

# ENTRE LES LIGNES

Ile-de-France :  
option  
croissance

Un nouveau  
président  
pour la RATP

RATP



3

**LE METRO  
SORT DU FOG**



Faute d'investissements suffisants, Londres a vu peu à peu ses transports collectifs se dégrader. Aujourd'hui, la capitale britannique remonte le courant.

7

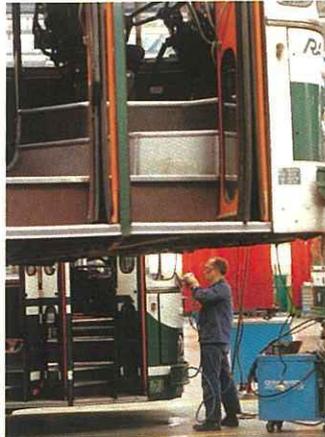
**SIC TRAQUE  
LE TAG**



Pour lutter plus efficacement contre les graffitis, la RATP dispose aujourd'hui d'un nouvel outil : SIC (Signallement intervention contrôle).

10

**AUBERVILLIERS,  
UN AN APRES**



En octobre 1991, Aubervilliers, centre Bus nouvelle génération, ouvrait ses portes. Témoignages des agents.

12

**LA VOIE  
DES ONDES**



Un territoire mieux couvert, des liaisons de meilleure qualité... les réseaux de radiotéléphonie de la RATP se renouvellent.

14

**LE SERVICE  
PUBLIC  
S'EXPOSE**



Les 5, 6 et 7 novembre, s'est tenu le Forum Innovations du service public. Impressions.

16

**ILE-DE-FRANCE : LA  
CROISSANCE AU PROGRAMME**



Un développement harmonieux de l'Île-de-France ne peut se concevoir aujourd'hui sans une priorité donnée aux transports collectifs. La RATP a ainsi pris une part active dans l'élaboration du nouveau Schéma directeur de la région.

22

**REFLEX**

Le portfolio de la RATP.



23

**L'ACTUALITE**

Les nouvelles en bref.

# LONDRES

# LE METRO SORT DU FOG



3



# f

*Faute d'investissements suffisants, Londres a vu peu à peu ses transports collectifs se dégrader. Aujourd'hui, la capitale britannique tente de remonter le courant. Avec une priorité : la sécurité technique.*



Plus de 5 000 bus sillonnent Londres chaque jour.

Le 12 juin 1992, le *Times* traitait ainsi l'un de ses articles : « *Paris overtakes London as model for public transport* » (Paris dépasse Londres dans le domaine des transports). Le même jour, à Paris, *le Monde* annonçait : « *Les transports publics sont plus modernes à Paris qu'à Londres.* » A l'origine de ces informations que l'on a retrouvées dans toute la presse, une étude franco-britannique comparant les systèmes de transports collectifs et de circulation dans la métropole londonienne et en Ile-de-France. Ce rapport souligne « pour les zones centrales, une supériorité écrasante » des transports en commun parisiens « plus modernes, plus performants et deux à trois fois moins chers » que leurs homologues londoniens.

Rappelons que, pendant de nombreuses années, dans le « petit monde » des transports urbains, la RATP était deuxième, derrière le London Transport, entreprise sœur avec qui elle a depuis longtemps des relations amicales, techniques et sportives. Que se passe-t-il donc à Londres, la ville qui, dès 1863, a connu le premier métro ? Pour faire le point, « Entre les Lignes » a rencontré des responsables du London Transport et du Métro. Il apparaît

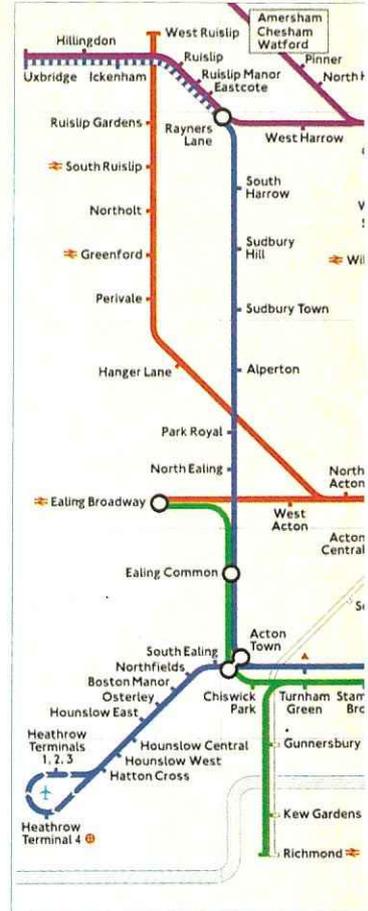
que, pendant près de vingt ans, les investissements ont été faibles, et, un certain soir de novembre 1987, il y a eu 33 morts lors d'un incendie à la station King's Cross (alors que le même soir la RATP menait avec les pompiers un exercice incendie à Nation). Cela a conduit à une prise de conscience du gouvernement sur la nécessité d'investir.

## Le prix du retard

Pour Kieran Seale, du Transportation Planning du London Transport, « la situation se redresse progressivement, en premier lieu dans le domaine de la sécurité technique ». A la question, « quel est le rôle du London Transport ? », il précise que celui-ci « est chargé de la fonction de coordination du métro et des bus. Le London Transport, qui assure la grande majorité des transports urbains londoniens, groupe le métro — le London Underground — et les onze entreprises des London Buses. Il dépend directement du gouvernement. Ce dernier accorde chaque année une subvention, et c'est au London

Transport de répartir celle-ci entre les besoins de l'exploitation et les investissements. Cette subvention est passée de 534 millions de livres en 1990 (soit 4 806 M FF, la livre valant environ 9 FF), à 769 millions en 1992 (6 921 M FF). Cela permet d'investir 709 millions de livres (6 381 M FF) en 1992, principalement pour le métro, contre 510 millions (4 590 M FF) en 1991. Les créations et les prolongements de lignes de métro font l'objet de financements particuliers. C'est ainsi que, sous réserve d'une décision rapide du gouvernement relative au mode de financement, la Jubilee Line pourrait dès 1996 être prolongée sur 16 km dans le centre et la banlieue nord-est de Londres. Un autre projet, avec le British Rail : disposer d'un réseau type RER par une jonction ferroviaire souterraine dans le centre-ville ; c'est le projet Crossrail. Mais son financement n'est pas encore envisagé ».

Le London Transport a maintenant une stratégie affichée, négociée avec le gouvernement, qui a été publiée pour les années 1991-1994. Elle concerne aussi bien la sécurité que les tarifs, la prise en compte des besoins des voyageurs, la définition d'objectifs de qualité de service



Le London Underground : 11 lignes





272 stations, 460 trains.

## Les transports urbains du Grand Londres

L'agglomération de Londres, le Greater London, qui est composée de la City et de 32 circonscriptions, les *boroughs*, couvre 1 600 km<sup>2</sup> et comprend près de 8 millions d'habitants.

### Le métro

Le réseau du London Underground, qui s'étend sur près de 400 km, comprend 11 lignes desservant 272 stations avec aux heures de pointe 460 trains, 4 150 voitures ; il a enregistré un trafic de 751 millions de voyageurs en 1991. 21 300 personnes travaillent au métro.

### Les bus

Avec 473 lignes sur lesquelles circulent 5 400 bus (dont 3 800 à étage), les London Buses, qui groupent 11 compagnies, ont transporté 745 millions de voyageurs en 1991, avec un personnel de 19 100 agents. Ajoutons, par ail-

leurs, que plus de 270 lignes de bus sont maintenant exploitées sous contrat spécifique avec le London Transport, par les compagnies des London Buses ou des compagnies extérieures (au total, 28 entreprises sont ainsi concernées). Trafic : 404 millions de voyageurs en 1991.

### Le métro automatique léger des Docklands

Ouvert en 1987, le Docklands Light Railway ne dépend plus depuis avril 1992 du London Transport. Il est régi maintenant par le London Docklands Development Corporation qui, en particulier, exploite les deux lignes en site propre intégral fonctionnant sans conducteur. Elles totalisent maintenant 12 km, et ont assuré le transport de 8 millions de voyageurs en 1991. Une importante extension en banlieue est en cours

de construction.

### Tarification de l'ensemble des transports urbains de Londres

La région de Londres est divisée en six zones. Les voyageurs disposent de cartes d'abonnement, les *Travel Cards*, valables pour un nombre illimité de voyages pour la période retenue et pour un nombre de zones déterminé, sur le métro, les lignes des Docklands, les chemins de fer du réseau sud-ouest, et la plupart des bus, avec un tarif réduit pour les jeunes de 5 à 15 ans. Pour les adultes, une carte d'une semaine vaut 8,50 livres (76 F) pour la zone 1 (partie centrale de Londres) et 23,80 livres (259 F) pour l'ensemble des 6 zones. Prix des cartes d'un mois : 32,70 livres (294 F) pour la zone 1 et 91,40 livres (822 F) pour l'ensemble des 6 zones.



**La Travel Card, un équivalent britannique de la Carte Orange parisienne.**





Essais de couleurs pour le nouveau matériel de la Central Line.

pour le bus et le métro. En particulier, il est indiqué qu'un investissement de 700 à 750 millions de livres (6 300 M FF à 6 750 M FF) est nécessaire chaque année, jusqu'à la fin du siècle, afin de pouvoir offrir un réseau moderne aux voyageurs, et cela en dehors du coût de construction de

## Les stations se refont une beauté

prolongements ou de lignes nouvelles. Certes, il suffit de circuler en métro pour se rendre compte que certains matériels roulants sont bruyants et peu confortables, que beaucoup de stations ont mal vieilli, que des portions de voies secouent un peu trop les voyageurs. Mais l'on se

rend également compte qu'un gros effort est fait : stations rénovées et de nombreuses autres en cours de modernisation, matériel repeint et de nouvelles voitures arrivant sur la Central Line, ligne précisément sur laquelle des affichettes indiquent que d'importants travaux sur les installations électriques et de signalisation sont actuellement exécutés. Sur de nombreux quais de métro, des panneaux lumineux constamment actualisés indiquent les temps d'attente des prochains trains, les nouvelles lignes des Docklands, entièrement automatiques, desservent des stations particulièrement soignées...

Si l'étude comparative entre Paris et Londres est sévère pour cette dernière, il apparaît que les transports de Londres ont la volonté, et progressivement les moyens, de redresser la situation, mais que, compte tenu du retard pris, et en raison de la priorité donnée à la sécurité technique, les améliorations visibles par le voyageur ne se font pas encore nettement sentir. ■

Alain Malglaive

# LUXEMBOURG, LA DOUZIEME ETAPE

Dans le tour d'Europe des transports en commun, une ville manquait à l'appel : Luxembourg. Petite visite.



Avec ses 76 640 habitants (100 000 avec l'agglomération), la ville de Luxembourg est la plus petite des capitales européennes. Son réseau de transports en commun est un service municipal dont l'origine remonte à... 1875 !

**Nombre de lignes de bus :** 22, dont 13 ont pour terminus la gare centrale

**Nombre d'arrêts :** 465

**Longueur du réseau :** 153 km

**Nombre de véhicules :** 150 (dont 26 articulés à plancher bas en service depuis le début de l'année — cf. photo —, et 13 minibus)

**Nombre de kilomètres parcourus :** 3 758 895 (1991)

**Vitesse commerciale :** 19,5 km/h (entre 7 h et 15 h)

**Nombre de passagers :** 12 millions

**Nombre de salariés :** 463, dont 331 chauffeurs, 19 contrôleurs et 13 administratifs.



S comme signalement : Corinne note l'emplacement et la nature de chaque nouveau graffiti.



# SIC TRAQUE LE TAG

Un nouveau processus d'enlèvement des graffitis dans les stations de métro et les gares du RER est en place depuis août 1992. Baptisé « SIC » (Signalement, intervention, contrôle), cette organisation répond à la fois aux critères d'efficacité — enlever les graffitis dans les meilleurs délais et vérifier qu'ils sont retirés — et d'implication — ce sont les agents des stations et des gares qui signalent les graffitis. « Jusqu'à présent, nous avions des contrats avec des entreprises qui visitaient en permanence nos installations et qui retireraient les graffitis », explique Robert Terrisse, responsable de l'unité Propreté au départe-

ment SEC (Environnement et sécurité). « Ces entreprises étaient payées au forfait et les contrôles étaient réalisés de manière aléatoire, par sondages ; une efficacité

## Un délai à tenir

moyenne pour un coût relativement élevé. » Ainsi, depuis 1988, et pendant trois années, ce système a fonctionné avec des résultats qui manquaient parfois d'homogénéité. « En 1991, nous sommes entrés dans un sys-

tème décentralisé et il était anormal que la RATP participe si peu, au niveau exploitation, à l'enlèvement des graffitis. Nous avons donc proposé aux directeurs de lignes, poursuit Robert Terrisse, un nouveau système permettant à la RATP de mieux maîtriser ce qui se passe sur le terrain et d'impliquer les agents de la Régie à signaler la présence de graffitis. » Suivant cette idée, un appel d'offres auprès d'entreprises extérieures spécialisées dans ce domaine a été lancé ; deux entreprises ont été retenues : Nova Service pour le métro et DAG pour le RER. « Ces spécialistes sont capables d'intervenir sur des graffitis

**D**

Pour lutter plus efficacement contre les graffitis, la RATP dispose aujourd'hui d'un nouvel outil : SIC (Signalement, intervention, contrôle). Une procédure impliquant les agents des stations au quotidien.



**1** comme intervention : alertée par télécopie, l'entreprise de nettoyage a 48 heures pour faire disparaître le graffiti.

## Le SIC en chiffres

### Nombre de signalements effectués par les agents :

- **Métro** : 1 000 par mois, soit 35 à 40 par jour

- **RER** : 350 par mois, soit 15 à 20 par jour

**Contrôle** : 9 000 points sont contrôlés mensuellement par 5 agents du département SEC sur l'ensemble des stations et des gares.

