

ENTRE LES LIGNES

LE MENSUEL DES AGENTS DE LA RATP

avril-mai 2003 - n° 129

DANS LA VILLE

La mobilité à
l'heure espagnole

A LA LOUPE

Siel, mon Métro !

DOSSIER

POUR UN MONDE ACCESSIBLE À TOUS

RATP



p.4

ON EN PARLE

LES SUJETS D'ACTUALITÉ

Des spécialistes commentent l'actualité de l'entreprise autour de trois thèmes : les nouveaux enjeux de l'unité Installations locales du transport voyageurs (ITV), l'instauration d'une prime au tour sur la ligne 4, les chiffres de l'insécurité sur les réseaux.

chérie... tu pourrais découper les poches de ma veste s'il te plaît...



DOSSIER

2003 : L'ANNÉE DU HANDICAP

2003 : année européenne des personnes handicapées. Du protocole sur l'emploi à la mission accessibilité, contribution des différents acteurs de l'entreprise à cette grande cause nationale.

p.12

DOSSIER

p.6

REPÈRES

LA RELATION CLIENTÈLE À DISTANCE

Trois enquêtes permettent d'analyser la qualité de ces relations en plein essor.

p.7

SUR LE VIF

PROFESSION MÉCANICIENNE

Christine Pederancino a toujours aimé la mécanique. Elle fait partie, aujourd'hui, des équipes MRB au centre bus de Lagny.

p.8

SUR LE VIF

LE RÉSEAU BUS « ON LINE »

Des sites Internet investissent les centres bus. Paroles des premiers internautes.

p.20

ARRÊT SUR IMAGES

TOUS À L'ABRI

Avec le mobilier urbain, le design est entré dans le paysage des villes. La preuve avec un petit tour de France.



p.22

DANS LA VILLE

MULTIMODALITÉ ET MOBILITÉ À L'HEURE ESPAGNOLE

Le 55^e congrès mondial de l'UITP s'est tenu à Madrid sur un thème cher à cette capitale en pleine expansion.

p.24

RESSOURCES

UITP : FICHE TECHNIQUE

p.25

PANORAMIQUES

p.30

PASSIONNÉMENT

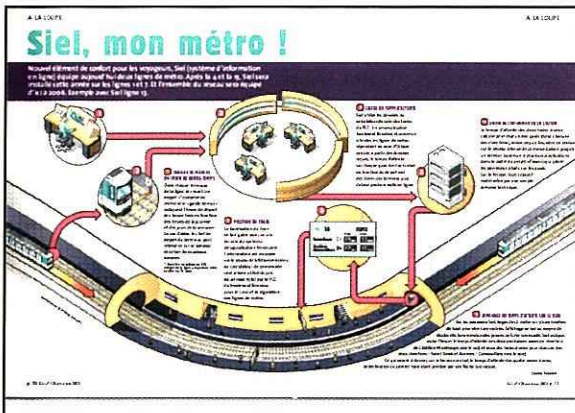
LE BONHEUR EST SOUS LA MER

Le grand bleu de Gilles Clarens, chargé d'affaires, est peuplé de requins-baleine, de bancs de corail et d'épaves fantastiques...

p.10

À LA LOUPE SIEL, MON MÉTRO !

En 2006, l'ensemble du réseau sera équipé du Système d'information en ligne Siel. Il est temps de savoir comme ça marche : prenons la ligne 13...



CLAUDINE HURTER,
chef de projet au
département Bus

PROFESSION MACHINISTE

Qu'advient-il du projet sur l'évolution du métier de machiniste à l'heure de la mise en œuvre de la Bus Attitude ?

