 10 sites répartis entre les lignes A et B et le terminus de Gallieni. Ces parcs seront installés, dans la mesure du possible, à une cinquantaine de mètres de l'accès à la gare ; ils seront couverts et éclairés, et offriront chacun, dans un premier temps, au moins une douzaine de places, matérialisées par un système de blocage du vélo, l'utilisateur devant se munir de son propre cadenas. Les emplacements seront gratuits. Mais ces installations nécessitent souvent des aménagements de voirie pour en améliorer l'accessibilité. Ceci n'est possible qu'avec une adhésion forte de la commune ». Le vélo, un complément au dispositif multimodal métro/RER, bus, voitures.

Le parc régional au sol
de Neuilly-Plaisance avec,
à l'arrière-plan, la gare
de la ligne A du RER.

3 questions à Daniel Unternehr, chargé de mission au conseil régional d'Ile-de-France

Ces dernières années, où de nouveaux parkings ont-ils été implantés ?

« Les infrastructures réalisées récemment se trouvent essentiellement situées dans le Val-d'Oise, en Seine-et-Marne, en Essonne et dans les Yvelines, c'est-à-dire à la périphérie de la zone dense déjà bien équipée.

GASTON / SG-AV.



Aujourd'hui, continue-t-on à construire de nouveaux parkings ?

Maintenant, en raison du développement des parcs de stationnement régionaux en Ile-de-France, la politique menée par le conseil régional et le Syndicat des transports parisiens consiste moins dans la création de nouveaux parcs que dans l'aménagement, la rénovation et l'extension des installations existantes.

Dans l'aménagement des parkings déjà existants, y a-t-il des nouveautés ?

Nous nous orientons vers le développement de parcs pour vélos. Pour cela, nous avons demandé à la RATP de proposer 10 sites pour l'implantation de tels parcs qui seront financés par la région. »

→ Saint-Germain-en-Laye et à certaines portes de Paris. Signalons qu'un parc est prévu au futur terminus Université-de-Saint-Denis de la ligne 13 du métro en correspondance avec une gare de plusieurs lignes de bus.

Des pôles d'échanges

Seuls deux parcs sont gérés directement par la RATP : Villejuif-Louis-Aragon (ligne 7) et Bobigny-Pablo-Picasso (ligne 5). Avec ceux de Noisy le Grand-Mont-d'Est, Noisy-Champs et Le Vésinet-Le Pecq de la ligne A, ces cinq points de notre réseau proposent la formule « P+ », qui consiste en la vente conjointe de la Carte Orange et de l'accès parking à tarif préférentiel.

Cette formule apporte la priorité d'accès aux voyageurs et leur permet de regrouper leurs abonnements. Mais dans la très grande majorité des cas, la Régie n'intervient à aucun titre dans la gestion des parcs de stationnement de ses stations et gares. « Mais, dans toutes les situations, indique Gilles Périllat de l'unité Offre et qualité de service (CML), la volonté de l'entreprise est que ces parcs de rabattement soient bien intégrés dans la gestion des pôles d'échanges multimodaux, grâce en particulier à l'information et à la signalétique. En assurant ainsi la continuité du déplacement entre la voiture particulière et le transport en commun. » ●

Alain Malglaive

Khéops III a ouvert

Depuis le 1^{er} avril, Khéops III, situé au pied des ateliers MRF de Bobigny, est ouvert. Son secteur d'intervention couvre le nord et le nord-est de Paris. Les réseaux concernés sont le tramway de Saint-Denis Bobigny, les secteurs nord des lignes 5 et 7, de Gare-de-l'Est à La Courneuve et Bobigny, et la ligne 7 bis. Le secteur bus est couvert actuellement par les camps de base de Gonesse et Pavillons, en attendant celui de Flandre. Avec un effectif de démarrage de 20 agents sur ce site, à terme, il en comportera 40 auxquels il faut ajouter ceux des trois camps de base, soit 88 agents de sécurité qui évolueront sur ce secteur difficile. Avec pour objectif la sécurisation des voyageurs et des exploitants. Lionel Crouzier, responsable du Khéops III, affirme : « Je dois d'abord protéger les agents les plus exposés, ceux qui luttent contre la fraude, reconquérir les territoires des lignes 5 et 7, et sortir les sauvettes installées à Stalingrad et Jaurès. » Des premiers contacts ont été pris, notamment auprès des responsables des terminus et des secteurs nord des deux lignes de métro, afin de préciser

ce qu'ils attendent prioritairement en matière de sécurité. « Je vais également contacter les élus locaux précise Lionel Crouzier, ainsi que les services de police et de gendarmerie environnants car, dès le départ, il est impératif de tisser des liens étroits avec ces partenaires. Pour une vraie synergie. »

Bilan de l'opération « Atlas »

Du 12 décembre 1994 au 19 mars 1995, 19 934 personnes ont été conduites par la RATP vers un hébergement (dont 97 % d'hommes et 3 % de femmes, pour un âge moyen de 39 ans), 86 360 repas chauds ont été servis, 37 000 boissons chaudes distribuées, 100 sacs de couchage fournis. Ce sont les résultats du plan « Atlas » lancé par la RATP en partenariat avec l'Armée du salut – pour les repas –, le Secours catholique – pour les boissons –, l'association Setton – pour les duvets (voir ELL n° 49, p. 29). Ce bilan classe l'entreprise parmi les tout premiers participants à la lutte contre l'exclusion et la pauvreté.

En province, même problème !

Si on observe l'exemple des grandes améliorations... Toulouse a construit trois parcs de rabattement de 1 300 places en même temps que son Val. Nantes en a construit six le long de ses deux lignes de tramway. Ils sont déjà saturés ! Mais aussi dans les agglomérations plus petites : Caen, Poitiers... Ces deux villes démontrent qu'il est aussi possible de faire du rabattement sur des lignes de bus, à condition que le service soit performant et fiable.

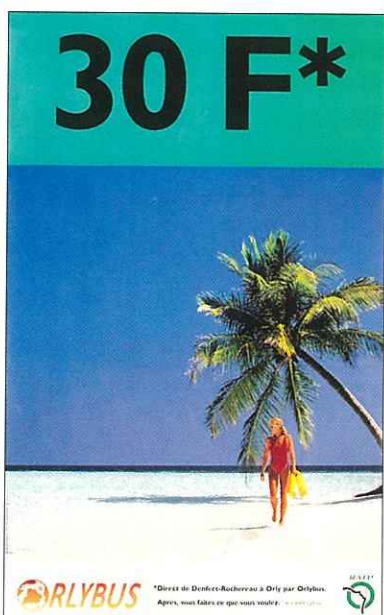


DR

Là où Orlybus remporte l'adhésion des jeunes et des plus de 55 ans, Orlyval attire plutôt les hommes d'affaires. Une enquête précise les cibles à privilégier pour le mode de transport Bus.

ONLY *par bus* et par Val

Destination vacances. Une affiche qui cible la clientèle d'Orlybus.



Il est entendu que la clientèle d'Orlyval est une clientèle d'hommes d'affaires, catégorie socioprofessionnelle élevée. Les opérations de promotion pour acquérir de nouveaux clients Orlyval peuvent ainsi être bien ciblées, et mettre en avant garantie de temps, confort, liaison directe avec le centre de Paris. Mais qu'en est-il pour l'autre desserte de l'aéroport d'Orly, Orlybus ? Auprès de quelle clientèle potentielle doivent être menées les actions de promotion ? En tenant compte d'Orlyval, on peut en déduire que la clientèle Orlybus est constituée de personnes plutôt jeunes ou de plus de 55 ans, actifs ou retraités voyageant pour des motifs personnels et touristiques. Mais encore faut-il le vérifier. Une enquête a été menée, en décembre dernier, dans l'aéroport

d'Orly, auprès de 400 personnes (200 « 15 à 24 ans » et 200 « 55 ans et plus »), en deux temps : hors période scolaire et pendant les fêtes. Première cible envisagée, les jeunes. Quels sont leurs moyens habituels de déplacement pour se rendre à Orly ? La majorité d'entre eux (2/3) utilise la voiture particulière, suivie par les transports en commun (1/3), une minorité empruntant le taxi. Ce sont des raisons pécuniaires qui conduisent les jeunes à prendre le bus. Oui, 60 % d'entre eux connaissent Orlybus et la moitié d'entre eux l'ont déjà utilisé une fois au moins. Pourquoi ? Plusieurs critères : trajet direct, prix avantageux - 30 francs -, rapidité - 20 à 25 min.