### Coût des graffitis :

- 1991 : 70 MF soit 52 MF pour l'enlèvement + 18 MF pour la protection des trains de la ligne B

- 1992 : 75 MF soit 45 MF pour l'enlèvement + 22 MF pour la protection de surfaces diverses et des trains de la ligne 7 et de la ligne A + 8 MF pour l'aménagement des aires de dégrafitage des lignes 1 et 7.

repérés et signalés par les agents de la RATP. Une occasion donc pour eux de voir concrètement leurs efforts aboutir à un véritable résultat dans cette lutte anti-graffiti. » Ainsi, début août 1992, tous ces agents ont reçu un livret composé de fiches de signalement et d'intervention, accompagné d'une note explicative leur précisant comment effectuer ce travail. « Chaque matin, je fais le tour de ma station et je note l'emplacement des graffitis », raconte Corinne Girard, chef de station à Bréguet-Sabin sur la ligne 5. « Avec la Comatec, ça prenait un certain temps... Maintenant, c'est beaucoup plus rapide et surtout c'est un travail de qualité », ajoute-t-elle. « Deux ou trois fois dans la journée, je visite ma station et je note d'abord sur un simple papier l'emplacement des graffitis », explique Lucienne Machet, chef de station à Porte-de-Pantin, sur la ligne 5. Ensuite je remplis la fiche de

signalement suivant un certain nombre de critères très précis car chaque emplacement a ses codes ; j'indique également des informations quant à la nature du support et du graffiti. L'envoi de cette fiche à l'encadrement du milieu de la ligne qui la transmet aussitôt à l'entreprise concernée ».

## Un résultat visible

L'entreprise alertée par la télécopie de signalement doit intervenir dans les 48 heures : « La rémunération de l'entreprise est fonction à la fois du nombre de signalements qu'elle a reçus et effectivement traité, et des délais d'intervention par rapport à la demande de l'exploitant »,

précise Robert Terrisse. En effet, si l'entreprise n'intervient pas dans les délais, elle est pénalisée et perd de l'argent. Non seulement l'entreprise est contrainte de respecter ce délai, mais aussi d'assurer un travail de qualité : « L'entreprise a en charge de retirer proprement les graffitis, sinon elle s'expose, là encore, à de nouvelles pénalités ». « Nous devons vérifier le travail réalisé, poursuit Corinne, car, une fois l'intervention effectuée, nous contresignons la fiche de signalement en présence de la personne qui est venue opérer l'enlèvement du graffiti. » Pour parfaire ce processus, après le signalement et l'intervention, le département SEC, par l'intermédiaire d'agents habilités, est chargé d'effectuer un contrôle technique, troisième volet du système SIC. « Ce contrôle supplémentaire a un double objectif : apprécier la qualité du travail d'intervention (pas de surfaces abîmées ni de

traces, utilisation des bons produits, ceux agréés par la RATP) et définir le taux de graffitiage résiduel, c'est-à-dire celui vu par les voyageurs, taux qui ne doit pas excéder 10 % et qui est calculé par nos soins.

## Un double contrôle

L'entreprise extérieure et l'exploitant ont donc intérêt à ce que tous les signalements soient constatés et passés : pour l'entreprise qui ne fait pas son travail, c'est une perte financière, et pour l'exploitant, il voit son taux résiduel de graffitis anormalement élevé par manque du suivi constant des signalements qu'il doit effectuer», ajoute Robert Terrisse. En effet, chaque mois, l'unité Propreté édite un graphique qui représente, ligne par ligne (métro et RER), le nombre de signalements et le taux de graffitiage résiduel et qui permet de suivre régulièrement l'évolution de la propreté des lignes du réseau.

« Ce système est excellent, les interventions sont rapides, les graffitis ne restent pas longtemps en place et nous avons des stations propres... Nous sommes plus motivés car le but recherché est commun et je fais tout pour que la station soit nette », avance Lucienne. « Je pense que ceux qui sont les plus concernés sont les titulaires parce qu'ils sont présents tout le temps dans leur station, admet Corinne, alors que les agents de réserve, qui changent fréquemment de station, ne se sentent pas autant responsables. Moi je me sens responsable de ma station et c'est pourquoi je ne manque jamais de la visiter et de vérifier si le travail a été fait. »

Piloté et mis en œuvre par le département Sécurité, le système SIC se boucle tout le temps : les agents de station signalent, l'entreprise intervient, les lignes et le département SEC contrôlent pour justifier la rémunération du travail. Un vrai contrat gagnant-gagnant. ■

**Philippe Carron**



**C** comme contrôle : un agent de l'unité Propreté vérifie la qualité de l'intervention.

### « Une histoire d'efficacité »

Geneviève Brotte, directrice de la ligne 5 : « Quand les agents voient le fruit de leur implication, ils s'impliquent de plus en plus. Le constat est le même pour les graffitis... Les agents sont comme tout le monde, les graffitis ça leur fait mal. Dès lors qu'ils disposent d'un pouvoir contre ce fléau, ils n'hésitent plus. C'est une question d'efficacité du dispositif et de synergie des actions de chacun.

Si ce nouveau processus d'enlèvement fonctionne de mieux en mieux, c'est justement parce qu'il est efficace et que chacun peut le constater. L'efficacité du système SIC repose pour moi sur la possibilité d'actionner deux leviers majeurs : le premier est la vérification de l'intervention par l'agent de station ; celui-ci contrôle

donc directement l'effet de son signalement ; le second, si le délai d'enlèvement n'est pas respecté, c'est la pénalité qui est appliquée. Elle n'est pas un but en soi, mais elle permet de redresser un éventuel dysfonctionnement. L'actionnement combiné de ces deux leviers permet un travail de fond, d'information écrite, orale, et aussi de bouche à oreille entre les agents, qui s'inscrit dans la durée, pour que tous les agents y croient et s'impliquent, et qu'ils signalent tous les graffitis sans exception. Actuellement, l'organisation du service en station, tel qu'il existe sur la ligne 5, n'incite pas beaucoup les agents à sortir de leur recette, surtout dans le cas de station à agent unique, où la vente prime. Dans ces stations, c'est donc

principalement au moment de l'ouverture que l'agent en effectue la visite et constate la présence de nouveaux graffitis. C'est pourquoi les changements de structure ou d'organisation, tel que le nouveau service en station, sont indispensables à la décentralisation, car ils permettent la responsabilisation de chacun et sont donc des catalyseurs. Mais c'est bien l'agent à l'intérieur de sa structure qui la fait fonctionner, en utilisant les outils dont il dispose : SIC est l'un de ces outils et il est performant quelle que soit l'organisation du service en station. Nous continuons donc à monter en puissance, en faisant connaître aux agents les résultats de leur action, pour gagner ensemble la bataille anti-graffiti. »



# A

En octobre 1991,  
Aubervilliers,  
centre Bus  
nouvelle génération,  
ouvrait ses portes.  
Témoignage  
des agents.

## AUBERVILLIERS UN AN APRES

« Les agents se sentent bien à Aubervilliers car ils lui sont restés fidèles... Et pourtant, à l'ouverture du centre, il y a un peu plus d'un an, autant les agents de l'entretien et de la maintenance étaient plutôt satisfaits, autant les machinistes l'ont d'abord mal perçu », raconte Jean-Pierre Vallot, directeur du centre Bus d'Aubervilliers. ELL, dans son numéro d'avril 1991, avait abordé la conception futuriste de cet établissement où tout avait été pensé pour le bien-être et le confort du personnel dans un environne-

ment de haute technologie. Qu'en est-il un an plus tard ? La plupart d'entre eux saluent l'aspect très moderne du centre : avec un style « bateau de croisière », la noblesse des matériaux (verre et aluminium anodisé) contribue à une clarté et à une propreté des lieux unanimement reconnues. Au-delà du modernisme, les machinistes ont particulièrement apprécié leur salle, en étage, dotée d'un espace « rencontre », où la vidéo, le baby-foot, le distributeur de boissons et même un petit salon de lec-

ture, dans un décor de plantes vertes très soigné, invitent à une certaine convivialité. Un effort particulier a été réalisé quant à l'accueil et à la gestion administrative du personnel. Disparus l'hygiaphone et ses vitres recouvertes en permanence d'affiches, de notes diverses, derrière lesquelles se retranchait le personnel administratif. Ces nouveaux guichets largement « ouverts » mais néanmoins séparés du hall d'entrée par un sas préserve « l'intimité » des démarches. Les contacts entre certains

ces techniques du bloc atelier. Serge, ouvrier qualifié, explique : « Avec les ponts à fûts, on a moins de problème de dos... Moins de pollution aussi avec un système d'évacuation de l'air vicié efficace, moins d'efforts de pénibilité. » Marc, mécanicien, partage ce point de vue : « Le matériel est propre, efficace, on gagne du temps ; au niveau technique c'est pointu... Quand on voit la différence avec les Lilas ! »

## Des équipements formidables

Gilbert Toudic, responsable de l'atelier maintenance, est franchement optimiste : « C'est un dépôt formidable au point de vue équipements... Clarté, propreté, espace, gestion informatisée de la maintenance, de l'outillage, tout concourt à un travail serein. D'ailleurs, l'absentéisme est en forte baisse depuis plusieurs mois... Les ouvriers ont largement pris conscience des avantages du travail sur terre-plein par rapport au travail sur fosses pour l'exécution d'un bon nombre d'opérations. Les fosses devraient voir, à l'avenir, leur quantité diminuer progressivement. » Plusieurs jeunes ouvriers, venant du privé et récemment arrivés à Aubervilliers ont une image très positive de la RATP. Georges, par exemple, confirme : « L'organisation est bien meilleure, les possibilités d'évolution existent et on travaille dans la bonne humeur. » Son collègue Christian, mécanicien, renchérit : « A la RATP, l'organisation bien plus performante, on travaille avec un matériel approprié, spécifique à chaque tâche, et tout ça avec un salaire supérieur ! »

Avec la décentralisation maintenant bien intégrée dans l'entreprise, l'atelier d'Aubervilliers va mener une nouvelle politique d'encadrement, notamment en mettant en place le système d'équipes avec à leur tête un

## Le point sur le SAM

« Je travaille sur le développement du logiciel SAM (Système d'aide à la maintenance) qui permet la gestion informatisée du parc et le suivi personnalisé de la maintenance », explique Gilbert Foulon du Département MRB. « Le boîtier ICS (Interface chauffeur système) embarqué dans le bus permet aux machinistes de saisir les signalements qui sont transmis au logiciel SAM par une ligne infrarouge lorsque les bus passent devant les postes de charge. Le SAM calcule alors l'emplacement de remisage qui s'affiche sur l'ICS. Les signalements sont répartis en fonction des différents types d'intervention, l'affectation des tâches restant manuelle

dans la plupart des cas. C'est vrai que l'on peut constater quelquefois certains dysfonctionnements... Si les machinistes ont parfois quelque difficulté à trouver leur bus, l'expérience montre que cela provient le plus souvent du déplacement des voitures par la maintenance ou même par le NEF (le nouvel espace formation), sans que le système informatique en ait connaissance. On peut ajouter à cela une formation encore insuffisante pour certains et une petite partie du personnel qui reste encore réfractaire à l'informatique. Ce n'est pas la faute du SAM mais celle des utilisateurs qui ne sont pas assez rigoureux quant à la mise à jour du logiciel. »

Les ponts à fûts, un matériel de levage particulièrement apprécié par les agents de maintenance.

machinistes, issus de centres différents posent encore parfois quelques problèmes. Philippe, un ancien de Pleyel, avoue : « On ne se rencontre pas, on se croise. » Quelques-uns regrettent le côté « chaleureux et familial » du Hainaut, même s'ils dénoncent la vétusté et le côté « prison » de cet ancien dépôt dont est issue la majorité d'entre eux.

Mis en place seulement depuis fin septembre, le SAM, le Système d'aide à la maintenance, a connu au départ quelques difficultés liées à la capacité un peu juste de l'ordinateur. « Hier j'ai cherché ma voiture vingt minutes », raconte Claude, alors que pour Ivan : « C'est formidable, je rentre les données sur le clavier et je vais chercher mon bus sans problème. » Maintenant que la mémoire de l'ordinateur est confortable, le système commence à être bien rodé et facilite le travail des machinistes.

Du côté de la maintenance, les ouvriers ont immédiatement apprécié les performan-



La salle des machinistes, un « espace-rencontres » convivial.

contremaître responsable pour mieux gérer la politique de contrats d'objectifs. « Je pensais qu'il fallait bien une année pour intégrer un personnel issu de quatre dépôts... Au bout de trois mois, il y avait déjà une âme... Si

l'on veut réussir la décentralisation, il faut la participation active des agents à la vie du centre, et c'est un objectif sur lequel je travaille sans relâche », conclut Jean-Pierre Vallot.

Philippe Carron

PHOTOS : MARQUERITE/COM-AY

# LA VOIE DES ONDES

Un territoire mieux couvert, des liaisons de meilleure qualité... les réseaux de radiotéléphonie de la RATP se renouvellent, en utilisant les techniques les plus perfectionnées.

« Vieille de quinze ans, déjà, la technologie n'a pu suivre l'accroissement de la demande en liaisons radio ni l'extension de la couverture. En conséquence, il fallait absolument renouveler les réseaux de radiotéléphonie RATP de surface », déclare Philippe Cros, de l'unité Infrastructures et services de télécommunications (département SIT) qui est responsable du projet radio. « A ces raisons de saturation du réseau, il faut ajouter, poursuit-il, la politique de l'entreprise en matière de sécurité dans le but de renforcer les dispositifs visant à améliorer la protection des voyageurs et des agents de la RATP contre les agressions. Pour répondre à ces demandes, une nouvelle radiotéléphonie sera mise progressivement en service dès 1993 tant pour les bus que pour la sécurité ! »

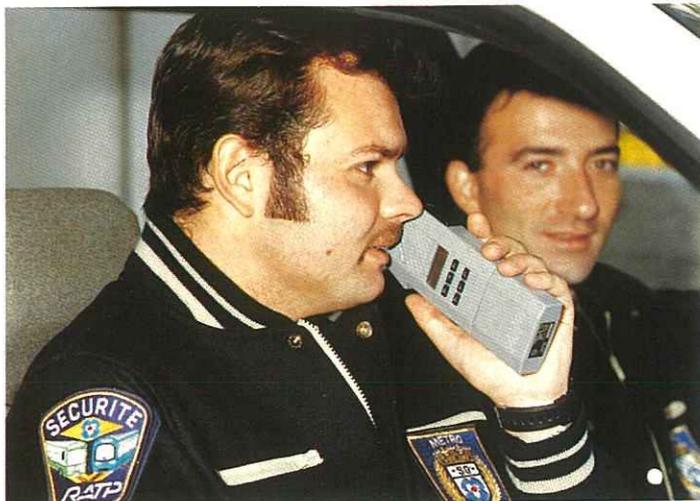
Il faut tout d'abord rappeler qu'actuellement la radiotéléphonie de surface comprend trois réseaux indépendants,

celui des bus, celui des voitures techniques et celui de la Surveillance générale (département Environnement et sécurité). L'objectif est d'améliorer la qualité des liaisons radio, d'étendre la couverture radioélectrique de 20 à 35 kilomètres autour de Châtelet, et d'intégrer de nouveaux besoins, d'autant plus que le réseau ne répond plus aux normes fixées par la réglementation.