« Nous approchons du terme du protocole des expérimentations avec la certitude aujourd'hui qu'il y a des possibilités pour faire évoluer les conditions d'exercice du métier de machiniste. Sur certains aspects, notamment celui de la réglementation, la Bus Attitude s'inscrit dans le prolongement du travail entrepris, pour le compléter. Le projet "évolution du métier de machiniste", démarré en 1999, a donné lieu à dix-sept expérimentations dans les centres bus portant sur quatre thèmes principaux – le choix des services, le temps de pause, l'alternance à la conduite et la réglementation. Les expérimentations locales conduites selon une démarche participative avec l'ensemble des acteurs directement impliqués, machinistes, partenaires sociaux locaux, encadrement, se sont construites pas à pas en tenant compte des attentes et des réalités du terrain. Les bilans de ces actions, réalisés par les centres, montrent une grande richesse et une importante diversité. Présentés en début d'année aux partenaires sociaux de chaque centre, ils le sont actuellement auprès des représentants au niveau du département. À l'issue de ces présentations, Philippe Martin, directeur de Bus, annoncera les grandes orientations retenues et les cadrages nécessaires à la mise en œuvre pour poursuivre ou étendre aux centres bus qui le souhaitent, les évolutions amorcées et tracer les "nouveaux chantiers" concernant le métier de machiniste, comme l'alternance et la mobilité. Il présentera le cédérom "boîte à outils", recueil des bilans mis à la disposition des équipes de terrain. Ce travail fondé sur un modèle de changement dynamique et consensuel avait débouché, dès 2000, sur l'instauration de la présomption de justesse pour le machiniste "seul maître à bord" et la refonte de la formation initiale. Il s'articule naturellement avec la Bus Attitude, qui prend le relais pour progresser sur les aspects de "vie à bord du bus" et la restauration des règles d'usage.

p.31

AVANT-APRÈS DES PORTILLONS DISSUASIFS

Les portillons de bout de quai ne suffisaient plus à arrêter certains voyageurs. Des modèles plus efficaces ont fait leur apparition.



Accès interdit.
Danger de mort

Accès interdit
Danger
Zona proibida
Gefahr
Acceso prohibido
Peligro
Accesso vietato
Pericolo

Entre Les Lignes : LAC A 85, 54, quai de la Rapée, 75599 Paris Cedex 12. Délégation générale à la communication-RATP. Tél. : 01 44 68 / 36 51/36 44/36 68.
Directeur de la publication : Gilles Alligner. **Rédaction** : Simone Feignier, Nadine Guérin, Yan Rodriguez. **Ont participé à la rédaction de ce numéro** : Patrick Coupechoux et Franck de Lavarène. **Photographies** : DGC-AV. **Couverture** : Bertrand Chabrol.
Conception et réalisation graphique : **TEXTUEL**. **Chef de projet** : Véronique Deldicque.
Directrice artistique : Danielle Guigui. **Maquettiste** : Anthony Teixeira.
Secrétaires de rédaction : S. Gajard et C. Ledoux. **Réviseur** : Dominique Joubert.
Photogravure : Question d'Édition. **Imprimerie** : Torcy Québecor. N° ADEP 1791.
Membre de l'Union des journaux et journalistes d'entreprise de France, UJEF.
Abonnement : 22,80 € (27,50 € pour l'étranger), pour 10 numéros. Les demandes sont à adresser à Entre Les Lignes, 54, quai de la Rapée, 75599 Paris Cedex 12. **Retraits de la RATP** : vos changements d'adresse sont à transmettre par écrit au bureau des Pensionnés, 30, rue Championnet, 75889 Paris Cedex 18.

MAINTENANCE ET OFFRE DE SERVICE



GILLES ALIGON/DGC-AV

GIANCARLO SANTILLI,
directeur de l'unité ITV

« ITV assure la maintenance des équipements du métro et du RER dans le domaine, aujourd'hui particulièrement stratégique, de l'information aux voyageurs (Siel, téléaffichage...), celui de la protection des personnes et des biens (vidéosurveillance, alarmes...) et des systèmes d'aide à l'exploitation (téléphonie, alarmes...). Ces activités sont désormais déterminantes pour répondre aux attentes des voyageurs traduites par le Stif en une demande de qualité de service renforcée. Par ailleurs, nous évoluons dans un champ technologique en plein essor avec l'informatique industrielle devenue de plus en plus le « cœur technique » de nos systèmes et équipements. Face à ces mutations, nous devons faire preuve d'anticipation sous peine de déclin. L'organisation mise en œuvre consiste à élargir la couverture de service