Une image satisfaisante

Quant à ceux qui ne connaissaient pas Orlybus, après présentation du produit, la moitié se déclaraient prêts à l'essayer. Ce qui les attire ? Toujours le prix et la rapidité ; s'y ajoutent le confort et la ponctualité. Dernier point, l'image de la desserte : elle est satisfaisante, tant pour ceux qui l'utilisent que pour ceux qui ne l'empruntent pas. Des réponses qui sont autant de thèmes de promotion à utiliser vers cette

clientèle jeune. Autre clientèle potentielle d'Orlybus, les « plus de 55 ans » : ce sont des actifs, de catégorie sociale moyenne, mais aussi des retraités, de tout niveau social. Quatre vingt pour cent d'entre eux utilisent la voiture, dont la moitié la voiture particulière. Restent 20 % de personnes qui empruntent les transports en commun pour se rendre à Orly. Si plus de la moitié des personnes interrogées connaissent Orlybus, 20 % seulement l'ont utilisé. Et parmi ceux qui ne connaissent pas cette desserte, peu d'entre eux, après explication, envisagent de l'emprunter. Si, pour cette clientèle, le coût n'est pas incitatif, en revanche, rapidité, ponctualité, confort et prise en charge sont des arguments positifs. Reste cependant un point noir : les bagages. Il faut les porter, la desserte vers Orly n'étant directe qu'à partir de Denfert-Rochereau. C'est un sujet de préoccupation pour cette clientèle qui sera plus difficile à convaincre... Orlyval et Orlybus : deux dessertes pour l'aéroport d'Orly qui se complètent et correspondent à des « marchés » bien distincts, les hommes d'affaires et les touristes, plus particulièrement jeunes. ●

Simone Feignier

Fraude et usage

DE FRAUDE

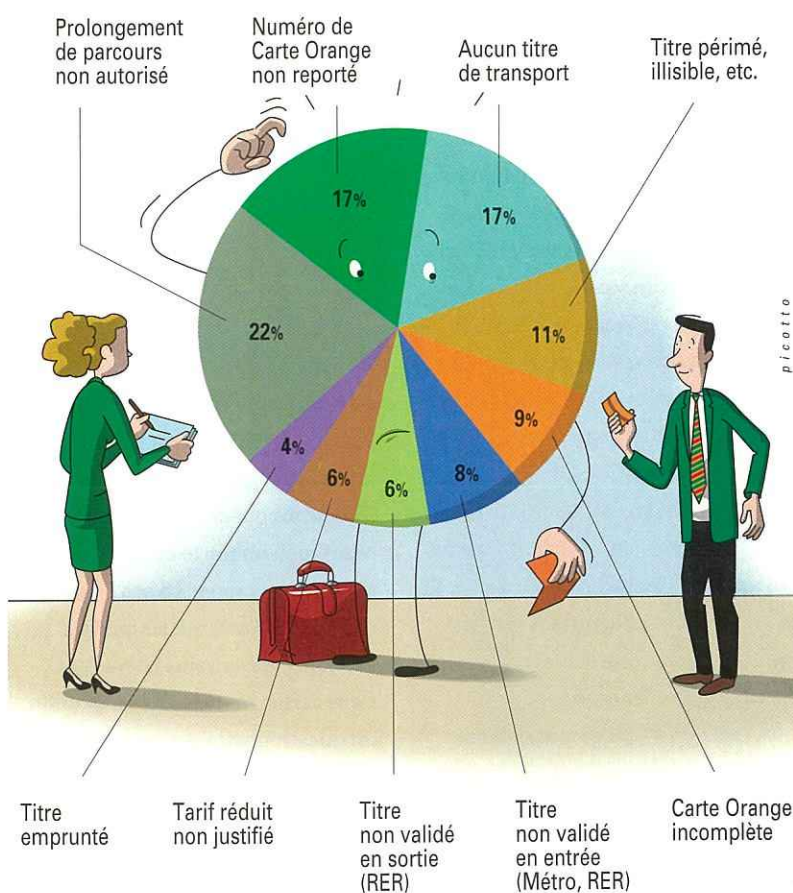
Qui sont ces fraudeurs
qui fraudent sur nos lignes ?
Une enquête révèle que
les fraudeurs ne sont pas
forcément ceux auxquels
on pense... Et qu'il faudra
trouver des remèdes adaptés
à de nouvelles attitudes.

Il est passé par ici, il repassera par là : il court, il court, le fraudeur... Au fait, le ou les fraudeurs ? La RATP a cherché à mieux connaître cette population qui met à mal ses recettes. Une enquête, réalisée à la fin de l'année dernière, fait un sort à quelques idées reçues et ouvre des pistes de réflexion.

Les voyageurs sur le vif

Et d'abord, 58 % de nos voyageurs – la majorité – ne fraude jamais ; 22 % ne le font qu'exceptionnellement, et 10 % occasionnellement, soit un petit quart de nos voyageurs tentés par la fraude, sans la prati-

Typologie de la fraude sur nos réseaux



Mode d'emploi

Comment fraude-t-on ?

D'abord, sans exclusive : tous les moyens sont bons, et utilisés en fonction des circonstances. Avec une préférence (22 % de la fraude) pour les prolongements de parcours non autorisés. Sont concernés les voyageurs en bus qui compostent un nombre insuffisant de tickets, ou les porteurs de Carte Orange voya-

geant au-delà des zones de validité de leur coupon. Vient ensuite le non-report du numéro de Carte Orange sur le coupon mensuel, dû à l'oubli bien sûr, mais aussi à une « fraude familiale » qui permet à plusieurs personnes de voyager sur un seul titre. L'absence pure et simple de titre de transport fait également un gros score : 17 %.

quer à plein temps. Reste donc 10 % d'irréductibles.

« Ce sont les jeunes qui fraudent ! » A voir. Certes, les 15-24 ans représentent près de la moitié des fraudeurs (47 %), alors qu'ils ne constituent que 24 % des usagers des transports en commun (enquête EGT de 1991). Mais, à trop prendre en compte cette surreprésentation, on risquerait d'oublier de traiter plus de la moitié de nos clients « indécents ». Autre évidence à nuancer : « Ce sont les personnes les plus » ➔

La Défense au cœur de l'info

Pour le voyageur qui pénètre dans le complexe d'échanges de la Défense, le casse-tête commence : sur 8 500 m² se croisent les accès et correspondances vers le parvis de la Défense, les bus, le métro, le RER et la SNCF. Comment simplifier ce périple ? Depuis trois mois, un bureau d'information pilote s'est ouvert dans la salle d'échanges RER. Derrière le comptoir sans vitre – ouvert sur les voyageurs – trois agents accueillent les clients : un de la SNCF région Paris Saint-Lazare, deux de la RATP, venant du RER et du Bus : multimodalité oblige ! En tout, huit personnes qui ont suivi une formation spécifique : connaissance du réseau et du site, de la tarification, comment rechercher et donner l'information... A leur disposition, un téléphone, un Minitel, des plans et cartes, des dépliants sur les activités culturelles de la Défense. Et les voyageurs affluent. En février, pendant la période de vacances scolaires, on a enregistré une moyenne de 1 350 demandes par jour, en premier pour se situer dans la salle, ensuite pour se déplacer avec les transports en commun, enfin, à parts égales, des informations sur le site même de la Défense et des renseignements sur les péages et la tarification. Avec parfois des demandes surprenantes, comme l'adresse d'un loueur de voitures, ou du plus proche Hippopotamus. Le bureau d'information pilote s'inscrit dans le vaste projet « Cœur transport de La Défense », qui vise à réaménager l'ensemble du site multimodal où transitent chaque jour quelque 300 000 voyageurs. « Vu l'importance et le nombre des demandes, explique Michel Chambon, correspondant RER au sein de la mission, il serait

souhaitable que certains sites remarquables ayant une telle fréquentation puissent être dotés de bureaux de ce type. On ne peut laisser le voyageur en attente, avec autant d'incertitude. » De leur côté, les voyageurs apprécient et savent l'inscrire sur le livre d'or mis à leur disposition : « Continuez à prendre en compte les consommateurs – utilisateurs – clients que nous sommes en rendant l'accès aux moyens de transports plus facile, plus accueillant, et surtout plus humain. »

La Carte intégrale fête ses 10 ans

A l'occasion de son 10^e anniversaire, la Carte intégrale a souhaité fêter ses 4 300 « supporters » qui lui sont fidèles depuis dix ans (pour 89 000 abonnés). Ils ont notamment reçu un porte-carte en cuir, un dépliant rappelant ses avantages (pas d'attente au guichet, économique – moins chère que onze cartes mensuelles –), et enfin, un questionnaire d'appréciation (accueil, information, fonctionnement du titre, critiques...) à retourner pour bénéficier, par tirage au sort, d'un voyage pour deux personnes en Tunisie. 2 600 réponses ! et un heureux gagnant récompensé le 22 avril dernier. Une campagne pour fidéliser une clientèle qui suit une progression annuelle de 3 % – sans publicité particulière ! – et faire évoluer le produit.



SUTTON / SG-AV

→ *démunies de ressources qui sont les plus enclines à frauder : jeunes, chômeurs...* » En fait, 45 % des fraudeurs ont un emploi. Les lycéens et étudiants sont cependant sur-représentés (ils constituent 34 % des fraudeurs et seulement 21 % des usagers). Autre catégorie très présente parmi les fraudeurs, les chômeurs, avec 12 % (environ 6 % des usagers aujourd'hui). Encore une fois, l'étude confirme l'intérêt qu'il y a à chercher des solutions pour ces catégories de population. Mais elle indique également qu'il ne faut pas se contenter de l'explication simplificatrice du manque de revenus et du chômage.

Pourquoi et comment...

Reste, au-delà des constats, à répondre à la question : « Pourquoi fraude-t-on ? » Pour des raisons économiques, dans une société où l'exclusion s'accroît, mais cette explication, on l'a vu, ne suffit pas. Dans des interviews de fraudeurs, les mêmes récriminations ou réclamations reviennent : « Pour un même trajet, bus, métro et RER devraient être au même tarif » ; « En bus, dans Paris, on devrait payer un seul ticket, quelle que soit la distance » ; « C'est trop cher pour moi, ça augmente tout le temps » ; « Il devrait exister des tarifs spéciaux pour les gens comme moi, ceux qui se trouvent dans ma situation » et, moins souvent, « Je n'ai pas le temps de faire la queue ».