## Canal confidentiel

Deux réseaux vont être créés. Le premier pour les liaisons de points fixes à mobile ou groupe de mobiles, les bus d'une même ligne par exemple, garantissant la confidentialité des communications individuellement ou par groupes de mobiles. Ce ré-

seau concerne, d'une part, les liaisons phoniques par radio et la transmission des alarmes de détresse des 4 000 bus vers les postes de commandements locaux en ligne (PCL) et la Permanence générale située aux Grands-Augustins, et d'autre part, les liaisons radio des 200 véhicules des services techniques de divers départements vers leurs attachements. Il est organisé suivant le principe d'un Réseau radio à ressources partagées, « 3R P », disent les techniciens, système qui attribue un canal à une communication uniquement durant la durée de celle-ci, évitant les phénomènes de saturation. Pour couvrir toute la région parisienne, neuf points hauts d'émission-réception répartis dans Paris et à la périphérie (pylônes de France Télécom, châteaux d'eau, immeubles de grande hauteur dont la tour Montparnasse) sont nécessaires. Un second réseau radio est destiné aux forces de sécurité qui interviennent sur les réseaux de transport de la RATP. Il ne permet pas la confidentialité, les messages émis étant entendus par les autres personnes utilisant des postes portatifs dans la zone concernée. Le système comprend une zone générale qui couvre l'ensemble du réseau RATP, et cinq zones locales de surface se superposant à la première ; cela permet, pour ne pas encombrer le trafic, de passer de la zone générale à une zone locale. De plus, les postes portatifs donnent la possibilité de se connecter au réseau précédent, dit 3R P, qui bénéficie



Le système 3RP permet d'éviter une saturation des canaux.

ROYCOM-AY



Avant la fin de l'année 1993, tous les bus seront câblés et équipés du nouveau poste émetteur-récepteur.

de la confidentialité, ainsi qu'au réseau radio souterrain du métro et du RER. Ce système aux multiples possibilités concerne une soixantaine de véhicules radio et environ 500 postes portatifs, ces terminaux étant destinés à communiquer sous la supervision du PC Sécurité de Denfert.

## 4 000 bus câblés

Quel est le calendrier de mise en place ? Le réseau type 3R P sera mis en service progressivement entre le 15 juin et le 15 octobre 1993. Les travaux ont commencé depuis plus d'un an. Le câblage des 4 000 bus est réalisé par les opérateurs de MRB dans les différents centres ; il doit être terminé en juin prochain. Parallèlement tous les bus seront équipés du pupitre

interface chauffeur système (ICS) qui regroupe différents équipements de commande à disposition du machiniste (voir *ELL* n° 19). Puis, la nuit, ligne par ligne, et en quatre mois, tous les véhicules seront équipés du nouveau poste émetteur-récepteur donnant accès au réseau. Quant au réseau sécurité, la zone générale sera mise en service le 1<sup>er</sup> mai prochain, et les cinq autres zones en octobre 1993.

Pour Philippe Cros, « l'ensemble de l'opération, qui a débuté en 1991, mobilise beaucoup d'énergies à la RATP, en particulier au département SIT qui en est le réalisateur principal, à BUS et à SEC qui ont mené les études fonctionnelles, dans les services techniques, et à MRB. Au plan des investissements, pour le département SIT, c'est actuellement l'opération la plus importante. Ajoutons enfin, que cet ensemble sera complété par un système de radiolocalisation. » ■

**Alain Malglaive**

## Aigle, la radiolocalisation par satellite

Pour améliorer la sécurité des biens et des personnes sur les réseaux de transport RATP, il faut pouvoir localiser avec précision une alarme, un appel de détresse.

Le nouveau système Aigle (Affichage informatisé et gestion de la localisation des équipes) répond à cette demande. Il vise à faciliter en temps réel le repérage géographique des véhicules de la Sécurité et des équipes d'intervention, et des bus en appel de détresse. Il doit permettre ainsi d'améliorer la coordination des opérations et la vitesse d'intervention des personnels de sécurité.

Le but du projet consiste à mettre au PC Sécurité et à la Permanence générale les outils informatiques

nécessaires à l'affichage de ces localisations. La technologie développée est également applicable à d'autres domaines comme les systèmes d'aide à l'exploitation (SAE) et d'information des voyageurs (SIV) du département BUS.

Une expérimentation utilisant le système américain GPS (Global Positioning System) de radiolocalisation par 21 satellites situés à 20 000 kilomètres, a été menée de décembre 1991 à mai 1992.

La précision obtenue a été de l'ordre de 10 mètres. Une réflexion est actuellement menée sur la généralisation d'un tel système qui, dans un an, sera appliqué à une ligne de bus. Un projet à suivre...

# LE SERVICE PUBLIC S'EXPOSE

Durant trois jours, les différentes entreprises publiques, dont la RATP, ont confronté leurs expériences. Au centre des débats : modernisation et qualité de service.

« Le client doit être au centre de nos préoccupations... » non, vous ne rêvez pas, cette phrase que vous entendez souvent à la RATP a été un des leitmotifs de cette grande première, le Forum Innovations du Service public, où se sont rassemblés du 5 au 7 novembre au parc des Expositions de Paris, ministères, entreprises et services publics.

Objectif de ce forum : montrer la modernisation tant du côté des agents que du service rendu aux usagers.

La RATP, participante à part entière, était présente sur un des stands et a également apporté son témoignage par la voix de Christian Blanc, président d'une des tables rondes. Des représentants de La Poste, de la SNCF, de l'EDF, de l'office des HLM, plusieurs ministères ainsi que quelques élus ont également assisté à ces débats.

En préambule, une constatation : le service public est obligé de changer pour s'adapter

aux évolutions de son personnel, de sa clientèle et des techniques et pour certains à l'arrivée d'une réelle concurrence.

## Des métiers qui évoluent

Décentralisation, diminution des niveaux hiérarchiques, valorisation du potentiel humain, anticipation des mouvements de société, une plus grande professionnalisation des métiers sont, de fait, à l'ordre du jour. Parmi les thèmes abordés, trois nous ont paru très proches de nos préoccupations : l'évolution des métiers, l'accès pour tous les usagers à un service public de qualité et comment mesurer l'efficacité de ce dernier. Il semble que la modernisation du service public entraîne plutôt une évolution des

métiers existants qu'une véritable émergence de nouveaux métiers ; cependant, en devenant la préoccupation principale du service public, le client a favorisé l'apparition de nouvelles fonctions centrées sur le service et l'accueil. A titre d'exemple, La Poste a recruté un agent turc pour son bureau de Bobigny, ville abritant une forte minorité de cette nationalité. Objectifs : permettre à cet agent de s'intégrer dans de bonnes conditions et offrir à ses compatriotes, à travers une aide adaptée, un service de qualité. Il importe donc de reconnaître les nouvelles compétences des agents et de mettre en place un dispositif d'accompagnement des carrières. Ainsi a-t-il été proposé de mettre en place un système d'affectation dans les quartiers en difficulté qui valoriserait réellement les agents du service public en instaurant à cet effet une promotion spéciale. Le choix d'un secteur ne se ferait donc plus sur

### On a aimé

De nombreuses innovations concrètes ont été présentées sur les stands des différents services publics, ont donné lieu à des expositions ou à des démonstrations. Certaines ont retenu l'attention d'ELL.

**Tension sur l'agora...** La ville de Métropolis a tremblé. Les sauveteurs localisent une victime grâce au flair d'un chien, la dégagent et l'évacuent. Ouf, le public est soulagé à la fin de cette simulation d'une mission des hommes et

des chiens du ministère de l'Intérieur. Un service public proche de l'utilisateur ? Ici sans aucun doute.

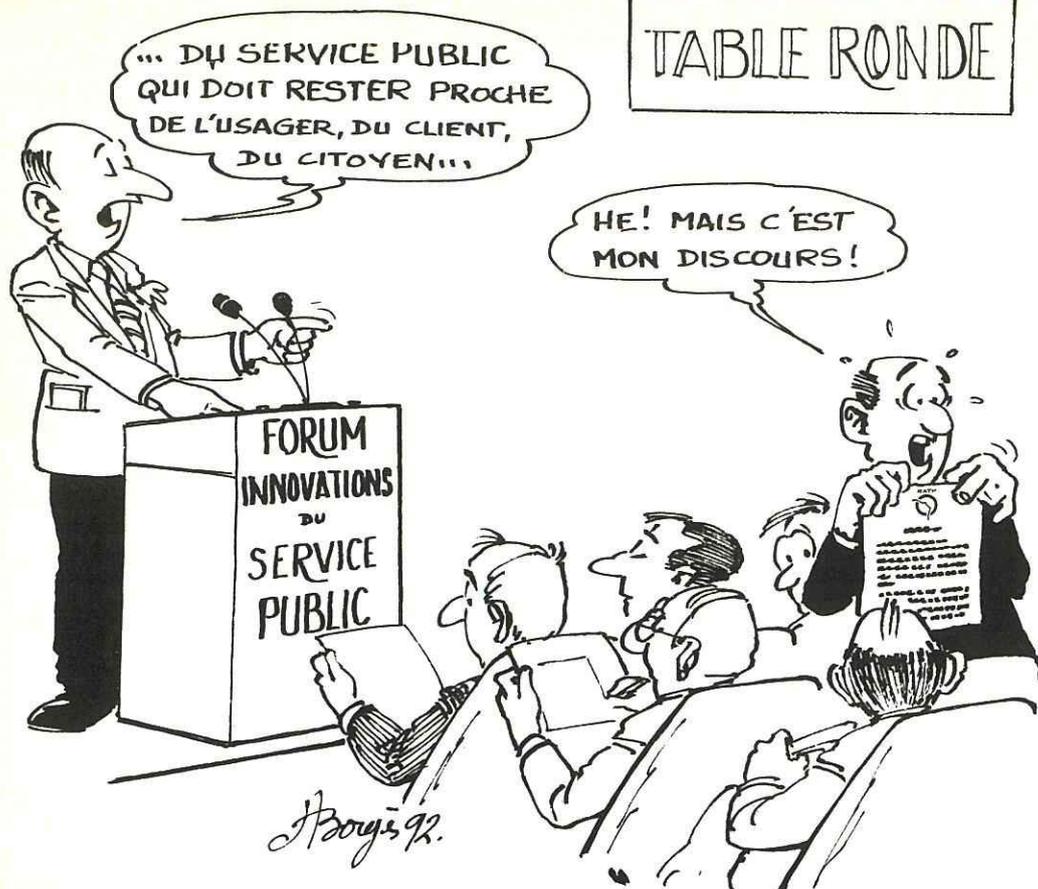
**Le facteur bricoleur...** La voiture des facteurs conçue par les facteurs. Vingt-trois innovations à l'intérieur d'un véhicule de La Poste pour un meilleur service rendu au public. Ça roule avec La Poste !

**Le Métro en toute sécurité...** Des caméras en station qui se déclenchent si un bruit ou un mouvement anormal surviennent. Un

poste de contrôle visionne en temps réel et donne l'alerte si nécessaire. Silence on tourne !

**Le laser pour les cathédrales...** La technique de désincrustation photonique mise au point par les ingénieurs du laboratoire de recherche des Monuments historiques permet de restaurer la pierre sans eau et avec une grande précision. Première utilisation en juin 1992 sur le portail de la cathédrale d'Amiens. Décapant, non ?

## TABLE RONDE



## La charte des services publics

Cette charte, qui rend compte du bilan et des mesures nouvelles dans les différents secteurs d'activité du service public, montre que sa modernisation n'a d'autre but que de rendre un meilleur service à l'utilisateur. Elle fera chaque année l'objet d'un rapport au Premier ministre qui sera transmis au parlement afin de mesurer les progrès accomplis et de proposer de nouvelles mesures. Dans la première édition de cette charte, la RATP est largement citée pour ses innovations au service des usagers :

- renforcement des mesures de sécurité dans le Métro et le RER,
  - poursuite des opérations « Autrement bus »,
  - extension du « nouveau service en station »,
  - mesure de la satisfaction des usagers (enquêtes, États généraux des voyageurs...),
  - gestion de l'information en situation perturbée (téléafficheurs, SIEL...).
- Rendez-vous dans un an pour d'autres innovations...