de 6 à 20 heures avec une permanence le week-end et les jours fériés. Cette évolution vise à augmenter la disponibilité des équipements destinés aux voyageurs et aux exploitants et à améliorer la réactivité. Dans le même temps, nous relançons la maintenance préventive qui avec le correctif constituent les gages d'une maintenance efficace. Ces dispositions s'accompagnent d'une création de trente-deux postes, ce qui augmente

de près d'un quart l'effectif opérateurs de l'unité. S'y ajoutent des programmes de formation, des travaux de modernisation et d'aménagement des locaux, la mise à disposition de véhicules supplémentaires, des compléments d'outillage... Ces investissements importants doivent nous permettre d'atteindre les objectifs de production fixés, d'améliorer nos performances économiques et en qualité de service et de développer nos activités en prenant en charge de nouveaux projets. Nous pouvons réussir. »

❓ Résultat de la démarche de modernisation et de développement de la maintenance engagée au département M2E, l'unité Installations locales du transport voyageurs (ITV) évolue avec l'instauration début mars de nouvelles modalités de fonctionnement et d'organisation. Quels en sont les enjeux ?



G. DUMAX/DGC-AV

ANDRÉ GAUDIN,
directeur de la ligne 4

« La mise en service du PCC modernisé, en novembre 2001, sur la ligne 4 a entraîné des changements dans l'organisation du travail ; l'innovation sociale étant le juste corollaire de l'innovation technique. En effet, après l'intégration des fonctions de manœuvres

et départ au PCC, la fonction chef de manœuvre dans le terminus avait perdu la quasi-totalité de son contenu, ce que les intéressés vivaient mal. Dans ce cadre-là, il a donc été proposé aux dix-sept chefs de manœuvre concernés un reclassement au mieux de leurs demandes parfois dérogoires. Ils ont

tous obtenu satisfaction sur leur premier choix (reclassement conducteur, chef de départ, GMT, passerelle B1 et mutation sur une autre ligne). Dans le même temps, il a été proposé aux conducteurs, sur la base d'un temps de travail et de conduite inchangés, de reprendre à leur compte la surveillance réciproque ●●●

❓ La mise en service d'un PCC décentralisé sur la ligne 4 a entraîné une nouvelle organisation du travail. Quelles en sont les grandes lignes ?

EXPLOITATION

●●● lors des garages et des dégarages. Toute activité supplémentaire devant naturellement donner lieu à compensation, une prime, fixée sur la base des tours

effectués, a été attribuée. Le nombre maximal est de quatre tours par service avec une moyenne de 3,92. Cette nouvelle prime s'élève à 1,40 euro par tour effectué

par chaque conducteur, soit une centaine d'euros par mois pour un conducteur titulaire travaillant normalement vingt jours dans le mois.

En incitant les conducteurs à la bonne réalisation du service prévu, elle conduit à concilier leur intérêt avec celui des voyageurs et de l'entreprise.

Ce nouveau système permet également, sans remettre en cause son existence, de corriger une limite de la prime CCSF (prime conduite confirmée en sécurité ferroviaire). En effet, alors qu'elle avait initialement été bien distribuée aux plus anciens, donc à ceux qui

roulaient le plus, elle a été étendue progressivement à tous les conducteurs, y compris à ceux qui roulent moins, ce qui amène dans certains cas à ce qu'un conducteur qui roule le plus gagne moins après avoir perdu la CCSF à la suite d'un écart dans l'application de la réglementation. C'est pourquoi je considère que la prime au tour est équitable, car un conducteur qui roule plus gagne plus.