Des constats et des réactions qui ouvrent de vraies pistes de réflexion, pour répondre de façon ciblée aux demandes de fraudeurs voyageurs, jeunes, chômeurs, mais aussi mécontents et calculateurs, et éviter ainsi que d'occasionnels, ils ne basculent dans le clan des irrédutibles ●

Yvonne Kappès-Grangé

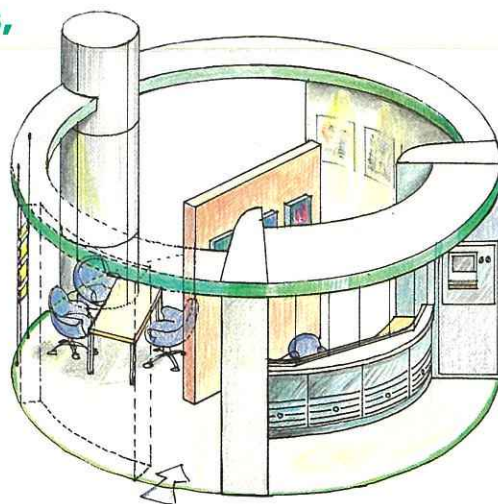


L'EXPO CITY TRANSPORT

Une exposition internationale ouverte à tous les agents, et le jeudi au grand public : **217 stands,**

286 exposants

français, 21 000 m² de surface. Un stand RATP conçu par Bernard Pollacchi, sur une surface de 1 100 m² comprenant 15 espaces de communication.



Dossier

SI TOUS LES TRANSPORTS DU MONDE...



L'UITP, une association mondiale créée en 1885 qui promeut le transport public dans le monde entier. Un congrès tous les deux ans dans une ville du monde, des commissions et une exposition internationale.

le 51^e congrès de l'UITP

17

APRÈS SYDNEY, PARIS

Le 51^e Congrès de l'Union internationale des Transports publics se tient du 28 mai au 2 juin au Parc des Expositions de la porte de Versailles. 2 000 délégués étrangers seront réunis, représentant plus de **50 pays** ; près de 200 experts RATP y participent.

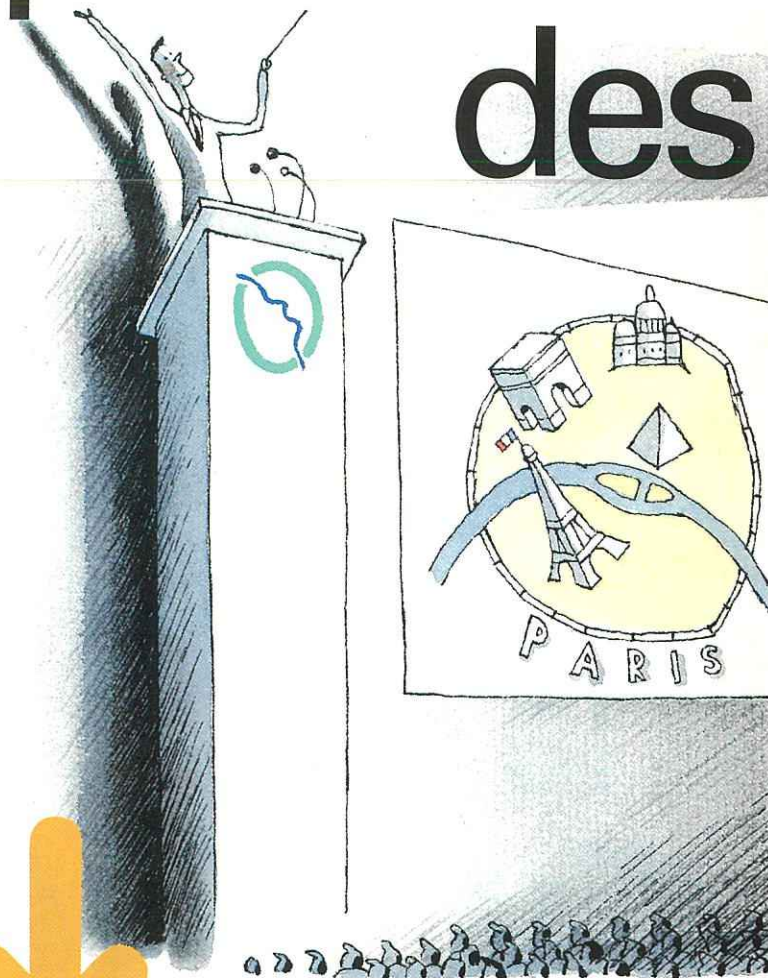
TOUS IMPLIQUÉS !

Logistique, traduction, transport, accueil des visiteurs et des délégués de tous les pays... Trois ans de préparatifs, de nombreux agents mobilisés pour l'événement.



Paris capitale mo des

Après Sydney, c'est à Paris qu'a lieu le 51^e Congrès organisé par l'Union internationale des Transports publics. Au programme sessions et ateliers, visites techniques et l'exposition internationale City transport. Avec un thème central : un meilleur transport pour une meilleure qualité de la vie.



Le programme

Du 28 mai au 2 juin 1995 : grand rendez-vous des professionnels des transports urbains et régionaux du monde entier, le 51^e Congrès organisé par

l'Union internationale des Transports publics (UITP) se réunit à Paris, au parc des Expositions de la porte de Versailles. Après Sydney, en 1993, c'est en effet la candidature de la France et de Paris qui a été retenue pour accueillir en 1995 ce Congrès qui se tient tous les deux ans dans une ville du monde. Pour la RATP, hôte local avec l'Union des Transports publics (UTP), cette manifestation est l'occasion de réaffirmer son ambition forte – inscrite dans le Plan d'entreprise – de se développer en région Ile-de-France et sur le plan international, et de se positionner comme un groupe mondial de transports urbains.

Réservé aux entreprises de transport adhérentes de l'UITP, le Congrès est l'occasion, pour ses membres, de présenter les travaux effectués par les commissions et comités de l'UITP depuis deux ans. Cette année, le thème central retenu est : « Un meilleur transport pour une meilleure qualité de vie ». Il vise à démontrer que tous les modes de déplacement doivent être envisagés de façon complémentaire, pour contribuer à améliorer la qualité de vie dans les villes et les régions pour le bien-être de tous. Les séances plé-

LES SEANCES PLENIERES :

- Le transport public en France ;
- Transports publics dans le monde ;
- Regards sur les technologies futures et attractivité des transports publics.

LES ATELIERS :

- La qualité globale des métros ;
- La contribution du réseau d'autobus à un transport urbain bénéfique à l'environnement ;
- Le management dans

les entreprises de transport public ;

- La qualité du transport régional et suburbain ;
- Relations entre autorités et compagnies ;
- Accès aux systèmes de métro léger ;
- Climat social facteur clé de la qualité, de la continuité, du service et de l'efficacité : comment l'améliorer ?
- Qualité de l'air et circulation urbaine ;
- Développements récents en Europe ;
- Séance Afrique/Amérique lat.

ndiale transports

Dossier

36 questions à

Alain Jeux

Directeur du comité local d'organisation – Affaires internationales –

nières et les ateliers, qui vont se succéder chaque jour du lundi 29 mai au jeudi 1^{er} juin, permettront aux délégués d'exposer et d'échanger leurs points de vue. Près de 200 experts RATP y participeront. Trois temps forts sont à signaler : la session plénière présentant, le lundi après-midi, le transport public en France. Avec ses réalisations, la diversité et la complémentarité de ses modes d'exploitation, tant au plan technique qu'institutionnel. Deuxième moment, les visites techniques prévues le jeudi après-midi : les congressistes doivent en choisir une parmi les 16 proposées à la RATP. Au hit-parade des visites viennent en tête l'information des voyageurs, le tramway Saint-Denis Bobigny, la maintenance au centre bus d'Aubervilliers et Orlyval.

Enfin, troisième temps fort de cette semaine, l'exposition internationale « City Transport », qui regroupe les professionnels du monde des transports routiers et ferroviaires. Avec 217 stands, 286 exposants français et étrangers sur plus de 21 000 m² de surface d'exposition, c'est la plus vaste exposition jamais réalisée dans le domaine du transport public urbain. La RATP y a son stand, outil de communication vis-à-vis du public professionnel des transports urbains et des institutionnels français. L'accent est mis sur la multimodalité, la performance technique de l'entreprise et le professionnalisme de ses agents, au service du voyageur. Une exposition ouverte aux agents, sur présentation de leur carte de service, du lundi au jeudi, de 9 h à 17 h 45 ainsi qu'à leur famille, le jeudi. « City Transport », un rendez-vous à ne pas manquer. ●



DR.

Quelle est l'importance de ce Congrès pour la RATP ?

Le Congrès – qui s'était tenu à Paris, en 1959, et à Nice, en 1975 – est pour nous une occasion extraordinaire de présenter notre entreprise aux 2 000 responsables du transport, venus du monde entier. Une occasion unique de montrer notre savoir-faire, nos réalisations techniques et de valoriser notre personnel auprès des délégués français et étrangers, des personnalités officielles et des tutelles.