Le seul critère d'ancienneté, mais serait déterminé en fonction de réelles aptitudes. Cela éviterait notamment aux jeunes agents d'être parfois confrontés à des situations qu'ils ne sont pas en mesure de maîtriser. En matière de management, de ressources humaines et de communication, de nouvelles aptitudes s'avèrent également nécessaires. Celles-ci devraient favoriser une plus grande prise en compte de la fonction accueil, qui s'impose comme l'élément primordial pour un service de qualité, pour plus d'autonomie et de responsabilité, et pour le passage d'une culture produit (approche technique) à une culture service (approche commerciale). Pour y parvenir, le service public possède deux atouts majeurs : un outil de formation performant, permettant une réponse rapide et adaptée aux évolutions permanentes, et un statut garantissant la sécurité de l'emploi qui doit favoriser l'initiative et la mobilité. Par ailleurs, le constat suivant a été fait : actuellement, le service public n'offre pas les mêmes prestations à tous les usagers. Il est insuffisamment présent,

voire même absent, dans certaines zones rurales et quartiers de banlieue défavorisés. Face à cette situation plusieurs réflexions ont été engagées. Au-delà de ses missions spécifiques (éducation, énergie,

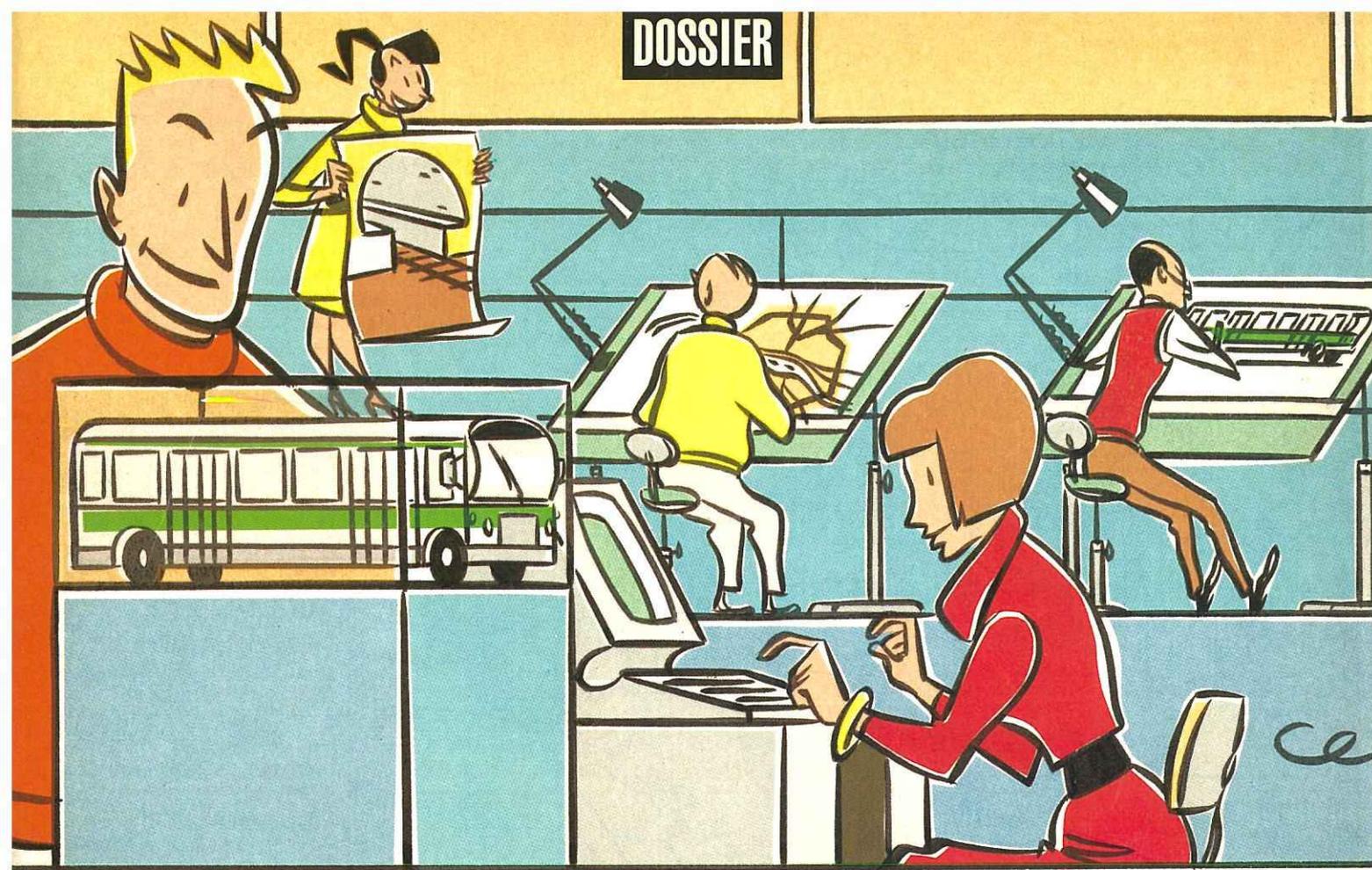
## Vers une entreprise citoyenne

transport...), le service public doit évoluer vers une plus grande « citoyenneté » afin d'assurer une équité sociale que lui seul peut garantir. A cet effet, il a été proposé de créer une maison des citoyens par secteur géographique permettant aux différents services publics de travailler ensemble et d'offrir ainsi aux clients un lieu unique et privilégié pour faciliter leurs démarches. Tous les agents, quel que soit leur métier, recevraient une formation à l'accueil fondée sur les spécificités du territoire concerné. En additionnant ses énergies,

le service public contribuerait plus largement à assurer sa mission d'intérêt général. Le service public ne peut donc ignorer les problèmes liés à son environnement (prévention, sécurité, insertion sociale), et il lui faut développer des actions de partenariat avec, entre autres, des collectivités locales ou des entreprises. C'est ce qu'a réalisé la SNCF en créant une agence de travail temporaire dans le X<sup>e</sup> arrondissement de Paris avec des travailleurs sociaux pour aider à la réinsertion des « sans domicile fixe ». Une collaboration doit également exister entre les différents services publics. Pourtant, même si aujourd'hui des actions sont menées dans ce sens, tous les acteurs regrettent le manque de coordination qui subsiste entre eux. Ce qu'un des participants traduit de la manière suivante : « *Chacun rame dans son coin.* » Enfin, à la question un service public peut-il être rentable ? il a été répondu oui mais à condition de ne pas se limiter à la définition trop restrictive de rentabilité financière. En effet il faut intégrer un paramètre essentiel qui est son efficacité sociale, même si celle-ci est difficile à évaluer.

En tout état de cause un service public se doit d'avoir une gestion aussi efficace qu'une entreprise privée. Une rencontre qui a permis à chacun de se sentir un peu moins seul dans cette démarche de modernisation. Un grand absent toutefois : le public qui, pourtant, avait été convié à cette manifestation ! Une « mésaventure » qui, espérons-le, ne devrait pas se reproduire l'an prochain, à condition toutefois que ce processus d'innovation s'accélère et que les clients en ressentent plus concrètement les effets. En organisant, au même moment, les États généraux des voyageurs, notre entreprise démontre qu'il y a là plus qu'une coïncidence de dates mais bien une similitude d'idées. ■

**Francis Fèvre, Michel Garret, Martine Maubois**



## ILE-DE-FRANCE LA CROISSAN

*Un développement harmonieux de l'Ile-de-France ne peut se concevoir  
a ainsi pris une part active dans l'élaboration du nouveau*

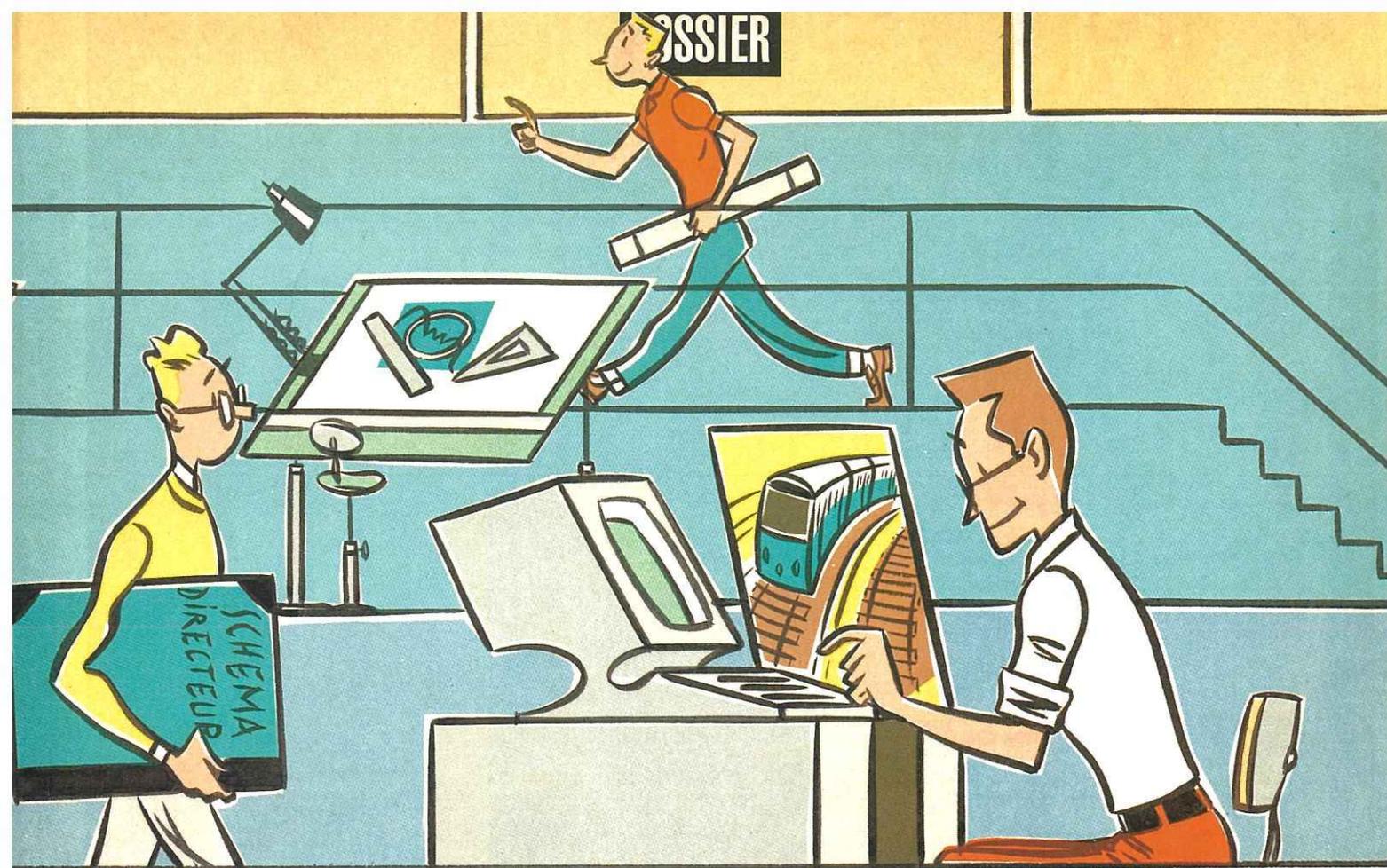
**L**e réseau envisagé dans le projet de Schéma directeur de l'Ile-de-France est proche de celui proposé par la RATP. Il répond à deux objectifs : étendre le métro jusqu'à une rocade métropolitaine appelée également rocade Orbitale, et développer un réseau de tramways et de bus express en site propre.

En petite couronne parisienne (1), dans la zone d'influence immédiate de Paris, la priorité accordée aux transports collectifs exige le développement d'un véritable réseau maillé de transports en commun en site propre comprenant une rocade unique de métro automatique, des prolongements de lignes de métro et quelques antennes vers des pôles de développement.

Plutôt qu'une rocade unique, difficile à exploiter, la RATP a proposé la réalisation progressive de plusieurs

lignes, selon la programmation des grandes opérations d'urbanisme et l'intensité des moyens de transport non satisfaits, constituant un réseau maillé avec des infrastructures radiales ferrées. Selon les lignes, la capacité de transport sera de 6 000 à 16 000 voyageurs par heure et par sens, avec des stations de 45 mètres de long, implantées en moyenne tous les kilomètres. La rocade métropolitaine de petite couronne irriguera le pourtour de la zone centrale : La Défense, Clichy, Saint-Denis, Montreuil, Ivry, Villejuif, Issy-les-Moulineaux, Saint-Cloud, Suresnes, La Défense. Elle sera composée de sections entièrement nouvelles de métro automatique : La Défense-Saint-Denis ; Saint-Denis-Ivry ; Ivry-Issy-les-Moulineaux. Entre Issy-les-Moulineaux et La Défense, la liaison sera assurée par le Tram Val-de-Seine (TVS), opération

déjà engagée dont les caractéristiques sont bien adaptées au service à rendre. La rocade sera maillée avec la ligne A du RER à La Défense et à Vincennes, avec la ligne B à Arcueil-Cachan et à Saint-Denis-Plaine-Voyageurs, avec la ligne C à Issy-Plaine, Vitry et Saint-Ouen, avec la future ligne E (Eole) de la SNCF à La Défense et à Pantin, et avec la future ligne F de la SNCF à Clichy-Levallois et à Vanves-Malakoff. En outre, 11 lignes de métro seront en correspondance avec la rocade. Des prolongements de lignes de métro jusqu'à la rocade viendront compléter ce maillage : la ligne 4 à Bagneux, et la ligne 12 à la mairie d'Aubervilliers. Des prolongements de lignes de métro permettront de desservir des pôles de développement ou des zones denses enclavées : Météor au port de Gennevilliers, la ligne 1 à Nanterre-



# CE AU PROGRAMME

*aujourd'hui sans une priorité donnée aux transports collectifs. La RATP Schéma directeur de la Région. Série de propositions à la clé.*

Préfecture, la ligne 7 au Bourget, la ligne 8 à Créteil-Sud, la ligne 9 à Montreuil - Mur à Pêches, la ligne 11 à Romainville-Place-Carnot, et la ligne 13 à Stains-Le Globe.

Enfin, des antennes en métro automatique permettront de relier des pôles de développement plus éloignés : une antenne sud-ouest de Châtillon-Montrouge à Viroflay, desservant les pôles d'emploi de Vélizy et assurant la liaison entre les deux gares de Viroflay ; une antenne sud-est de Villejuif à Bonneuil desservant les secteurs de développement de Seine-Amont au sud-est de Paris, et de Créteil-Bonneuil ; enfin, une antenne est, d'Austerlitz à Noisy-le-Grand.