Je crois aujourd'hui à la vertu de «primer» un certain nombre d'éléments comme la production et certaines contraintes (prime de nuit, de réveillon...), ce qui existe déjà et va dans le bon sens. »



ILLUSTRATIONS : LAURENT RICHARD



BERTRAND CHABROL/DCC-AV

BILAN SÉCURITÉ 2002

ALAIN CAIRE,
directeur du département
Environnement et Sécurité

« La sécurité sur les réseaux de la RATP a évolué de façon favorable au cours de l'année 2002 en ce qui concerne les violences dont ont été victimes les voyageurs. Elles sont globalement en baisse de près de 20 % par rapport à l'année 2001 et se situent maintenant à un niveau nettement inférieur à ce qu'elles étaient en 1989, ce qui est vraisemblablement unique pour l'ensemble des réseaux européens. Concernant les agents, les atteintes physiques sont, elles aussi, en diminution de 5,5 % par rapport à 2001. Mais le fait le plus notable est la diminution de 15 % des violences dont ont été victimes les machinistes. Une première depuis 1991.

Il est vrai que les annonces faites par la préfecture de police concernant les délits dans Paris sur le métro ont parlé d'une augmentation globale de 6 %. Il s'agit en fait du problème des pickpockets, dont l'activité continue de se développer bien que les arrestations

se multiplient (plus de quatre cents chaque mois). La cause en est le sentiment d'impunité généralisé chez les auteurs de ces actes de délinquance, compte tenu du très faible nombre de peines de prison effectuées (de l'ordre de 1 % des pickpockets interpellés). »

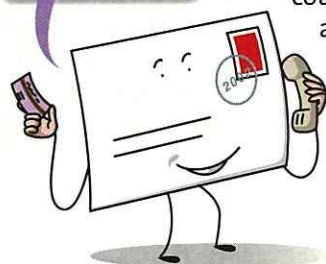
? La presse a fait état d'une augmentation de l'insécurité sur les réseaux. Il semble pourtant que la sécurité s'améliore. Qu'en est-il exactement ?



La relation clientèle à distance

Les relations à distance avec les clients connaissent un fort développement. Bilan à travers les trois enquêtes réalisées, en décembre 2002, par l'unité Relations de service de CML.

70 %



Un échantillon de trois cents clients ayant envoyé un courrier de réclamation au cours de l'année 2002 a été interrogé par téléphone. **70 %** sont satisfaits du traitement de leurs réclamations (au lieu de 63 % en 1999). Il s'agit

de la troisième mesure de satisfaction après celles réalisées en 1996 et 1999. Ils se sentent plutôt considérés et compris, mais des efforts sont attendus sur le sens commercial et l'argumentation. Si 80 % d'entre eux privilégient le contact par courrier, c'est par méconnaissance de la possibilité d'utiliser le site Internet, que près des deux tiers se déclarent prêts à utiliser en remplacement.

27 000

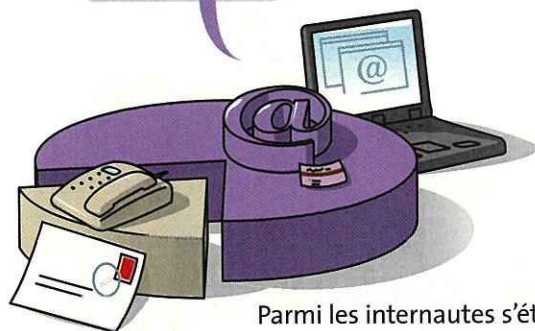


Les 27 000 internautes ayant contacté la RATP par mail en 2002 pour des demandes d'information ou des réclamations ont reçu un message les invitant à répondre à un questionnaire comportant plus de quarante questions.

75 % des réponses sont parvenues le jour même de l'envoi et le jour suivant révélant ainsi une forte réactivité. Le taux de retour de 20 %, soit près de 5 600 réponses, très élevé, est significatif du besoin de s'exprimer et de l'intérêt pour le service public.

La population internaute est répartie de façon homogène entre les différentes tranches d'âge. Plus des deux tiers affichent une fréquentation régulière du site de la RATP et ce, de leur adresse privée.

78 %



Parmi les internautes s'étant adressés à la RATP pour une réclamation et ayant laissé leurs coordonnées lors de l'enquête, **cent** ont été recontactés par téléphone.

78 % plébiscitent l'e-mail, loin devant le téléphone et le courrier qui demeure le support officiel à utiliser en cas de litige. Les réclamations portent principalement sur les situations de transport perturbé.