Un état des lieux des innovations technologiques

Les agents ont-ils un rôle à jouer pendant la semaine du Congrès ?

Les congressistes et les personnes les accompagnant vont emprunter notre réseau. Ils seront en contact à un moment ou à un autre avec nos agents. Ils verront l'entreprise avec un regard de professionnels et, à travers le personnel, c'est la RATP qu'ils vont juger. Chaque agent doit se sentir concerné par le Congrès car il contribuera directement à promouvoir l'image de la RATP.

Quel est le financement prévu pour cette manifestation ?

L'UITP, organisateur du Congrès, prend en charge les frais d'organisation (réservation des salles, restauration...), les délégués supportent leurs frais de voyage, d'hébergement et d'inscription au Congrès. A charge de la RATP, l'accueil à l'aéroport et le transfert des délégués à leur hôtel – le coût des navettes bus proposées pendant le Congrès étant remboursées par l'UITP –, le stand de l'exposition internationale et les actions de promotion telles les visites techniques. Si le Congrès dégage des bénéfices – ce qui est habituel – ceux-ci sont partagés entre les différents organisateurs.

19

transport des délégués, accueil au Parc des Expositions, présence sur le stand de la RATP, accompagnement et visites techniques, sécurité : de nombreux agents sont mobilisés pour le Congrès. Mais, depuis maintenant trois ans, c'est l'ensemble des départements qui préparent cette rencontre. A titre d'exemple : le département du Développement - préparation des interventions, rédaction des textes parus notamment dans les revues spécialisées -, le Patrimoine - traduction des documents en anglais et allemand, langue du Congrès avec le français -, ITA - rénovation de la station porte de Versailles -, DRH - stages de formation aux langues -, MRF - Raviver les trains de la ligne 12 -, MRB - préparation des bus utilisés pour les navettes - CML - information, signalétique, carte passe pour les délégués...-. On ne peut citer tous les départements mais tous se sont impliqués.

Danièle De Graeve

Les juristes sur le pied de guerre

« Le Congrès de l'UITP ? à JUR, nous y travaillons depuis septembre 1992. Nous avons tout d'abord préparé avec M. Ramanonjisoa la constitution du GIE - Congrès de Paris de l'UITP, groupement d'intérêt économique qui associe la RATP et l'UTP et dont l'objet est l'organisation du Congrès. » Puis poursuit Danièle De Graeve, de l'unité Affaires commerciales, « J'ai examiné les conventions conclues avec les différents partenaires du GIE. » A la veille du jour fatidique, des dernières questions à régler : « L'UITP ayant son siège à Bruxelles, je vais sans doute devoir souscrire pour son compte un contrat d'assurance garantissant sa responsabilité civile. » Le travail de JUR consiste en une mission de conseil sur tous les aspects juridiques du Congrès. « Et cela jusque dans les moindres détails : comme faire rajouter, sur le papier à en-tête du Congrès, le nom et la forme juridique du GIE. Une obligation légale à respecter sous peine de fortes sanctions ! »



DR

Pascale Delhaye

Le sens de l'accueil



KOCON / SG-AV

Pascale Delhaye est agent de gare, en attachement à Chessy sur la ligne A du RER. « J'aime beaucoup les contacts, les échanges avec les autres personnes. Dans mon travail je suis chargée de la vente aux voyageurs et le Congrès va me changer de mes interlocuteurs habituels... » Elle a assuré

l'accueil à la gare de Chessy et participé à de nombreuses opérations sur le RER - les vingt ans du RER, promotion de la carte intégrale, exposés de présentation de la ligne dans les écoles situées entre Val-de-Fontenay et Chessy... « Au Congrès de l'UITP, j'accueillerai des professionnels des transports, et j'utiliserai mes connaissances en anglais : cela me permettra de m'enrichir au contact d'un monde que je ne connais pas. »

Mobilisat

Brigitte Courta

Aux bons soins de...

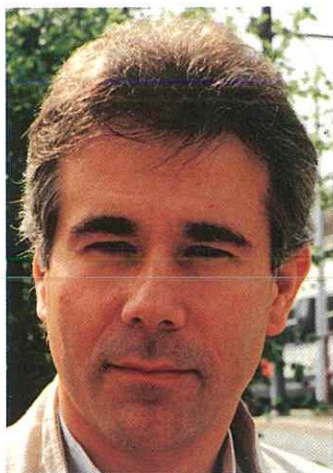
Une antenne médicale de la RATP sera installée dans l'enceinte du Parc des Expositions de la porte de Versailles. « Une équipe de trois médecins et trois infirmières s'y relaieront, précise Brigitte Courta, infirmière à l'Espace Santé de la Chambeaudie, pendant toute la durée du Congrès. Elle assurera une permanence pour intervenir auprès des délégués, qu'il s'agisse d'un simple bobo ou d'une urgence cardiaque. » Le Congrès est l'occasion, pour l'Espace Santé, de montrer ses compétences auprès des congressistes français et étrangers présents à Paris.



DR

Robert Studzinski En version étrangère

Polonais, russe, hongrois : ce sont les trois langues couramment parlées par Robert Studzinski, aiguilleur au PCC de la ligne B du RER. Des connaissances qui s'expliquent par ses origines familiales, hongroises et polonaises. « Je suis né en Pologne où j'ai fait mes études et je m'y rends régulièrement, c'est la langue que je maîtrise le mieux ; j'ai beaucoup moins l'occasion de parler ici le russe et le hongrois. Aussi, lorsque j'ai appris que l'on cherchait des agents parlant des langues étrangères pour le Congrès de l'UITP, je me suis tout de suite porté candidat. Participer à ce Congrès, c'est pour moi la possibilité de pratiquer les langues, ce que je n'ai jamais fait jusqu'à présent dans le cadre de l'entreprise. »



KOCON / SG-AV.



MINOLI / SG-AV.

Marie-Claude Constantin et Bernard Courtois

Une nouvelle signalétique

Un groupe de travail multimodal est constitué en août 1994 avec les centres bus de Croix-Nivert, Belliard et Point-du-Jour, la ligne 12 du métro et CML. Marie-Claude Constantin, receveuse, et Bernard Courtois, conducteur, tous deux à porte de Versailles, en font partie. « L'objectif de ce groupe, explique B. Courtois, était, à l'occasion du 51^e Congrès de l'UITP, de réfléchir sur une nouvelle signalétique pour la porte de Versailles. » Des idées sont retenues telles la numérotation des sorties, la création d'un point d'accueil dans la salle de vente. « L'information sera également améliorée, ajoute M.-C. Constantin, au moyen de messages sonores d'accueil, d'information. Cela évitera à l'avenir que l'on nous demande la sortie vers le château de Versailles. »



MINOLI / SG-AV.

Gérard Roy A bon port

« J'ai demandé à être machiniste hors ligne, j'aime bien changer, ne pas faire chaque jour la même chose. » Il était donc naturel que Gérard Roy, machiniste au centre des Lilas, se porte candidat pour assurer le transport des délégués de l'UITP. « Avocats, médecins, anciens combattants..., j'ai assuré les déplacements de différents congressistes ; on ne se contente pas de conduire le bus, on est chargé de l'accueil, on rend parfois service en desservant par exemple un point non prévu quitte à allonger notre temps de travail, on peut prendre des initiatives. Tout en gardant à l'esprit que nous sommes les représentants de l'entreprise auprès des personnes que nous conduisons. »



SUTTON / SG-AV.

on générale

Dessine-moi un sta

Vitrine de la RATP lors du salon City Transport, le stand illustre à échelle humaine les thématiques essentielles de l'entreprise. Bernard Pollacchi, son concepteur, livre en avant-première ses partis pris artistiques.

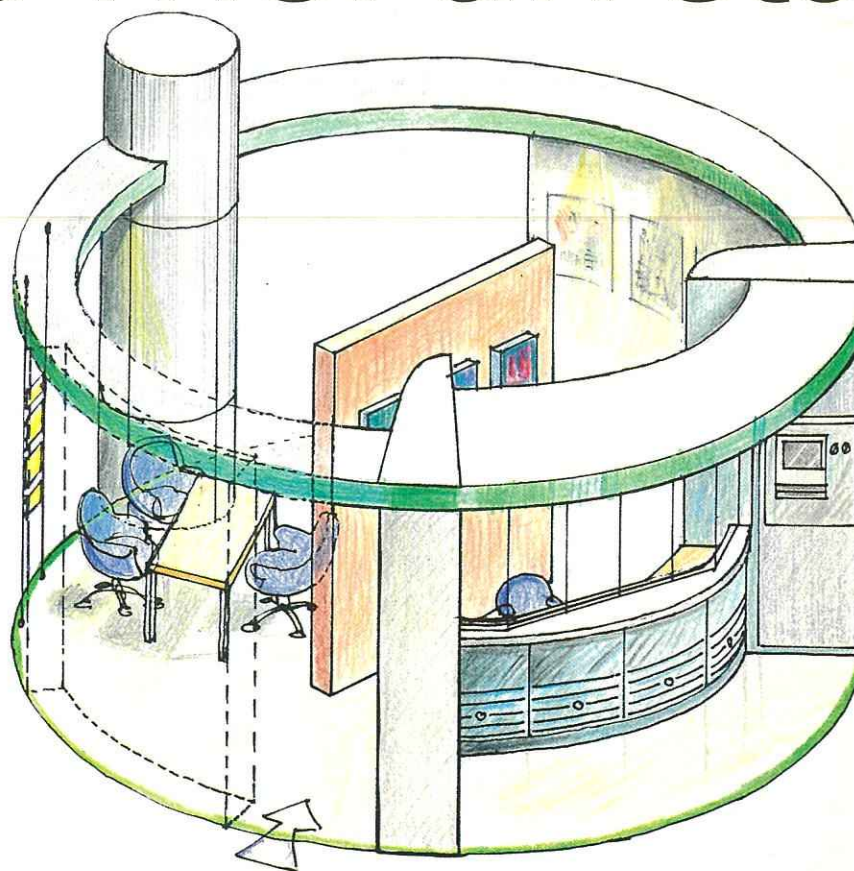
Comment concevoir un stand d'exposition en fonction du message à communiquer ? C'est le rôle de Bernard Pollacchi, chargé de la conception du stand de la RATP à l'exposition internationale « City Transport ».