Second objectif : développer un réseau de tramway et de bus express en site propre sur les avenues et les boulevards. Des infrastructures complémentaires en site propre, bus ou

tramway, ou nouvelle technologie à définir, seront nécessaires pour désenclaver certains quartiers, desservir des zones éloignées et irriguer en profondeur de vastes zones de développement. Ces infrastructures prolongeront utilement le réseau régional. Toutefois, pour la RATP, l'expérience montre que les perspectives de développement de solutions en sites propres au sol sont peu encourageantes, en raison des problèmes posés par l'implantation de telles infrastructures et les oppositions de toute nature que leur insertion dans des sites déjà très urbanisés soulève. Les solutions qu'elle avait initialement proposées étaient certes plus coûteuses mais plus efficaces. Le schéma de transports en commun retient dans ce domaine les liaisons suivantes : la réutilisation de la Petite Ceinture sud de Cité-Universitaire à Boulevard-Victor,

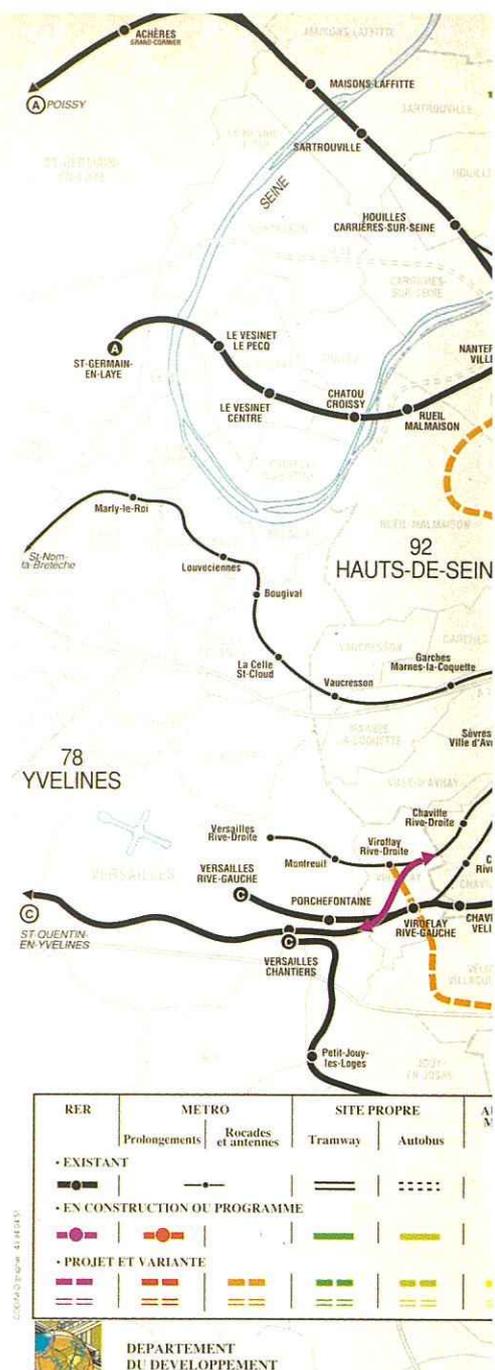
et un site propre organisé en rocade et constituant en proche/moyenne couronne un complément à la rocade métropolitaine. Ce site propre comporte les sections suivantes : Bobigny — Saint-Denis déjà réalisée ; Saint-Denis — Nanterre-Préfecture par le pôle de la boucle nord ; Nanterre-Préfecture — Billancourt — Issy-les-Moulineaux par Rueil-Malmaison et

## LES OPERATIONS RATP PROGRAMMEES

- Trans-Val-de-Marne (TVM) entre la gare RER de Saint-Maur-Créteil et le MIN de Rungis : septembre 1993
- Tram-Val-de-Seine (TVS) entre la Défense et Issy-Plaine : 1995
- prolongement de la ligne 13 à Saint-Denis-Université : 1995
- Météor entre Madeleine et ZAC de Tolbiac (1<sup>re</sup> phase) : 1996/1997



La plaine Saint-Denis fera l'objet d'une opération d'urbanisation. La rocade métropolitaine la desservira.



Saint-Cloud ; Issy-les-Moulineaux — Antony par Châtenay-Malabry ; le Trans-Val-de-Marne (TVM) d'Antony au carrefour Pompadour et à Champigny ; Montreuil — Romainville — Saint-Denis. Ce site propre de rocade sera complété par des sites propres implantés en radiale en proche couronne : liaisons de la gare d'Eole de la Villette-Aubervilliers à l'université de Villetaneuse, irrigant le pôle de la Plaine-Saint-Denis, et site propre sur la RN7 de Villejuif à Orly et Juvisy. D'autres infrastructures en site propre implantées en moyenne et grande couronnes permettant de désenclaver des sites mal desservis, viendront également en complément de la rocade. Il s'agit de la desserte du plateau de Saclay à partir de Massy vers Saint-Quentin-en-Yvelines,

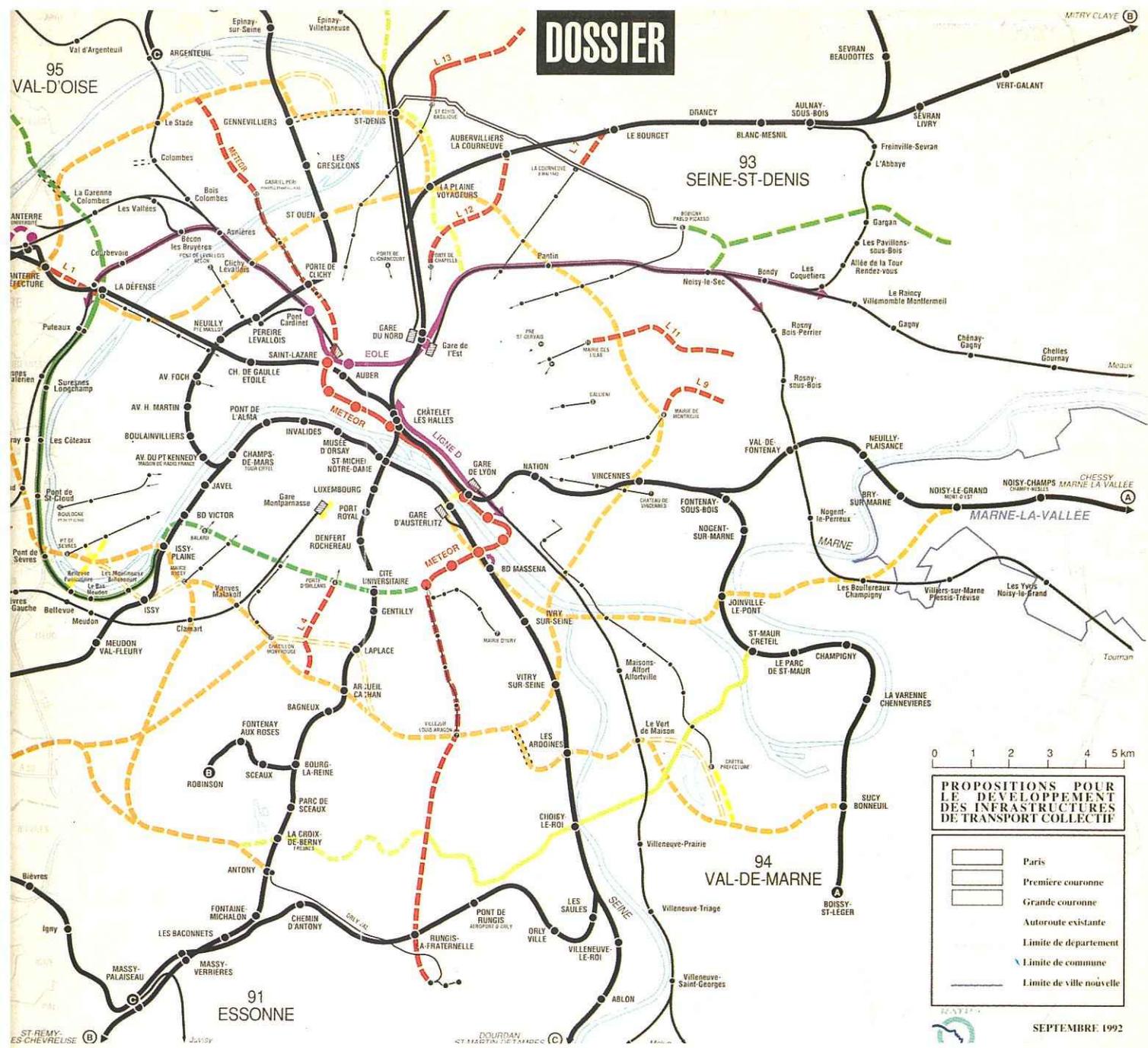
du site propre de Sevrans à Gagny permettant de désenclaver le secteur Clichy-Montfermeil, du site propre de Saint-Denis-Université à la gare RER

## TEMPS DE TRANSPORTS, AUJOURD'HUI / EN 2016

Billancourt-La Défense	: 38 mn/26 mn
La Défense-Mairie d'Aubervilliers	: 58 mn/30 mn
Mairie d'Aubervilliers-Mairie de Montreuil	: 57 mn/36 mn
Mairie-de-Montreuil-Ivry	: 50 mn/27 mn
Arcueil-Cachan-Billancourt	: 57 mn/36 mn
Vélizy-Europe-sud-Montparnasse	: 65 mn / 31 mn
Montparnasse-Port-de-Gennevilliers	: 50 mn/33 mn
Port-de-Gennevilliers-Arcueil-Cachan	: 82 mn/44 mn
La Défense - gare du Nord	: 25 mn/18 mn
Mairie d'Aubervilliers-Saint-Lazare	: 43 mn/27 mn

de Garges-Sarcelles, du site propre d'Argenteuil à Montesson, permettant de désenclaver Sartrouville et de desservir le pôle de la Plaine-de-Montesson, enfin d'une liaison interne à la ville nouvelle de Cergy-Pontoise reliant les gares SNCF de Pontoise et de Cergy-Préfecture (ligne A). D'autres sites propres de transports en commun pourront venir compléter le réseau, en particulier dans le cadre de la création de boulevards urbains ou de la reconquête des voiries urbaines décongestionnées par la réalisation de nouvelles infrastructures routières.

(1) Petite couronne : départements des Hauts-de-Seine, du Val-de-Marne et de la Seine-Saint-Denis. Grande couronne : départements du Val-d'Oise, des Yvelines, de l'Essonne et de la Seine-et-Marne.



0 1 2 3 4 5 km

**PROPOSITIONS POUR LE DEVELOPPEMENT DES INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT COLLECTIF**

- Paris
- Première couronne
- Grande couronne
- Autoroute existante
- Limite de département
- Limite de commune
- Limite de ville nouvelle

### UNE STRATEGIE DE DEVELOPPEMENT POUR L'ILE-DE-FRANCE

Le Schéma directeur d'aménagement et d'urbanisme de l'Île-de-France a pour but d'organiser et de répartir l'espace de façon harmonieuse entre l'habitation, la production, les transports, les espaces naturels. Sans schéma d'aménagement, l'évolution spontanée risque d'engendrer une concentration des quartiers d'affaires et des logements aisés au centre, où le terrain est de plus en plus cher, et d'une extension en tache d'huile de l'habitat, qui accroît les trajets domicile-travail, favorise la ségrégation sociale et consomme de grandes surfaces rurales par un habitat pavillonnaire largement étalé. Par ailleurs, dans le cadre des préoccupations nouvelles concernant l'environne-

ment, le Schéma directeur est aussi une base pour l'écologie urbaine. Le Schéma de 1965 est toujours en vigueur. Mais, après vingt-cinq ans, il s'est émoussé. L'Etat, qui est en charge du nouveau Schéma directeur, a défini six objectifs pour sa mise à jour : éduquer, employer et loger les enfants de tous les Franciliens ; ouvrir l'Île-de-France grâce à des villes moyennes traits d'union, telles que Mantes, Rambouillet, Etampes, Melun, Meaux, tout en renforçant les cinq villes nouvelles ; retrouver une harmonie entre l'habitat et l'emploi ; recréer une solidarité dans les quartiers, les villes, la région ; préserver l'agriculture et relancer l'industrie ; épargner les espaces ruraux et les fo-

rêts. Face à ces objectifs, plusieurs moyens ont été déterminés, parmi lesquels on peut citer le Schéma pour les transports. Il concerne le TGV, les routes et autoroutes, les aéroports et les transports en commun de la région. Le projet du nouveau Schéma directeur de l'Île-de-France a été transmis fin octobre, pour avis, aux instances régionales et départementales. Ces assemblées ont trois mois pour se prononcer sur ce document et proposer des amendements. Puis l'Etat tranchera, car il est le seul responsable de l'élaboration de ce texte clé pour le logement, l'emploi, les transports et l'environnement dans les vingt prochaines années.

# UNE FORCE DE PROPOSITIONS

*Jean-Michel Paumier, directeur du département du Développement, fait le point sur le rôle de la RATP dans la préparation du Schéma directeur. Perspectives d'avenir.*



La boucle nord des Hauts-de-Seine desservie par le prolongement de Météor jusqu'au port de Gennevilliers.

## **ELL : Quel a été le rôle de la RATP dans la préparation du nouveau Schéma directeur de l'Île-de-France ?**

**Jean-Michel Paumier :** La RATP a pris une part active à chaque étape de sa préparation, en nourrissant à partir de sa propre réflexion, les débats et travaux, et en proposant les projets d'infrastructures nouvelles nécessaires au développement de la Région. En juillet 1990, une commission de concertation et six commissions thématiques ont été créées. La RATP a participé aux travaux des commissions transport et équipements publics. A la suite de ces travaux, un Comité interministériel a été constitué début 1992 pour poursuivre la réflexion et évaluer les différents projets. La RATP a été appelée à fournir l'ensemble des éléments d'expertise nécessaires et a, en particulier, présenté ses propositions, avec une évaluation de l'intérêt de chacune d'elles.

## **La RATP a donc été une force de propositions. Quelle a été la mission du département du Développement ?**

Le département s'est fortement impliqué dans les différentes phases de

préparation du Schéma directeur. Il a élaboré les propositions de développement du réseau de transport dans la zone dense et a évalué l'intérêt de ces propositions. Des représentants du département ont participé activement aux travaux en essayant de promouvoir la priorité aux transports dans la zone dense et de faire prendre en compte les propositions de la RATP.

## **Pouvez-vous rappeler succinctement les grandes opérations concernant la RATP qui ont été retenues, et préciser à quelle stratégie elles répondent ?**

Le réseau retenu dans le Schéma directeur est proche de ce qu'a proposé la RATP, mais un peu moins riche cependant. Les principales opérations sont des prolongements en banlieue du métro et de Météor, la création d'une rocade métropolitaine en petite couronne, et des extensions limitées du tramway.

Ces projets répondent à l'évolution de l'urbanisme. En effet, l'on assiste à une déconcentration de l'habitat et de l'emploi vers la banlieue, et il en résulte une augmentation rapide des déplacements internes à celle-ci.

Cette évolution rend donc nécessaire et légitime la création, dans la partie la plus dense de la banlieue, d'un réseau de qualité métro.

## **Que représente pour la RATP ce Schéma directeur ?**

Le nouveau Schéma directeur, qui concrétise la volonté des pouvoirs publics de développer prioritairement les transports collectifs dans la zone dense de l'agglomération, constitue le nouveau cadre de référence permettant une relance des investissements les situant à un niveau comparable à celui atteint dans les années 70. Pour la RATP, ce Schéma est à l'évidence une exceptionnelle opportunité de développement de son offre de transport, notamment sur les liaisons de rocade en proche et moyenne banlieue.