80 % ont une perception plutôt positive de la relation engagée avec la RATP sur Internet. Ils se montrent tolérants sur les délais de réponse jugés rapides, mais attendent des réponses plus précises, argumentées et personnalisées. À la recherche d'interactivité, ils demandent à être informés régulièrement de l'avancement de leur dossier.

100 % des internautes interrogés estiment indispensable l'accusé de réception pour être certains que leurs messages ont été pris en charge par la RATP.

NADINE GUÉRIN

Christine Pederancino s'étonne du regard que certains portent encore sur son métier de mécanicienne à la RATP. Histoire d'une vocation.

Profession mécanicienne

Elles sont trois, sur les trente-six mécaniciens d'entretien du centre bus de Lagny. Une proportion que l'on retrouve dans les autres centres, en dehors de ceux qui, faute d'aménagements spécifiques tels que vestiaires et sanitaires, ne peuvent accueillir des femmes. Christine Pederancino est l'une d'elles, et elle s'étonne que l'on puisse être surpris de la voir exercer ce métier d'homme. Elle a toujours aimé la mécanique et tout naturellement obtenu un BEP-CAP de mécanique auto avant de pousser jusqu'au bac pro. Elle a tout d'abord travaillé dans un garage. « Mais pas longtemps, précise-t-elle. On ne me donnait que des vidanges à faire et on ne tenait pas compte de mes compétences ; sans doute parce que j'étais une femme ? » C'est alors qu'elle apprend,

par hasard, que la RATP recrute des mécaniciens d'entretien. Elle postule, et se retrouve ainsi, en 1997, au centre bus d'Asnières, puis de Thiais, et aujourd'hui de Lagny.

Aux côtés de ses collègues mécaniciens carrossiers, électriciens, Christine serait plutôt ce que l'on appelle une « généraliste ». Sa mission consiste à inspecter une fois par mois les cent vingt-huit bus du centre. Elle en vérifie le bon état et assure l'entretien courant de l'habitacle – sièges, panneaux de lignes, vitres... – et du moteur.

Mais Christine ne souhaite pas « rester en fosse ». Elle prépare une maîtrise de maintenance qui lui permettra, si elle l'obtient, « de ne plus se salir les mains tout en restant dans un atelier de maintenance de MRB » où elle se sent bien.