L'enjeu est de taille : le stand de la RATP est en effet l'outil permanent de communication de l'entreprise, pendant toute la durée du Congrès, vers les professionnels du transport et les institutionnels français. Cinq à 7 000 visiteurs sont attendus en 4 jours. Le message à faire passer : montrer que l'entreprise se mobilise autour d'une démarche de qualité de service indissociable de la performance technique et des avancées technologiques. Restait à Bernard Pollacchi à mettre en scène ce message.

« Je suis parti de l'idée que, dans tout homme, se côtoient l'inconscient et le conscient. L'inconscient, c'est le monde, c'est la ville dans laquelle nous vivons et que nous subissons. Le conscient nous permet de faire des choix, de décider de la route à suivre : ce sont les réseaux. »

La traduction concrète de cette idée ? Une structure suspendue au-dessus du stand, inclinée vers l'entrée, représente le ciel qui traduit le conscient, la pensée abstraite. Sur fond noir, toutes les lignes du réseau RATP en blanc – bus, métro, RER, tramway – et SNCF banlieue en gris. Sur deux murs écrans, la ville. Des déplacements en modes différents y sont

Mettre en scène le message de l'entreprise

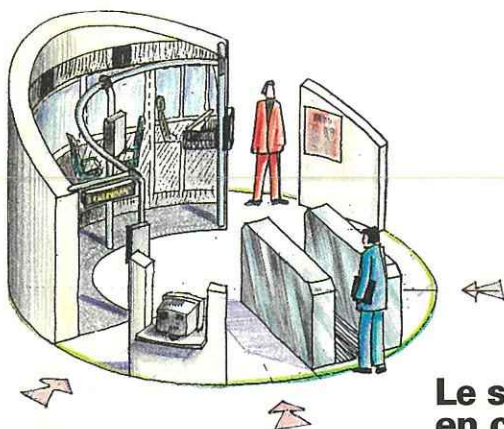


L'Union des transports publics

150 entreprises de transport urbain des villes de France de plus de 20 000 habitants se sont regroupées au sein de l'Union des Transports publics, UTP. Soit 70 000 femmes et hommes, 12 milliards de francs de chiffre d'affaires, 890 millions de kilomètres parcourus et 4 milliards de personnes transportées chaque jour. Porte-parole des entreprises adhérentes, l'UTP assure la promotion des transports ; observatoire et lieu de réflexion économique, elle collabore avec les organismes pro-

fessionnels et techniques du transport, à l'orientation et à la définition des programmes d'études et de recherche. Dans une déclaration récente, son président, Michel Cornil, déclarait que les transports publics sont « une question de vie ou de mort pour la ville... la maîtrise de la mobilité des hommes est la condition première d'une reconquête de la citoyenneté urbaine... « Il est indispensable, concluait Michel Cornil, d'impulser une culture transport public . »

L'Union internationale des Transports publics



Le stand en chiffres

- 1 100 m², 26 m de haut, 45 m de long et 26 m de large,
- structure suspendue en métal de 300 m²
- mur d'images de 3,5 m sur 2,5 m,
- 15 espaces de communication



projetés et rappellent que la RATP est la plus importante entreprise multimodale au monde. Lien entre l'inconscient et le conscient, liaison entre la ville et les réseaux, un rayon laser suit, sur les réseaux, les déplacements projetés sur les murs d'images. Sur une surface de 1 100 m², des espaces de communication sont installés de part et d'autre d'une allée diagonale : « *Notre volonté est d'intéresser, d'accrocher le maximum de visiteurs, souligne B. Pollacchi. D'où l'idée de créer cette allée en diagonale que les délégués pourront emprunter facilement, entrant ainsi dans le stand.* » Les espaces de communication, répondant à un souci de transparence, ont des structures tronquées ce qui permet à tout visiteur d'avoir, dès l'entrée, une idée des thèmes présentés. Bernard Pollacchi assure aussi le suivi de réalisation du stand, ce qui signifie un travail en équipe avec tous les départements : sensibiliser, expliquer, écouter... « *Un travail de longue haleine mais passionnant.* » ●

Dossier réalisé par Simone Feignier



Bernard Pollacchi est responsable de la régie des expositions à la DGC.

DATE DE CREATION :
association mondiale
créée à Bruxelles en 1885.

RAISON D'ETRE :
promotion et défense
du transport public dans
le monde entier. Elle
étudie toutes les ques-
tions relatives aux trans-
ports publics urbain et
régional, favorise les
progrès technologiques
et assure le développe-
ment de ces transports.

MEMBRES : des membres
effectifs, les entreprises
de transport public urbain
et régional d'une soixan-
taine de pays des cinq
continents. L'Europe y
occupe une place majori-
taire ; des membres asso-
ciés, 300 à 400 entre-
prises n'exploitant pas de
réseaux mais intéressées
par ce domaine. La RATP
y occupe une place très
active, étant représentée
dans la plupart des
comités et commissions.
FONCTIONNEMENT :
les travaux sont effec-
tués dans le cadre de :
- Commissions internatio-
nales recouvrant sept
thèmes (Circulation et

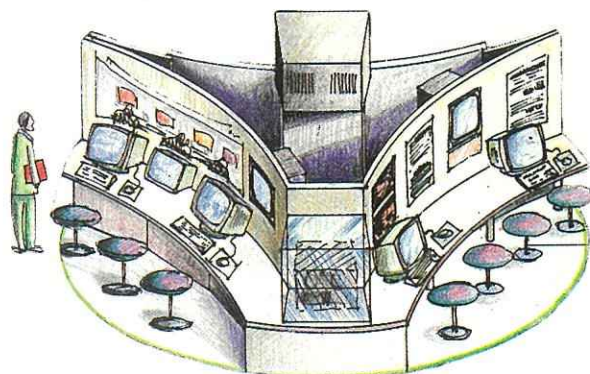
aménagement urbain,
Economie des transports,
Exploitation des
autobus...);

- Comités des métros
comprenant cinq
sous-comités (Exploita-
tion, Matériel roulant,
Installations fixes...);
- Comité d'action des
transports publics
des Communautés
européennes ;

- Groupes de travail
(recherche et
ressources humaines).
CONGRES DE L'UITP :
les travaux de ces
groupes sont présentés
notamment lors du
congrès organisé tous les
deux ans dans une ville
du monde (deux fois de
suite en Europe, une
fois hors Europe).

**EXPOSITION
INTERNATIONALE :**
accompagnant chaque
congrès, elle permet de
présenter équipements et
matériels du monde du
transport.

**UITP, 19, av. de l'Uru-
guay, B - 1050 Bruxelles.
Tél. : (19) 32 26 73 61 00**



Le MP 89 EN PISTE

dernier cri de la technologie ferroviaire, le MP 89, c'est-à-dire le matériel sur pneus étudié dès 1989, est le point de départ d'un programme ambitieux de modernisation et de renouvellement du matériel roulant affecté aux lignes 1, 4 et 11 du métro. Ce train, au design original dû à Roger Tallon, a été conçu et étudié par la RATP et GEC Alsthom pour offrir un bon niveau de confort général, une haute fiabilité technique et sécuritaire, et pour réduire les coûts d'exploitation et de maintenance. Deux rames prototypes destinées à la ligne 1 vont permettre d'effectuer, au cours de l'été, une période d'essais pour les validations techniques et fonctionnelles des performances dynamiques et la mise au point. La livraison de 22 rames de série s'effectuera de fin 1995 à fin 1996, et la mise en service des premiers trains sur la ligne 1 devrait intervenir au cours du dernier trimestre 1995, après formation des conducteurs. Parallèlement, 1 prototype MP 89 type Météor, à conduite automatique, a effectué une série d'essais en conduite manuelle successivement à Sucy et sur la ligne 1, avant d'être livré début avril sur la base d'essai de Petite Ceinture ; un second prototype l'y rejoindra fin mai-début juin.