## **Quelles sont les prochaines étapes ?**

Le projet actuel de Schéma directeur vient d'être rendu public par le préfet de Région. Le Conseil régional et les Conseils généraux ont été saisis simultanément de ce dossier, et ils ont trois mois pour donner leur avis. Après quoi, selon les avis recueillis, le Schéma directeur sera approuvé, soit par décret simple, soit par décret en Conseil d'Etat.

En tout état de cause, cette approbation pourrait intervenir au plus tard à la mi 1993. Dans l'immédiat, les discussions préparatoires à l'élaboration du prochain contrat de plan Etat-Région, couvrant la période 1994-1998, ont débuté. Il sera évidemment très intéressant de voir dans quelle mesure les choix qui seront faits dans ce contrat, mais surtout dans le suivant, refléteront les priorités affichées dans le Schéma directeur. ■

# LES CHOIX DE LA SNCF

*Améliorer le réseau RER et développer les liaisons entre les grands pôles de développement, deux objectifs visés par la SNCF.*

Les opérations SNCF retenues dans le projet de Schéma directeur d'Ile-de-France s'articulent autour de deux objectifs :

- Améliorer les radiales ferrées à grand gabarit et développer les services RER. L'amélioration de ce réseau constitue la priorité absolue ; elle passe par un nécessaire effort en matière de confort, de fiabilité, de fréquence et de capacité sur plusieurs dessertes. Les opérations prioritaires concernent principalement les lignes C et D du RER pour lesquelles des voies supplémentaires seront créées, l'amélioration de la desserte de la Seine-Aval à l'ouest de Paris, et de Roissy par l'aménagement du secteur d'Aulnay-sous-Bois et

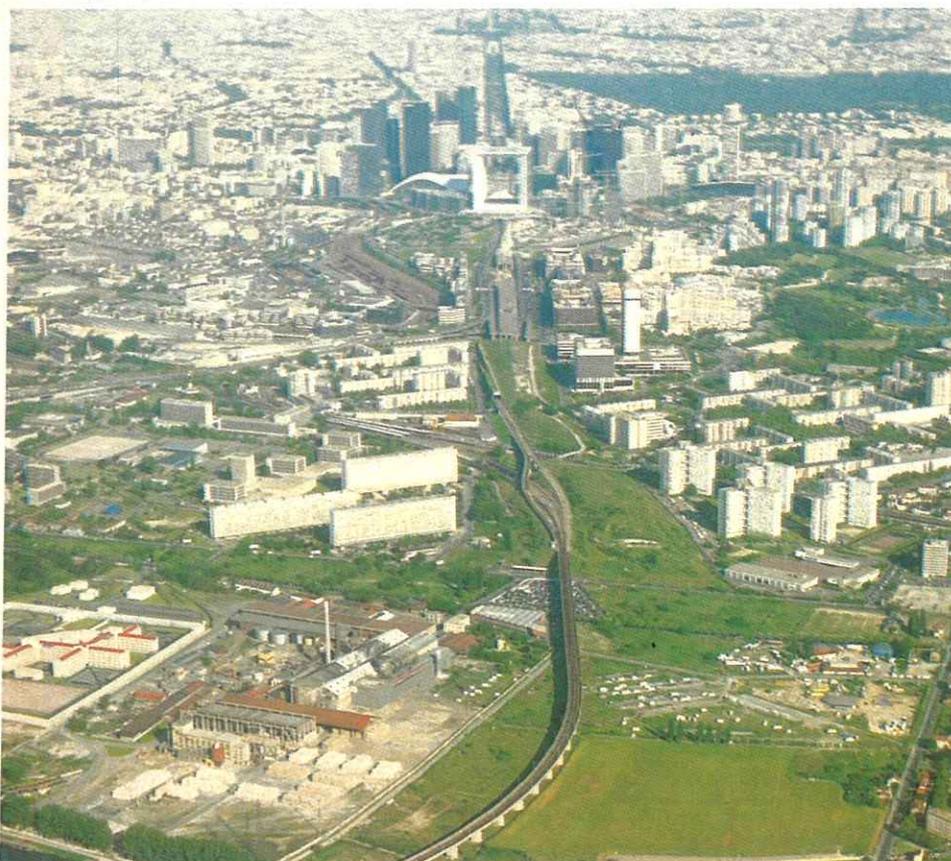
la création d'un accès par le sud de la plate-forme aéroportuaire. Plusieurs extensions seront mises en place : la ligne A prolongée au-delà de Cergy-le-Haut ; la ligne C à La Verrière au sud-ouest, et à Pontoise au nord-ouest ; la ligne D à Melun-Sénart ; la ligne E (Eole), à l'ouest, vers Versailles et Saint-Germain, puis, à l'est, vers Meaux, Marne-la-Vallée-Val-d'Europe, Sucy, Roissy-en-Brie ; une nouvelle ligne RER F créée par la jonction souterraine entre les gares de Saint-Lazare et de Montparnasse. Cette ligne desservira Mantes, la Seine-Aval et Ermont au nord-ouest, Rambouillet et Plaisir au sud-ouest.

- Réserver des rocadés et tangentiel-

les ferrées à grand gabarit. En grande couronne, des liaisons tangentielles desserviront et mettront en relation les villes nouvelles ainsi que plusieurs pôles de développement : Pontoise / Roissy / Marne-la-Vallée-Val-d'Europe, en réutilisant le tronçon Epinay / Stains de la Grande Ceinture ; Saint-Quentin / Massy / Evry / Melun-Sénart ; Cergy / Versailles / Massy ; Roissy / Marne-la-Vallée / Val-Maubuée / Melun-Sénart. En moyenne couronne, une liaison ferrée de rocade est prévue entre Roissy, Marne-la-Vallée, Orly et Massy. Elle empruntera la Grande Ceinture. ■

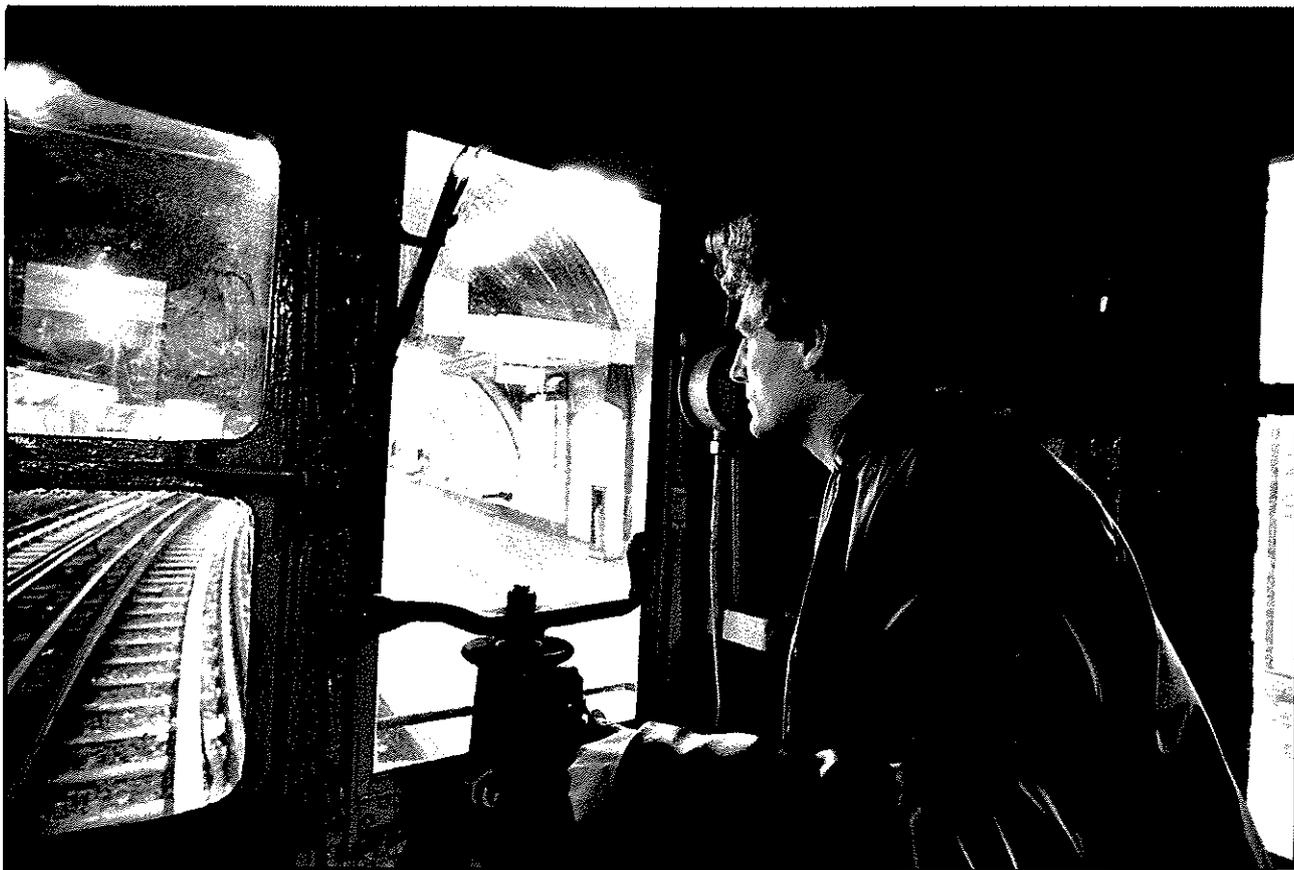
**Dossier réalisé par  
Alain Malglaive**

**Pôle urbain régional, la Défense sera desservie par la rocade métropolitaine et la ligne SNCF E (Eole) du RER.**



## LES OPERATIONS SNCF PROGRAMMEES

- prolongement de la ligne A du RER de Cergy-Saint-Christophe à Cergy-le-Haut : début 1994
- liaison entre Saint-Quentin-en-Yvelines et La Défense, desserte La Verrière - la Défense : 1994
- prolongement de la ligne B du RER pour desservir les aérogares 2 et 3 de Roissy-Charles-de-Gaulle et la gare TGV : 1994
- achèvement de la ligne D du RER par la jonction, entre Châtelet-les-Halles et Gare-de-Lyon, des banlieues nord et sud-est : 1995
- prolongement de la liaison Paris-Saint-Lazare / Saint-Nom-la-Bretèche jusqu'à Noisy-le-Roi et Saint-Germain-en-Laye par la Grande Ceinture ouest : 1996
- création de la ligne E du RER (Eole), 1<sup>re</sup> étape banlieue est / Saint-Lazare-Condorcet : 1998.



# PHOTOFOLIE



PHOTOS - CHABROL/COM-AY

**Le tram à Saint-Denis • Météor • 712 téléphones publics • Matériel à deux niveaux pour la ligne A • Sartrouville et la RATP • La fin de la « 11-01 » • « Flash ligne 13 » •**

## FRANCIS LORENTZ A LA TETE DE LA RATP

Sur proposition du Conseil d'administration, le Conseil des ministres du 9 décembre 1992 a nommé Francis Lorentz, Président Directeur Général de la RATP. Jean-Louis Bianco, ministre des Transports l'avait qualifié la veille de « *serviteur de l'Etat, homme de dialogue et homme d'entreprise* ».

Né en 1942 à Mulhouse, Francis Lorentz est diplômé de l'école des Hautes Etudes Commerciales et ancien élève de l'Ecole nationale d'Administration. Dans les différentes responsabilités qu'il a assumées successivement, il s'est rapidement taillé une réputation de gros travailleur, disposant d'une grande faculté d'adaptation, d'un sens aigu du dialogue et des contacts humains.

De 1970 à 1980, il a occupé de nombreuses fonctions de direction au ministère de l'Economie et des Finances, où il a été notamment responsable du financement de l'industrie aérospatiale et du développement des stratégies industrielles ainsi que des programmes pour les PME. Dans le secteur privé de



**Francis Lorentz, Président-Directeur Général de la RATP.**

1980 à 1982, il a été directeur général adjoint de la Lyonnaise des Eaux. Francis Lorentz a rejoint la Compagnie des Machines Bull et CII Honeywell Bull en septembre 1982 en qualité de Directeur Général. Il a eu à ce titre la responsabilité de la définition et de la mise en œuvre du plan

de redressement et de changement de l'entreprise informatique, structuré notamment autour d'une nouvelle stratégie de produits, d'un effort considérable de recherche-développement, d'un programme qualité impliquant l'ensemble des personnels de l'entreprise, et du développement des

centres de résultats décentralisés. Ce plan a permis à Bull de retrouver profits et santé financière dès 1985, de faire croître rapidement ses marchés à l'étranger, de passer au premier rang, en 1991, dans le classement pour la qualité de leurs produits et services, des fournisseurs informatiques du

marché français. En avril 1987, il a été nommé Président Directeur Général de Bull SA (France) et en juin 1989 Président Directeur Général du Groupe Bull. Ces nominations ont coïncidé avec l'engagement d'une accélération du développement international par l'acquisition des activités informatiques de Honeywell Inc et de Zénith Electronics Corp., qui a conduit à quadrupler la taille de Bull de 1982 à 1991, et à faire de Bull, petit champion local, une compagnie multinationale et multiculturelle. En 1990, confronté à la crise mondiale de l'industrie informatique et aux lourdes pertes qui en ont résultées, il a été conduit à engager un « plan de mutation », complété par une politique d'alliances stratégiques (Olivetti, Siemens et surtout France Télécom, IBM et NEC devenus actionnaires de Bull). Dès 1991, les pertes étaient réduites de moitié. Passionné de trekking, ce « *patron tout-terrain* », selon l'expression d'un journaliste, est maintenant notre Président Directeur Général.

## LE TRAM FAIT SON ENTREE A SAINT-DENIS

Noël à Saint-Denis, c'est le 21 décembre ! Ce jour-là le tramway de Bobigny a finalement rejoint sa station terminale Gare-de-Saint-Denis-RER, achevant ainsi ce tracé long de 9 km desservant 21 stations.

Dans le n° 26 de novembre 1992, ELL avait consacré son dossier à cet événement alors que le premier tronçon Bobigny-La Courneuve était inauguré au tout début du mois de juillet. Et déjà son succès s'affirmait auprès des voyageurs à une période pourtant peu favorable au trafic.