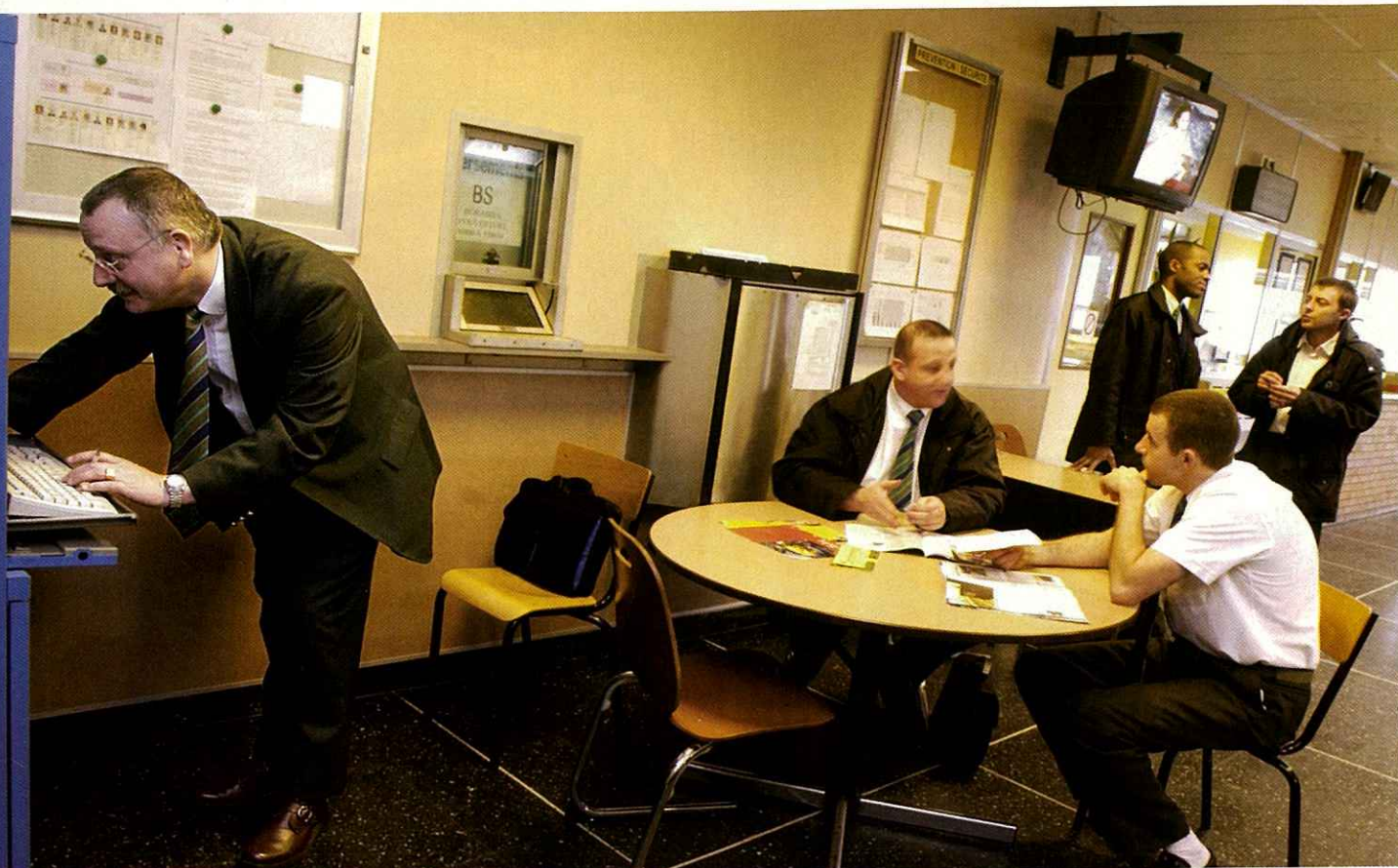
Des femmes à l'honneur

Les femmes dans le travail et les métiers encore peu féminisés : tel était le thème de l'exposition « Il était une fois l'histoire des femmes », organisée par la mairie du 13^e arrondissement de Paris à l'occasion de la Semaine internationale de la femme (3-8 mars). La RATP était bien représentée, et plus particulièrement MRB, à travers le portrait d'Elijarassi Amiral, mécanicienne d'entretien au centre bus de Lagny, dont la ligne 62 traverse l'arrondissement. Honorées, également, les femmes de l'hôpital de la Salpêtrière, de la SNCF ou des pompiers de Paris...

« Le métier de mécanicien d'entretien, remarque-t-elle, ne présente aucune difficulté pour une femme. C'est même grâce à notre présence que les conditions de travail des hommes se sont améliorées. Les ateliers ont en effet été équipés plus rapidement d'appareils de levage des roues ou des tambours de frein. »

En fait, la vraie difficulté pour Christine est de trouver chaussure à son pied ou gants à sa taille : les fournisseurs de vêtements de travail ignorent en effet les petites pointures !

SIMONE FEIGNIER



<http://reseaubus.ratp.fr> : c'est le sésame des sites internet des centres bus. Un an après l'offre de connexion proposée par six centres bus, la généralisation est décidée. Regards des tout premiers utilisateurs.

Le réseau Bus « on line »

« **A**vis aux amateurs. Je suis volontaire pour prendre vos nuits à la place de mes après-midi sur le 183. » Cette petite annonce, tout à fait honnête, suivie de la signature de son émetteur, pouvait être consultée dernièrement, parmi d'autres, sur l'ordinateur mis à disposition dans la salle du personnel du centre de Thiais. Cinq autres centres bus – Fontenay-aux-Roses, Malakoff, Lebrun, Point-du-Jour, Créteil – et treize terminus disposent de matériel équivalent. Ils expérimentent depuis la fin 2001 une application internet destinée au personnel Bus et MRB accessible – via une

connexion personnelle et sécurisée – à partir des équipements proposés et du domicile des agents.