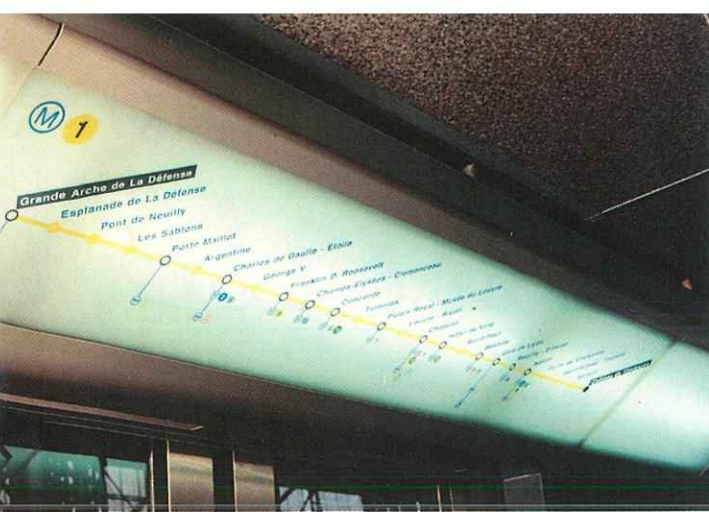
PHOTOS : CHABROL / SG-AV.



◀ L'ensemble des matériaux, tous antifeu, ont été choisis pour leur qualité esthétique et leur résistance au vandalisme. Les sièges individuels antilacération offrent un revêtement en velours ras.

Le MP 89 bénéficie des derniers perfectionnements techniques : moteurs asynchrones, freinage par récupération d'énergie, hacheurs et ondulation à thyristors, architecture informatique pour la commande et le contrôle du train... ▶





◀ Vue générale d'une rame MP 89 à cabine de conduite, comprenant 6 voitures, dans l'usine de GEC Alsthom de Petite-Forêt près de Valenciennes. Chaque voiture est équipée de trois larges portes par face, pour la première fois à ouverture entièrement automatique. Ces portes s'ouvrent systématiquement à chaque station, sans intervention du voyageur.

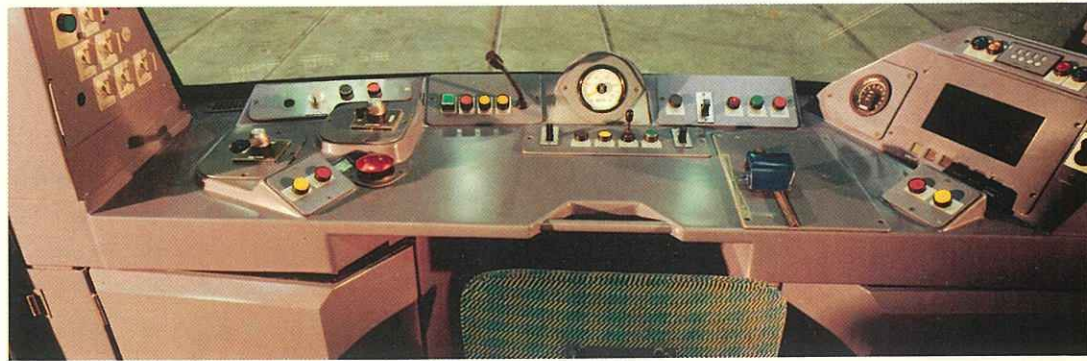
Les voyageurs vont bénéficier d'un confort nettement amélioré : suspension pneumatique, ventilation forcée, larges baies et impostes ouvrantes, sièges d'une nouvelle génération. ▼



AUDRAIN / SG-AV.



▲ Essais sur la rame prototype Météor à Sucy. Pupitre de commande qui regroupe tous les appareils de commande et de contrôle. A droite, l'écran de visualisation remplace la signalisation par voyants lumineux. La cabine de conduite est climatisée. ▼



Consigne, vigilance, formation... En matière de prévention des accidents du travail, l'atelier MRB du centre de Croix-Nivert a su mettre en place des mesures de sécurité exemplaires. Une réussite couronnée cette année par le trophée Sécurité.

Réduire le nombre et la gravité des accidents du travail, améliorer les conditions de vie au travail : tel est l'objectif prioritaire que s'est assigné l'équipe de Prévention des risques professionnels (PRP) du département MRB. Comment ? En collaborant étroitement avec l'ensemble des centres bus et leurs ateliers. A l'exemple de l'atelier MRB du centre de Croix-Nivert qui vient de remporter cette année le trophée Sécurité (voir encadré). « Il faut bannir l'idée de fatalité liée à l'accident du travail, explique Michel Courberand, responsable de la maintenance fonctionnelle du centre et animateur local de sécurité, car chaque accident a son explication et sa solution. » L'atelier de Croix-Nivert connaît depuis longtemps assez peu d'accidents : deux pour l'année 1994 ! « Les

agents sont vigilants et appliquent bien les consignes de sécurité. Comme nous avons relativement peu de jeunes, la majeure partie de l'effectif bénéficie sans doute d'une plus grande expérience professionnelle contribuant ainsi à limiter les risques », commente Pierre Devoucoux, responsable de la maintenance opérationnelle à Croix-Nivert. Dans cet atelier, la sécurité est l'affaire de tous : chacun doit rendre compte des anomalies, assurer la propreté des lieux... L'animateur local de sécurité effectue quotidiennement sa ronde, un circuit toujours différent : « Je pose des questions, aussi bien aux opérateurs qu'à l'inspecteur de ligne ou au contrôleur, je leur demande s'ils n'ont rien remarqué de particulier ; je repère les dysfonctionnements, j'alerte les agents de maîtrise... Je visite tous les



PHOTOS : KOCON / SG-AV.

emplacements, je m'attache à l'hygiène et à la propreté, deux éléments pour lesquels le centre a fait des efforts notables », indique Michel Courberand.

Le Code du travail ne badine pas avec la réglementation que tout employeur – en l'occurrence la RATP – doit respecter en matière de prévention des risques professionnels. C'est notamment le rôle de l'équipe PRP qui effectue, en moyenne, quatre visites annuelles des ateliers : s'assurer de l'affichage réglementaire au poste de travail, vérifier les réservoirs sous pression, contrôler périodiquement les appareils de levage,

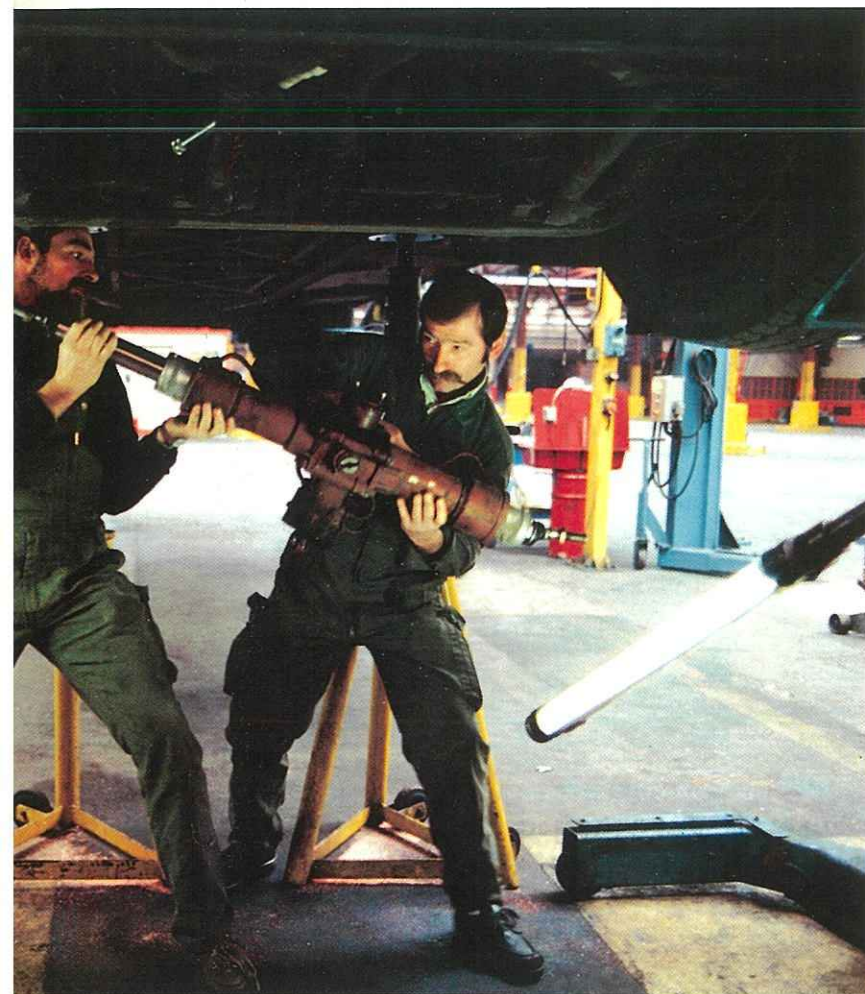
Le trophée Sécurité

Quatre critères sont pris en compte pour le trophée Sécurité :

- 1) le taux de fréquence :** le jury tient compte à la fois de son niveau, de son approche de l'objectif et de la durée de l'accident, en effectuant également un choix d'après le taux de gravité ;
- 2) l'indice qualité :** il tient compte à la fois des principales circon-

- tances dans lesquelles arrivent les accidents, mais aussi de l'application de la réglementation, de la sécurité incendie, de la conformité des installations ;**
- 3) les études d'accident tant sur le nombre que sur la qualité :** comment éviter leur renouvellement ;
- 4) les retours des comptes rendus d'inspection du CHSCT.**

A SE TRAVAILLE



▲ Pour le soudeur, tablier de cuir, gants et masque à souder pourvu d'un écran à vision clair qui s'assombrit automatiquement dès le démarrage de l'opération.