Les derniers résultats de trafic journalier sur le tronçon Bobigny-La Courneuve des mois de septembre (25 000 voyageurs) et d'octobre (30 000 voyageurs)



confirment son indice de popularité. Si l'on tient compte des prévisions de trafic pour la totalité de la

ligne, soit environ 55 000 voyageurs quotidiens, avec seulement 40 % de l'itinéraire, le trafic réel a déjà at-

teint plus de 50 % du trafic estimé ! Une remarquable performance qui vient prouver combien cette liai-

son de rocade banlieue-banlieue était attendue, contribuant ainsi à une amélioration notable du cadre de vie des habitants de Seine-Saint-Denis, pour lesquels le gain de temps annuel est estimé à deux millions d'heures ! Plus de 160 personnes, formateurs, encadrement, machinistes, ont accompli la formation spécifique tramway.

Un coup de chapeau au noyau opérationnel Tram qui a, pendant plus d'un an, préparé, encadré la mise en service et le suivi de l'exploitation, participé aux essais, assuré les nombreuses présentations et les visites dont le tramway était l'objet : Jean-Luc Bellemont, Michel Couthier, Patrick Lenormand, Gérard Lorenzini et Benoît Raballand peuvent être associés à tous les acteurs qui ont fait du tramway de Saint-Denis-Bobigny une vitrine technologique d'un mode de transport en commun totalement réhabilité grâce au savoir-faire de la RATP.

## VERCINGETORIX RETROUVE ALESIA



Une grille de bouche d'aération vient d'être mise en place à la station d'Alésia de la ligne 4, sur le quai en direction de Porte d'Orléans. Forcée par Jean-Pierre Foulon, ferronnier d'art et Meilleur ouvrier de France, du département ITA (Voie), cette grille de 9 m<sup>2</sup> a été conçue par Georges Folliot, architecte décorateur au département ITA, sur le thème de la citadelle gauloise, dans laquelle Vercingétorix, assiégé, se rendit aux troupes de Jules César en 52 av. J.-C.

## 712 TELEPHONES PUBLICS

Chaque station de métro et gare RER-RATP est maintenant équipée d'au moins un publiphone, soit un total de 712 appareils à disposition des voyageurs. L'opération a été menée par le département SIT avec le département CML, en collaboration avec France Télécom. Ces téléphones, qui fonctionnent uniquement avec des télécarts, vendues aux guichets RATP, correspondent à un réel besoin. Pour répondre à une demande grandissante, il est projeté de développer encore leur nombre.



## LE POINT SUR METEOR

A la suite du jugement du 15 octobre 1992 du tribunal administratif de Paris, les travaux de Météor dans le quartier du Châtelet et des Halles sont interrompus provisoirement. Ce jugement, qui ne conteste pas l'intérêt général de cette opération, est motivé seulement par la précision, jugée insuffisante par le tribunal, de l'avis d'enquête publique. La RATP a fait ap-

pel de ce jugement. En outre, les modifications à apporter au calendrier de réalisation de la station Châtelet sont étudiées afin de limiter les incidences de ce jugement sur les coûts et les délais et d'éviter que la mise en service de la ligne Météor, dont la réalisation n'est nullement remise en cause, soit retardée. Au plan technique, toutes les dispositions ont été prises

afin d'assurer la stabilité des ouvrages et la sécurité du chantier. Par ailleurs, la plupart des marchés de travaux de génie civil de la première phase de Météor ont été passés par la RATP à différentes entreprises. Cela correspond aux travaux du souterrain et de sept stations, allant de l'arrière-gare de la station Madeleine, à l'arrière-gare de la station ZAC de Tol-

biac qui comprend le site de maintenance (future station Tolbiac Nationale). Certains marchés ont été soumis à de véritables consultations internationales. Actuellement, sont en cours d'achèvement une douzaine de puits d'essais ainsi que les travaux de confortation des carrières se trouvant sur le tracé de la ligne dans le XIII<sup>e</sup> arrondissement.

## ROISSYBUS

● Le 1<sup>er</sup> décembre, Roissybus a assuré sa première liaison Paris Opéra-Roissy aéroport. Avec un départ toutes les 15 minutes de 6 h à 23 h, un trajet d'une durée de 45 minutes et au tarif de 30 francs, Roissybus devrait répondre aux besoins des passagers aériens.

## SOFRETU A CLERMONT-FERRAND

● Une étude de restructuration du réseau d'autobus de la ville de Clermont-Ferrand a été confiée le 26 octobre à Sofretu et sera réalisée par l'unité Ingénierie externe du département du Développement. Elle fait suite à un diagnostic sur les transports de cette ville, effectué au début de l'année 1992, et est liée au projet d'extension d'un site propre.

## « MON BUS » A LA RENCONTRE DES VOYAGEURS

Des vélos pour les bus : une idée quelque peu originale retenue par le centre Lebrun pour promouvoir ses lignes (20, 57, 63 et 84), au cours d'une animation « Mon bus » menée les 21, 22 et 23 octobre. En raison des travaux engagés pour Météor, les terminus de ces lignes ont été déplacés, non sans quelques désagréments pour les voyageurs, de la gare de Lyon vers le boulevard Diderot. Ces trois journées ont permis aux machinistes d'aller à la rencontre des voyageurs, de leur expliquer comment fonctionne une ligne avec ses contraintes, ses difficul-



tés. Des dépliants sur l'histoire de la ligne, son itinéraire et ses caractéristiques étaient distribués aux voyageurs pour qu'ils

n'ignorent plus rien de « leur bus ». Les voyageurs, de leur côté, ont fait part de leurs souhaits — plus de voitures, moins d'attente

aux arrêts — et se sont montrés satisfaits de cette opération. « C'est bien, vous tenez compte de nous. »

## SARTROUVILLE ET LA RATP

La RATP (et plus précisément le centre Bus de Charlebourg, la ligne 1 du métro, la ligne A du RER, et le Comité de prévention et de sécurité), a signé le 19 octobre dernier, avec la ZEP de Sartrouville (zone d'éducation prioritaire) une convention de partenariat qui s'inscrit parmi les actions sportives, culturelles et éducatives au profit des jeunes de la cité des Indes de cette commune. Pour éviter des dégradations, des infractions et des

agressions en tout genre, cette convention doit contribuer pour les deux partenaires à engager des actions tournées vers les loisirs, l'éducation, la formation ou l'emploi : valoriser l'image de marque de la RATP et de son personnel en présentant à ces jeunes les métiers de la Régie, aider à la lutte anti-fraude, quelques-uns des exemples à développer et à concrétiser pour donner une dimension à cette signature.

## « FLASH LIGNE 13 »

« Ces derniers jours, nous avons eu de nombreux incidents qui ont pu vous faire subir des retards importants. Les perturbations résultaient : le 26/10 d'un acte de malveillance (coupure de courant)... le 3/11 d'un voyageur circulant sur les voies... »

Cette affiche, placée le 5 novembre aux points de

contrôle de la station Invalides, a permis d'expliquer aux voyageurs les raisons des perturbations qu'ils ont subies les jours précédents. Cette initiative de la ligne 13, qui sera renouvelée chaque fois que cela sera nécessaire, témoigne de sa volonté d'assurer une meilleure qualité de service à ses voyageurs.

## LOI ANTI-TABAC : COMBIEN ÇA COÛTE ?

Depuis le 1<sup>er</sup> novembre, il est désormais interdit de fumer dans les stations, les gares fermées et couvertes du réseau ferré lorsqu'elles sont accessibles au public. La limite de la zone non fumeur est accompagnée d'une signalétique appropriée et matérialisée par les portes d'accès ou les grilles de fermeture du domaine RATP.

Le voyageur pris en défaut se rend coupable d'une contravention de troisième classe et s'expose au versement immédiat d'une indemnité forfaitaire de 135 francs.

En l'absence de règlement,

il devient redevable d'une amende pouvant s'élever à la somme de 1 200 francs.

Tout agent de la RATP doit inviter le voyageur en défaut à se conformer à la loi en expliquant ce à quoi il s'expose.

En cas de refus, un agent assermenté pourra constater l'infraction et réclamer à l'intéressé l'indemnité de 135 francs et, à défaut de paiement, verbaliser.

Dès le début de l'année 1993, de nouvelles directives sont prévues à partir des trois premiers mois d'observation.

## LA FIN DE LA « 11-01 »

Symbole du réseau pour nombre d'agents, la clé Laperche, plus connue sous l'appellation « 11-01 » ne sera plus utilisée pour la fermeture des stations. Elle disparaît, victime de son succès : elle était en effet facile à reproduire et 150 à 200 000 exemplaires circulaient, sans compter les « clandestines » — une reproduction de la 11-01 se vendait 10 francs au Marché aux Puces !

Pour lutter contre cette

situation, le département Environnement et sécurité a entrepris au printemps dernier de changer les 1 100 serrures des grilles d'accès du métro.

C'est aujourd'hui chose faite, et chaque ligne dispose maintenant d'une clé spécifique, non reproductible (sauf demande spéciale visée par le directeur de ligne), soit un total de 15 000 clés et 1 200 passe-partout gérés par SEC. Mais cette

solution n'est qu'un palliatif : une clé, ça se perd, ça se vole...

Aussi, est-il prévu d'installer un système de contrôle par badge des accès publics du métro.

L'expérimentation est prévue sur la ligne 11 fin 1993.

Une opération qui s'inscrit dans un plan de fermeture du métro qui concerne également les accès techniques, les terminus et les accès pompiers.

## BUSSY-SAINT-GEORGES : UNE NOUVELLE GARE SUR LA LIGNE A DU RER

Le 21 décembre 1992, la gare de Bussy-Saint-Georges ouvre ses portes aux voyageurs.

Elle est située sur la branche de Marne-la-Vallée de la ligne A du RER, entre Torcy et Chessy.

Elle s'intègre dans l'urbanisation projetée de la ville nouvelle de Marne-la-Vallée et dessert directement l'agglomération nouvelle de Bussy-Saint-Georges, qui regroupera lo-

gements, équipements et activités diverses.

Compte tenu des délais, tous les aménagements de la gare ne sont pas terminés, en particulier le bâtiment voyageurs est provisoire.

Le bâtiment définitif sera ouvert au public en juin 1993. D'une surface de 1 600 m<sup>2</sup>, celui-ci est en cours d'installation sur une dalle au-dessus du niveau des quais. Afin de parfaire

l'intégration de la gare dans le futur centre-ville et de relier les deux parties de ce centre urbain développées de part et d'autre du RER, la couverture des voies s'étend sur plus de 400 mètres. Elle supporte plusieurs franchissements routiers et l'axe piéton nord-sud de l'agglomération nouvelle. À l'est de la gare sera aménagée une place ; à l'ouest, une gare routière et un parc de stationnement régional.



**Picpus qui, il faut bien le reconnaître, avait un air quelque peu rétro, s'est mis au goût du jour. Le centre de médecine du travail bénéficie désormais d'un accueil modernisé, de cabinets médicaux et de salles d'attente rénovées. Un encouragement pour les agents à venir plus régulièrement aux visites médicales du centre ?**

## UN MATERIEL A DEUX NIVEAUX SUR LA A

Les conseils d'administration de la RATP et de la SNCF ont approuvé les marchés de 143 éléments automoteurs à 2 niveaux à passer avec la société GEC Alsthom. Ce matériel appelé MI 2N (matériel interconnexion à 2 niveaux), commun aux deux entreprises, est destiné à la ligne A et à la future ligne SNCF E, comme Eole, du RER. En ce qui concerne la RATP, le matériel MI 2N satisfait les

exigences d'augmentation de capacité de transport de la ligne A et les nécessités de renouvellement du matériel MS 61. Le marché RATP comprend la réalisation d'un élément de pré-série et la construction de 16 éléments de 5 voitures. A cela il faut ajouter la réalisation optionnelle de matériel pouvant aller jusqu'à 23 éléments supplémentaires. La livraison de l'élément de pré-série est pré-

vue en juillet 1995, les éléments de série étant livrés de juillet 1996 à avril 1997, à raison de deux éléments par mois.

La longueur de 2 éléments de 5 voitures chacun, soit 224 mètres, permet d'utiliser au maximum les infrastructures des gares existantes. Un élément offre une capacité de 530 places assises fixes et permet de transporter 1 300 voyageurs pour une charge de

4 voyageurs par m<sup>2</sup>. Le nombre de places assises ainsi offertes en heure creuse augmente de 25 % par rapport au matériel MI 84 non réaménagé (60 % par rapport à celui qui a été réaménagé). Chaque voiture comporte 3 portes par face pour faciliter les échanges et satisfaire à l'exigence d'un temps de stationnement maximal de 50 secondes sur le tronçon central de la ligne A.



## « A LA CHARTE CITOYEN ! »

Le samedi 16 janvier 1993, dans le cadre prestigieux de la Sorbonne, se tiendra la journée d'études « Agir en citoyens » organisée par l'Association de prévention pour une meilleure citoyenneté des jeunes et le Comité de prévention et de sécurité de la RATP. La synthèse générale des travaux de cette

journée servira de base à l'élaboration d'une « Charte de la citoyenneté » et à la mise en place de « Collectifs de la citoyenneté » dans les départements de l'Île-de-France. Plusieurs centaines de jeunes, recrutés par l'intermédiaire des correspondants prévention des départements Bus, Métro et RER,

avec la collaboration de professeurs, de sociologues, pourront s'exprimer dans des ateliers débats autour de thèmes relatifs à la citoyenneté, les droits et les devoirs, l'intégration... « Tous les agents de la Régie sont invités à cette journée, pour venir expliquer à ces jeunes leurs difficultés à

faire leur travail... Si on ne rappelle pas aux jeunes et aux moins jeunes les principes de civisme, jamais les transports ne seront tranquilles... La tranquillité, c'est justement ce que désirent les agents pour bien travailler », explique Gérard d'Andréa, responsable du Comité prévention.

## ACCIDENTS DU TRAVAIL

● En 1991, quasi-stabilisation, à la RATP, du nombre d'accidents du travail avec arrêt (2 068 en 1991 contre 2 589 en 1990) et d'accidents de trajet avec arrêt (538 contre 534). On observe également une baisse sensible du nombre de journées perdues pour accident de travail (33 352 contre 38 116 en 1990). En France, la tendance est à la baisse globale du nombre d'accidents du travail (le chiffre pour 1991 est inférieur de 0,7 % au chiffre de 1990).

## RECHERCHE

● Le comité Recherche et Développement a adressé aux directeurs de département une lettre pour leur demander de lui faire part du projet de programme des opérations de recherche qu'ils entendent mener dans leur domaine sur la période 1993-1995. Afin d'établir ces programmes, tous les agents qui pourraient avoir une idée d'action de recherche intéressante leur secteur d'activités, doivent s'adresser pour la faire connaître à l'animateur de recherche de leur département.