Un bon accueil en interne

« Au moment où la RATP s'appuie sur les technologies de l'information et de la communication (TIC) pour accroître ses services aux voyageurs (télébillettique, bouquets de services, système Siel...), la question se posait en interne de faire bénéficier d'outils comparables les onze mille machinistes du département, nomades, par définition, et les opérateurs de maintenance de MRB », explique Patrick Salerno, chef du projet TIC à Bus.

Grâce à l'engagement des centres pionniers, le projet voit le jour et reçoit un accueil favorable de la part des utilisateurs. Au point que le bilan réalisé en mai 2002 conduit à une décision de généralisation dans une version déjà évoluée et qui ne s'arrêtera pas là...

Les sites, avec la personnalisation de chaque centre sur la base d'une architecture commune, ont été conçus avant tout pour faciliter au quotidien la vie professionnelle. En 2002, Fabien Rosier, alors jeune machiniste à Thiais, se familiarise à la navigation sur le site grâce à l'aide d'un collègue : « J'étais curieux des informations sur



Les ordinateurs sont en accès libre, ici dans la salle du personnel au centre bus de Thiais et dans un terminus.

le centre et de celles qui me concernent personnellement comme la répartition de mes services. Les nombreuses consultations sur les tableaux d'affichage ne les rendent pas toujours très lisibles. Je venais d'être recruté, ça m'a aidé à m'intégrer, à mieux comprendre l'organisation. »

Trois types d'informations sont disponibles : celles relevant du département et de l'entreprise (grands projets, actualités...), des données « métier » (tableaux de marche, roulements, comptes de temps...) et, enfin, les informations relevant du centre (organigrammes, travaux sur les lignes...), sans oublier un espace de communication entre collègues et avec l'encadrement : petites annonces, bourse d'échanges de services ou de congés... Lionel Amodia, machiniste également à Thiais, réalise quant à lui 99 % de ses connexions de son domicile : « C'est une question de

confort ! Le fait de pouvoir télécharger à n'importe quel moment des formulaires administratifs tels que la dotation d'habillement ou la pose de congés occasionne un gain de temps. »

Favoriser le décroisement

Des propos partagés par Olivier Condore, machiniste à Malakoff, qui attend même un traitement encore plus rapide où les formulaires seraient directement remplis en ligne. « Par ailleurs, reprend Lionel, je ne peux concevoir de travailler dans une entreprise sans connaître ses orientations, je suis donc particulièrement intéressé par les informations transversales. »

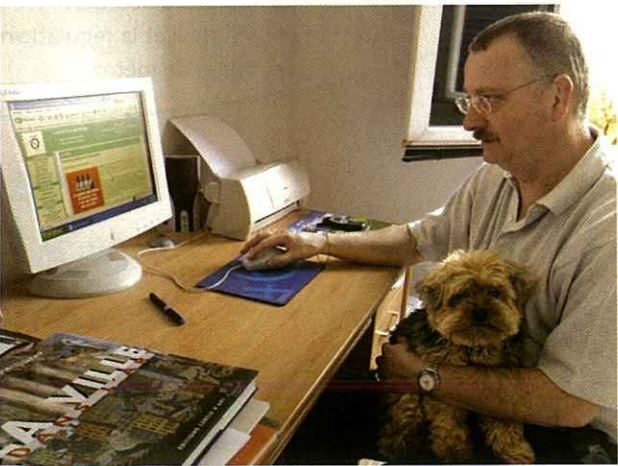
Même enthousiasme chez Dominique Rodriguez, machiniste à Créteil, internaute passionné qui participe aux forums de discussions, comme

pour ses collègues initiés plus récemment à l'informatique, l'utilité de ce service n'est plus à démontrer. C'est pourquoi, à l'image d'autres grandes entreprises et pour le bénéfice du plus grand nombre, ils émettent le vœu que la RATP soutienne l'équipement personnel par le biais d'achats groupés et de prix compétitifs.