27

◀ L'échange d'une crémaillère de direction doit s'effectuer à deux, en coordination : fléchissement des genoux pour éviter de supporter tout le poids sur la colonne vertébrale qui doit être maintenue aussi droite que possible.

mettre en conformité les équipements fixes, l'outillage... « Les visites de l'équipe PRP sont essentielles. Cela permet de rectifier, recadrer... Les relations qu'ils entretiennent avec les responsables maintenance

permettent un vrai travail en profondeur, un réel dialogue s'est instauré », souligne Michel Courberand.

Former à la méthodologie

Les formations font également partie des obligations en matière de risques professionnels : formation aux risques électriques, au secourisme, aux gestes et postures, à l'accueil sécurité pour les nouveaux embauchés... « Les opérateurs ont bénéficié de ces formations, ils ont maintenant bien intégré ces questions relatives à leur sécurité. Lorsque je fais, par

exemple, une observation concernant une mauvaise attitude dans leurs interventions de maintenance, c'est qu'ils n'ont peut-être pas l'outillage adéquat. Ils savent que le centre est prêt à le leur acheter et, de fait, ils acceptent bien ces remarques », conclut Michel Courberand. Les résultats de l'année 1994 pour l'ensemble des ateliers MRB font part de baisses significatives des déclarations d'accidents (- 74) et des jours d'arrêt (- 1 208) par rapport à l'année 1993. Des chiffres encourageants, qui prouvent l'efficacité des moyens mis en œuvre par l'entreprise au profit des opérateurs. ●

Philippe Carron



Mesure du ralenti du moteur : une opération banale mais délicate, près d'organes en mouvement.

Maîtriser LA FORMAT

Quand des agents de maîtrise de la ligne 8 deviennent formateurs. Par exemple, en formant conducteurs et agents de station à l'information.

Ils sont cinq sous-chefs de ligne ou de terminus de la ligne 8 à avoir pour mission principale la formation des agents. Selon le plan formation établi par le responsable des ressources humaines, et au rythme de deux à trois sessions d'une journée par an, ils forment les 350 agents de station et les 240 conducteurs de la ligne. Au programme de ce début d'année, une priorité, l'information des voyageurs en situation perturbée et une originalité : pour la première fois un même thème de formation est prévu pour les conducteurs (« Annonces voyageurs ») et les agents de station (« Guide d'information voyageurs »). Il s'agissait, pour les agents de maîtrise assurant la formation, d'une part de

Philippe Blondel et Patrick Gibelin.



sensibiliser les conducteurs à l'information des voyageurs, d'autre part de faire connaître aux agents de station le guide d'information réalisé par des agents de la ligne 8 et devant leur permettre de répondre aux questions des voyageurs. Une fois le thème de la formation défini, ce sont les agents de maîtrise qui ont mis au point, ensemble, le programme de la journée. Pour Philippe Blondel et Patrick Gibelin, tous deux sous-chefs de ligne, un impératif avant de commencer tout stage : « *Il est important de rompre la glace. On demande aux agents de se présenter, de parler de leurs centres d'intérêt et pourquoi pas, de leurs passions. Cela permet de détendre l'atmosphère* ». « *Même nous, reconnaît Catherine Casteran, sous-chef en réserve, avons parfois le trac avant de commencer... Nous devons nous adapter au groupe, plus ou moins dyna-*

mique, plus ou moins soudé, et prendre en compte les différentes personnalités ». « *Suivre une formation c'est l'occasion de rencontrer des collègues que l'on connaît peu ou pas du tout, c'est aussi l'occasion, dans les locaux de la 8 à Faidherbe, de demander aux patrons de venir* », précise Patrick Gibelin.

Sensibiliser les agents

Les présentations faites, la session sur l'information des voyageurs peut commencer : « *Nous devons avant tout faire comprendre aux agents l'importance, la nécessité d'informer les voyageurs qui ont besoin, en cas de perturbations, d'être rassurés. De plus, informer, cela valorise l'agent, mais à la condition qu'il dispose lui-même de l'information : à nous de lui montrer qu'il fait partie d'une*



Catherine Casteran.



PHOTOS : ROY / SG-AV

chaîne, que nous sommes tous responsables de la circulation et de la qualité de l'information. Nous devons tous nous investir. » Des débats sont ensuite prévus qui permettent de mieux cerner les problèmes, les difficultés rencontrées au quotidien par les agents en contact avec les voyageurs. « Il est important que les agents aient droit à la parole et que chacun profite de l'expérience de l'autre, mais il faut être vigilant car, souvent, les agents profitent de l'occasion pour aborder d'autres questions. On est vite hors sujet ! » souligne Philippe Blondel.

Le stage est terminé, mais le travail des sous-chefs de ligne n'est pas fini pour autant : « Nous allons en ligne régulièrement, et, lors de ces "déplacements à domicile", nous effectuons des piquûres de rappel des notions enseignées. La formation, nous l'assurons chaque jour. » ●

Simone Feignier

Un concours multimodal

Le département DRH a identifié, pour tout cadre de la RATP, trois niveaux de compétence : des compétences transversales (économie, management, connaissance de l'entreprise...), des compétences spécifiques à l'un des trois secteurs d'activité possibles (exploitation, maintenance-ingénierie, ressources humaines), et des compétences spécifiques à une activité. Partant de cette analyse, le département a mis en place en mars 1994, un nouveau concours cadre exploitant, résolument « multimodal ». Pourquoi ? Parce que le voyageur ne raisonne pas en termes de réseau spécifique – bus, métro, RER – mais en termes de déplacement. C'est ainsi que l'épreuve écrite comporte un cas d'exploitation multimodale dans lequel les candidats auront à proposer des scénarios qui témoignent de leur capacité à prendre en compte, simultanément, les aspects commerciaux, économiques, techniques et sociaux d'un problème d'exploitation en fonction d'objectifs déterminés. Les candidats n'ont que 5 heures pour résoudre le problème.

L'inaptitude en colloque

Chaque année, près de 200 agents sont déclarés en inaptitude définitive à la RATP, et ce phénomène touche des agents de plus en plus jeunes. Une étude prospective a montré que le taux d'inaptitude risquerait de doubler à l'horizon 2010, si rien n'est fait pour infléchir cette tendance. Le 15 février 1995, un colloque sur la gestion préventive de l'inaptitude s'est tenu à Noisiel. Au programme, un premier bilan sur les

actions engagées tant dans la gestion que dans la prévention de ce phénomène. Constatant que le taux des mises en inaptitude pour « cause psychologique » atteint aujourd'hui un tiers des décisions formulées par la médecine du travail, et que bien souvent le poids du stress est un facteur prépondérant, l'accent a été plus particulièrement mis sur les actions de prévention actuellement en expérimentation. Avec la présentation d'une première en France, l'étude scientifique menée par la société Stimulus sur le suivi post-traumatique des machinistes agressés. L'année 1995 devra voir aboutir les conclusions de ces expérimentations pour l'ensemble de l'entreprise.



DR.

L'expression par la peinture peut être aussi un support thérapeutique. Cette peinture, qui évoque la « renaissance », a été réalisée par un agent RATP, participant à un groupe d'expression picturale animé par la société Emergences.

lire, voir, écouter Brocante à Pleyel

Les agents du centre bus de Pleyel organisent, pour la deuxième fois, une brocante. Elle se tiendra le dimanche 21 mai sur le parking du centre (219, boulevard Anatole-France à Saint-Denis). Les fonds

recueillis par les organisateurs seront répartis entre l'orphelinat de la RATP et les associations et œuvres du centre. Renseignements au secrétariat du centre : 49 25 69 56.

Rail passion

Un nouveau magazine vient de paraître : Rail passion. Une publication des éditions de la Vie du rail. Un gage de qualité ! Actualité, dossiers, articles divers (ferroscopie, histoire, excursions, les hommes, le modélisme, etc.), des rendez-vous, le courrier des lecteurs, les petites annonces, tout pour les passionnés



du rail ! Un bimestriel vendu 45 F le numéro. Abonnement pour un an (6 numéros) : 210 F, la Vie du rail, 11, rue de Milan, 75440 Paris, Cedex 09.

Transportez-vous à Saint-Mandé

Comme chaque année, avec l'arrivée du printemps, le musée des Transports de Saint-Mandé rouvre ses portes. En plus de la collection du musée, une exposition présentera, du 20 mai au 19 novembre, « Les 90 ans de l'autobus parisien ». Du Brillé-Schneider type 2 (à gauche de l'omnibus à



B. VIGIER.

chevaux sur la photo) au R 312, documents, photographies, plans et maquettes raconteront son histoire. Le musée est ouvert tous les samedis et dimanches de 14 h 30 à 18 h. Entrée gratuite

pour les agents de la RATP, plein tarif 30 F, tarif réduit 20 F. A partir du 11 juin, une navette en ancien bus à plate-forme assurera, les dimanches, la desserte du musée depuis la porte Dorée.