## UNE AFFICHE NEW-LOOK POUR LA RÉGLEMENTATION DES RÉSEAUX



Une nouvelle affiche sur les règles d'utilisation, arrêtés et décrets concernant les réseaux ferrés de la RATP, est apparue sur les réseaux depuis le 1<sup>er</sup> novembre. A

l'origine de ce changement, la modification de certains textes, comme la suppression de la première classe. Agrémentée de quelques dessins, elle est plus commerciale, plus attrayante ; ses textes suivent un ordre logique, accompagnant le cheminement du voyageur — choix du titre de transport, points de vente, contrôle... jusqu'aux objets trouvés et aux réclamations. Ce qui permettra au voyageur intéressé de lire avec plus de facilité ces textes. Une brochure (voir photo), reprenant les textes de l'affiche, a été envoyée, pour leur information, à chacun des 6 500 agents de station et d'encadrement des lignes.



## LES ANTILLES A NATION

Un petit coin des Antilles reconstitué dans la station Nation : c'était à l'occasion du 500<sup>e</sup> anniversaire de la découverte des Antilles. La ligne 1 du métro, la ligne A du RER et le centre Bus de

Lagny avaient décidé de célébrer l'événement en présentant une exposition. Civilisation précolombienne, boucaniers et flibustiers, histoire de l'esclavage, les voyages de Christophe Co-

lomb, mais aussi la faune et la flore : les îles étaient racontées aux voyageurs, du 12 au 18 octobre, dans les salles d'échange de Nation et dans un bus, sur la place des Antilles.



## CINQUANTE ANS APRES

Une trentaine d'anciens élèves de la promotion « Mer-moz » (1942-1945) se sont retrouvés à l'Ecole technique de Noisiel le 23 octobre. Ce n'était pas « leur » école, puisqu'ils suivaient leurs cours à Championnet puis au dépôt de Point-du-Jour ; mais ils ont retrouvé établis et gestes d'élèves pour effectuer des travaux pratiques surprise : limer une pièce qui leur était ensuite offerte et sur laquelle étaient gravées deux dates, 1942-1992...

## SUR LE 68, HISTOBUS ET PLEXIBUS

Opéra, Palais-Royal, Louvre... la 68 est une ligne très particulière — l'une des plus longues du réseau — qui passe par les sites prestigieux de la capitale. Le 4 novembre dernier, les Parisiens ont pu y « voyager rétro ». Une première dans le genre : sept anciens bus — TN, SOMUA OP5, prêtés

par le STL et l'AMTUIR, ont roulé sur une ligne régulière, en condition normale d'exploitation. Des expositions à bord d'un Histobus, présentant l'histoire de la ligne, et d'un Plexibus « transparent » réalisé et animé par des agents de maintenance, complétaient la manifestation. Le centre

de Malakoff allait à la rencontre de ses voyageurs. Pour monter — et réussir — ce projet, il a fallu une collaboration étroite entre équipe d'exploitation et équipe de maintenance. Une démarche exemplaire qui ne peut que favoriser un rapprochement dans le travail au quotidien.



Un plexibus réalisé par les ouvriers de maintenance du centre de Malakoff.

## SALUT LES ARTISTES !



De gauche à droite, les dessins de E. Pozar, M. Tamene, M. Bleuse, F. Bardina.

Pas moins de 200 000 protège-cahiers illustrés de dessins réalisés par des agents de la RATP viendront garnir les cartables d'enfants d'écoles primaires de la région parisienne d'ici à la prochaine rentrée scolaire. Un concours organisé par le Comité de prévention et de sécurité de la Régie, ouvert aux agents de l'entreprise et à leur famille, concernait quatre thèmes à illustrer : le tag, la fraude, la drogue et le citoyen. Une centaine de dessins ont été successivement exposés à Châtelet-les-Halles, à Lachambeaudie et aux Grands-Augustins. A l'issue du vote des voyageurs (à Châtelet) et des agents, les quatre lauréats, Frédéric Bardina, du département MRB Manufacture, Ecio Pozar, machiniste au centre Malakoff, le fils de Michel Bleuse à la Direction générale (PSPH) et enfin Martial Tamene, conducteur sur la ligne 3, verront leurs œuvres reproduites sur ces protège-cahiers.

## RESTAURANTS

● **Le restaurant de Charonne-Vallès, qui était en travaux depuis mars 1992, a rouvert ses portes le 2 novembre. Celui de Philidor a fermé les siennes pour cinq mois. Quant à la restauration automatique fonctionnant 24 heures sur 24, et 7 jours sur 7, elle a été installée en septembre au centre Bus de Flandres.**

## 36 15 SITU

● **Un nouveau 36 15/SITU/RATP vient d'être mis en service. Il se caractérise par une plus grande facilité d'utilisation, l'augmentation du nombre d'accès simultanés, et la diminution des temps de réponse. Au mois d'août, plus de 51 000 appels ont été enregistrés, soit une augmentation de 3,5 % par rapport au mois d'août 1991.**

## « PASSEPORT DECOUVERTE » SUR LA 13

Une exposition sur la ligne 13, réalisée par des élèves du collège Saint-Vincent-de-Paul à Saint-Denis, a été présentée à la station Saint-Denis-Basilique, du 12 au 18 octobre. Cette exposition étant itinérante, on pourra la voir ou la revoir aux stations Saint-Lazare (15-17 décembre) et Plateau-de-Vanves (19-21 janvier). A la base de cette exposition : une opération, « Passeport découverte », organisée au printemps dernier par le conseil général de Seine-Saint-Denis et dont le but était de mettre en contact les jeunes des collèges avec le monde du travail. Des thèmes d'étude étaient proposés : énergie, santé, communication... C'est ainsi qu'une classe de



vingt-deux jeunes ayant retenu le thème des transports prend contact avec la ligne 13. Raymond Vaesken, inspecteur de terminus à Pleyel pilote les jeunes. Après une présentation de l'exploitation d'une ligne de métro au collège, il met sur pied quatre journées de

visite : la station Saint-Denis-Basilique (recette, appareils de contrôle, installations...), le terminus Pleyel (poste de manœuvre local...), l'atelier MRF d'entretien de Pleyel, et le PCC. L'exposition montée par les jeunes dans leur collège connaît un tel succès

que les agents de la ligne 13 décident de présenter le travail des enfants aux voyageurs, dans différentes stations de la ligne. Conséquence non prévue de ces échanges, un jeune du collège Saint-Paul est aujourd'hui élève de l'école technique de la RATP !

## REVUE DE PRESSE INTERNE



L'année 1993 sera marquée sur la ligne 8 par un projet d'animation destiné aux adolescents des classes de 4<sup>e</sup> et 3<sup>e</sup> des collèges du Val-de-Marne. Le numéro 10 d'« Info Ligne 8 » présente les buts et objectifs de cette animation. « Proposer aux jeunes scolaires la structure et l'expérience de notre entreprise comme support de base à la découverte du monde du travail. Sensibiliser aux notions élémentaires de civisme régissant la vie en société. Établir des contacts entre les scolaires et les agents d'exploitation. Avec nos partenaires de l'Éducation nationale, établir un programme au service de nos intérêts communs. Un aspect original de cette animation est l'ac-

cueil de ces jeunes gens durant quelques jours sous l'aspect d'un stage en entreprise au cours duquel ils seront en contact avec tous les départements et services qui font fonctionner notre entreprise. Pour clore cette opération, les classes concernées seront invitées à participer à un jeu concours axé sur les connaissances acquises pendant le stage. » « Info Ligne 8 » n° 10, octobre 1992.

Dans son dernier numéro, « Actualités » signale une commande peu ordinaire faite aux Ateliers de Championnet. « La future maison des transports de Lyon-Bercy accueillera une partie du musée des transports urbains — l'AMTUIR — ac-

tuellement installé à Saint-Mandé. Pour préparer cette opération, le département Patrimoine a confié la restauration d'environ quarante véhicules aux départements MRB et MRF. La Carrosserie et la Manufacture restaureront 12 véhicules : 8 autobus, 3 omnibus hippomobiles et un taxi G7. Cela représentera environ 8 000 heures de travail sur une période de deux ans. » « Actualités », journal des Ateliers de Championnet, n° 10, novembre-décembre 1992.

Le centre de Pavillons présente, dans le numéro 9 de son journal, les actions menées dans le domaine de la sécurité avec la police, les écoles,

les parents, des magistrats. Une action particulière a été entreprise, concernant le tramway. « Il apparaît que des écoliers et adolescents n'ont pas perçu le danger que peut représenter le tramway utilisé à des fins ludiques. Aussi, un projet de partenariat avec la Police nationale, l'Éducation nationale et une compagnie d'assurances est à l'étude. Un courrier de sensibilisation sera adressé aux représentants d'établissements et aux représentants des parents d'élèves. » « Info Les Platanes », n° 9, octobre 1992.

Vous trouverez dans le numéro 5 d'« Enjeux » un article sur les règles qui président au

choix d'un nom pour les points arrêt RATP avec, comme exemple, le nom du 8 Mai 45. « Trois stations devaient porter ce nom sur la ligne du tram : Saint-Denis 8 Mai 45, Bobigny 8 Mai 45 et La Courneuve 8 Mai 45. Seule la station de la Courneuve l'a gardé, jouxtant la station de métro à l'appellation identique. Les deux autres se sont transformées en Marché de Saint-Denis et La Ferme, dénomination issues de lieux historiques appartenant à la toponymie des deux villes. Des soucis en moins pour les voyageurs... » « Enjeux », journal du département Commercial, n° 5, septembre-octobre 1992.

## PARIS, ROMAN D'UNE VILLE

Comment l'architecture du XIX<sup>e</sup> siècle a-t-elle façonné le visage de Paris, c'est le thème du film vidéo *Paris, roman d'une ville* que Stan Neumann a réalisé pour La Sept, l'ancienne chaîne de télévision. C'est à une véritable leçon d'architecture que nous invitent le cinéaste et François Loyer, historien d'art spécialiste en architecture. Qui se passionne pour les transports urbains ne peut rester indifférent à cette « leçon de vil-

le » durant laquelle la caméra apprend (ou réapprend) à voir au-delà des façades des immeubles bour-



Paris, roman d'une ville  
En film de Stan Neumann  
d'après les travaux de François Loyer

VHS  
la sept la sept

# PARIS

geois, comment s'est constitué le tissu urbain actuel.

*Paris, roman d'une ville* ; un film vidéo de Stan Neumann d'après les travaux de l'historien d'art François Loyer. Coproduction : La Sept/Les Films d'Ici/Musée d'Orsay/Caisse nationale des monuments historiques et des sites/Centre audiovisuel de Paris. 169 francs. Pour points de vente, joindre La Sept Vidéo : 50, avenue Théophile-Gautier 75016 Paris/Minitel 36 15 LA SEPT.

## DES CHIENS ET DES HOMMES

La RATP vient d'ouvrir, à Sucy-en-Brie un centre cynophile comportant tout ce qui est nécessaire pour héberger, nourrir, soigner et entraîner une quinzaine de chiens de race malinoise, avec une extension possible à 25 chiens. Actuellement, le nombre de chiens est de 9 ; il augmentera en 1993. Leur rôle est essentiellement préventif ; il permet d'assurer la protection des voyageurs et du personnel sur les réseaux de

transports. Ce centre dépend du département Environnement et sécurité. Sur le même terrain la RATP dispose également d'un centre de sécurité qui regroupe trois fonctions : la formation du personnel à la lutte contre l'incendie, la préparation au brevet de secouriste, ainsi que les séances de recyclage des moniteurs de secourisme. Ce centre dépend de la Délégation générale de sécurité (Présidence).



## OPEN DES NATIONS CYCLISME A BERCY

Pour la deuxième année consécutive, la RATP était le partenaire officiel de l'Open des Nations à Bercy, épreuve cycliste internationale qui s'est déroulée les 23, 24 et 25 octobre dernier au POPB de Bercy.

## CHAMPIONNAT DE FOOTBALL INTERCITES : 3<sup>e</sup> EDITION

Le coup d'envoi de cette Troisième Edition du championnat de football inter-cités est intervenu le 7 novembre dernier. A l'initiative du Comité de prévention et de sécurité de la RATP, 58 équipes (50 équipes lors de la 2<sup>e</sup> édition), soit plus de 800 jeunes des banlieues de l'Île-de-France, vont en découdre, sportivement, tout au long de ce véritable championnat qui s'achèvera par la finale, peut-être au parc des Princes selon le souhait des organisateurs, pour couronner cette épreuve au succès jamais démenti.

Les maillots des équipes, outre le logo de la RATP, comportent ceux des partenaires qui financent cette opération. Comme l'année précédente, le recrutement des équipes a été effectué



par le biais des correspondants prévention de la Régie. Les arbitres sont constitués, à 90 %, par des agents volontaires de l'entreprise qui assure par l'intermédiaire du département BUS, et avec les

associations, le transport des équipes vers les lieux de rencontre.

Cette épreuve, outre le fait qu'elle permet à des jeunes des milieux défavorisés de participer à un projet sportif couvert par les médias,

encourage « le sens de l'effort collectif et le sentiment de solidarité, tout en leur permettant de côtoyer des agents de la RATP », note Gérard d'Andréa, responsable du Comité prévention.

## ACCES CONTROLE AUX LOCAUX DE L'IGT

● Conformément à la loi, il est porté à la connaissance des agents que les locaux de l'Ingénierie générale technique sont équipés, depuis le 14 décembre 1992, d'un système de contrôle des accès fonctionnant au moyen d'une carte à puce. Les agents concernés sont informés que certaines données relatives à leur identité seront conservées dans la mémoire de l'ordinateur gérant le système. Le droit d'accès aux informations s'exerce directement auprès du responsable de l'entité « Affaires générales » de l'IGT, 7, square Félix-Nadar, à Vincennes.

## PARAPENTE (suite)

● Dans le numéro 26 de novembre 1992 (page 31), ELL informait ses lecteurs que l'association « Les ailes du ticket » assurait la pratique du parapente. Les agents peuvent également pratiquer ce sport au Para-club de la RATP qui dispose depuis 1986 d'une importante section et a toute les compétences requises pour animer cette activité. Le Para-club, 36, rue Pierre-Curie, 94200 Ivry.

**Gigantesque  
« Torse nu »  
de Botero  
trônant sur les  
Champs-Élysées.**