Les anciens de la marine

L'Amicale des anciens marins de la RATP a fêté son cinquantième. C'était le 8 avril dernier à Noisiel. En effet, après la Libération, bon nombre d'anciens marins se retrouvent ouvriers à l'Atelier de Cham-

pionnet : ils décident de fonder, en 1945, l'Amicale des anciens marins de la RATP. Aujourd'hui, cinquante ans plus tard, l'Amicale s'est fixé pour but de se regrouper entre « anciens », de se faire connaître, de

s'entraider et de faire découvrir la marine aux plus jeunes. L'AAM de la RATP se réunit chaque troisième mercredi du mois, à 17 h aux Grands-Augustins. Contact : Daniel Beauval 49 5 (7 86 69)

30

portrait Un machiniste aux doigts d'or

a 5 ans, il joue du piano, à l'oreille, chez sa vieille tante à la Guadeloupe. Sans l'aide d'aucun professeur. A 15 ans, il joue de la musique traditionnelle dans différents orchestres. « Je suis totalement autodidacte, incapable de lire une partition ! » Entré à la

Régie en 1967 comme machiniste, Robert Bazerque continue à jouer inlassablement. Cha Cha, bossa, zouk, tango, boléro... aucun rythme ne l'arrête. Comme il est très difficile de transporter un piano, il joue « du clavier », sur un synthé Roland qui lui permet de travailler différents sons : trompette, saxo, flûte, guitare... A Paris, il hante des lieux prestigieux : Chapelle des Lombards, la Montagne Pelée et, depuis 20 ans, l'Escale (rue Monsieur-Le-Prince), une boîte sud-américaine qui appartenait aux illustres Machucambos. « Je suis souvent appelé pour remplacer des musiciens. J'ai joué et enregistré des disques avec le groupe Makumba Carnaval de Pierre Blain, Bob Guibert, Simon Jurad... D'ici un an et demi, je serai à la retraite. Je vais pouvoir enfin me lancer dans les enregistrements. » En effet il compose aussi facilement qu'il joue. Plus de 40 morceaux sont déjà prêts ! La ligne 152 du centre de Flandre va perdre un sacré machiniste.

PHOTOS : DR.

L'unité Mémoire à Patrimoine a conservé plus de 300 000 dossiers administratifs d'agents. Des portraits d'époque qui redessinent l'histoire vivante de l'entreprise.

ARCHIVES *de vies*

Ils sont 300 000, dont on a conservé la trace dans les dossiers administratifs. Trois cent mille agents qui, à travers différentes entreprises, STCRP, CMP, Nord-Sud et RATP, ont participé à l'histoire des transports urbains.

« Ce qui étonne tout d'abord, commente Henri Zuber, responsable de l'unité Mémoire de l'entreprise à Patrimoine, c'est le silence de ces dossiers sur les hommes dont ils suivent un moment la vie. Les agents apparaissent "en négatif", au travers des punitions, des avertissements pour écart de service. » Pourtant, une récente étude, menée par Elise Feller⁽¹⁾ sur les dossiers des agents pendant l'entre-deux-guerres, permet de



PHOTO : GASTON / SG-AY

lever un coin du voile. A des personnes venues d'horizons divers, mais en majorité provinciales, l'embauche dans une des sociétés de transports apparaît alors comme un outil de promotion

sociale : on souhaite faire carrière – c'est surtout vrai pour les métiers de l'exploitation. On a une tenue, on entre dans un corps professionnel qui se considère comme reconnu dans la société. Il faut dire que le salaire est relativement attractif, s'accompagnant d'une bonne couverture sociale à la CMP. Pour Henri Zuber, « la lecture de ces dossiers éclaire la remarquable continuité humaine qui existe entre les métiers successifs tributaires du progrès technique ». « Un profil de carrière peut amener alors le palefrenier à devenir cocher, puis machiniste, voire maître-machiniste, raconte Elise Feller. Les agents qui passent ainsi brutalement d'un monde réglé sur le pas de l'animal à un univers électrifié ou mécanisé doivent montrer une étonnante capacité d'adaptation et d'acquisition. » Accompagnant, à leur façon, la modernisation de l'entreprise ●

Yvonne Kappès-Grangé

(1) Laboratoire de géographie sociale du CNRS.

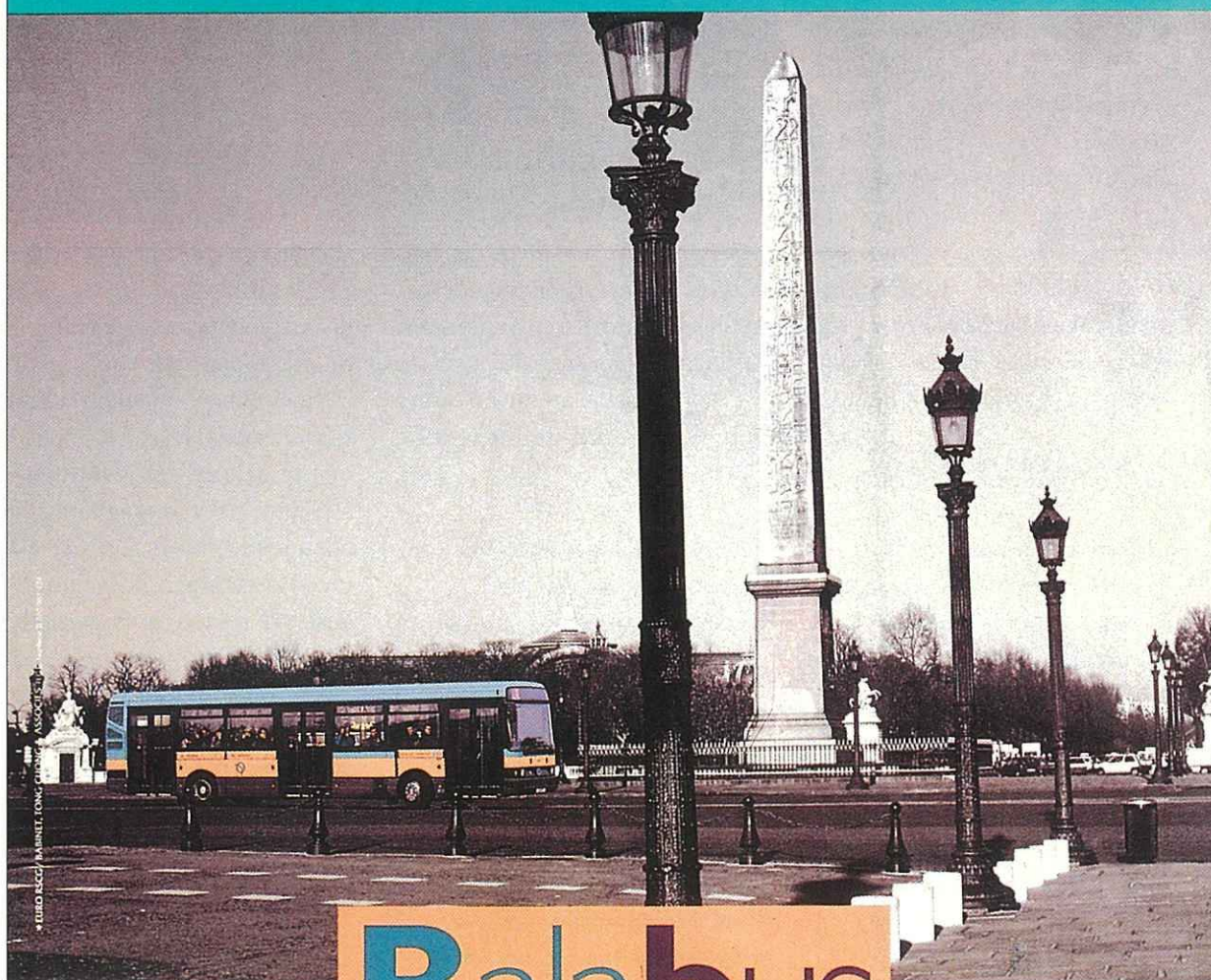
Pour consultation...



Pour mener vos recherches de généalogie :
Que peut-on consulter ?
300 000 dossiers sur 2,5 km de rayonnages, concernant des agents ayant quitté l'entreprise, dont 30 000 provenant de la STCRP et 100 000 de la CMP.
Qu'y trouve-t-on ?
Un dossier – avec photos prises tous les cinq ans – comprenant l'acte de candidature et les pièces d'admission (dictée, calcul, exercice d'écriture...), les pièces d'état civil, les stages d'instruction, l'avancement, les punitions, les papiers de service

militaire, le dossier médical.
Comment les consulter ?
Ces dossiers sont accessibles 120 ans après la naissance de l'intéressé, 150 ans en ce qui concerne le dossier médical.
Actuellement, le secteur Archives mène une politique assez libérale envers les agents de l'entreprise, effectuant des recherches sur leur généalogie, sous réserve de l'examen préalable du dossier.
Renseignements :
US Mémoire de l'entreprise, information documentaire, médiathèque.
Vincennes-Minimes.
Tél. (49 5) 7 87 35.

**Le dimanche
est une belle journée
pour découvrir Paris
de sa fenêtre.**



Balabus

LES MONUMENTS DE PARIS EN BUS DE LA GARE DE LYON À LA
GRANDE ARCHE DE LA DÉFENSE. TOUS LES APRÈS-MIDI DES DIMANCHES
ET JOURS FÉRIÉS D'AVRIL À SEPTEMBRE. POUR TOUS RENSEIGNEMENTS :
36 68 77 14 (2,19 F/MN) ET 36 15 RATP (1,27 F/MN).



Balabus est de retour jusqu'au 24 septembre et le fait savoir en s'affichant sur les quais du métro et du RER.