NADINE GUÉRIN

Pour en savoir plus

Le déploiement commencé au printemps permettra à terme aux vingt-trois centres bus ainsi qu'aux relais de Bussy et Massy de proposer soixante-dix postes de consultation en libre-service de la salle du personnel Bus et de l'atelier de MRB. Une soixantaine de bornes interactives seront déployées dans les principaux terminus communs à partir de l'automne 2003. Au fur et à mesure de leur installation, les sites feront l'objet d'une communication sous la forme d'un guide de l'utilisateur remis à chaque agent et par voie d'affiche. Au mois de février, lors du Top Corn Corporate 2003, l'attribution du Grand Prix du jury, section multimédia, récompensait l'originalité et la pertinence de la démarche.



Lionel Amodia : « Un outil simple, rapide, qui donne accès à toute sorte d'information, pas seulement celle de mon centre. »

B. MARGUERITE / DGC-AV

Siel, mon métro !

Nouvel élément de confort pour les voyageurs, Siel (système d'information en ligne) équipe aujourd'hui deux lignes de métro. Après la 4 et la 13, Siel sera installé cette année sur les lignes 1 et 7. Et l'ensemble du réseau sera équipé d'ici à 2006. Exemple avec Siel ligne 13.



3



1 TABLEAU DE MARCHÉ DU TRAIN OU GARDE-TEMPS

Dans chaque terminus de la ligne, la « machine départ »* conserve en mémoire le « garde-temps » indiquant l'heure de départ de chaque train en fonction des heures de la journée et des jours de la semaine. En cas d'aléas, le chef de départ du terminus peut intervenir sur ce tableau et entrer de nouveaux horaires.

* Fonction transférée au PCC intégré de la ligne 4 depuis sa mise en service, fin 2001.

2 POSITION DU TRAIN

La localisation du train se fait grâce aux circuits de voie du système de signalisation ferroviaire. L'information est envoyée, via le réseau de télétransmissions, au calculateur de commande centralisée utilisé depuis les années 1960 par le PCC du boulevard Bourdon pour le suivi et la régulation des lignes de métro.

INFOGRAPHIE STÉPHANE JUNGERS

3 CALCUL DU TEMPS D'ATTENTE

Siel utilise les données du calculateur de suivi des trains du PCC. Un serveur, localisé boulevard Bourdon, et commun à toutes les lignes du métro, répondant au nom d'Octave calcule, à partir des données reçues, le temps d'attente sur chaque quai. Il est actualisé en fonction du départ réel des trains des terminus puis de leur position réelle en ligne.

4 ENVOI DE L'INFORMATION EN STATION

Le temps d'attente des deux trains à venir, calculé pour chacun des quais (donc chacune des directions), arrive depuis Bourdon en station via le réseau interne de communication jusqu'à un serveur (commun à plusieurs applications dans le cadre du projet «Piano») qui pilote les panneaux situés sur les quais. Sur le terrain, tout cela est matérialisé par une simple armoire technique.

4

5

M 13		14:15	
		1 ^{er} train	2 ^e train
Saint-Denis	▷	04 min	11 min
Asnières Gennevilliers	▷	07 min	15 min

5 AFFICHAGE DU TEMPS D'ATTENTE SUR LE QUAI

Sur les panneaux Siel, larges de 1,2 mètre sur 50 centimètres de haut pour être bien visibles, l'affichage se fait au moyen de diodes électroluminescentes jaunes de forte luminosité. Siel indique, outre l'heure, le temps d'attente des deux prochaines rames en direction de Châtillon-Montrouge, vers le sud, et ceux des trains à venir pour chacune des deux directions – Saint-Denis et Asnières – Gennevilliers vers le nord.

Ce qui revient à donner, sur le tronçon central, le temps d'attente des quatre rames à venir, la destination du premier train étant pointée par une flèche lumineuse.

SIMONE FEIGNIER

p.14 L'emploi des handicapés à la RATP a déjà fait l'objet de trois protocoles d'accord.

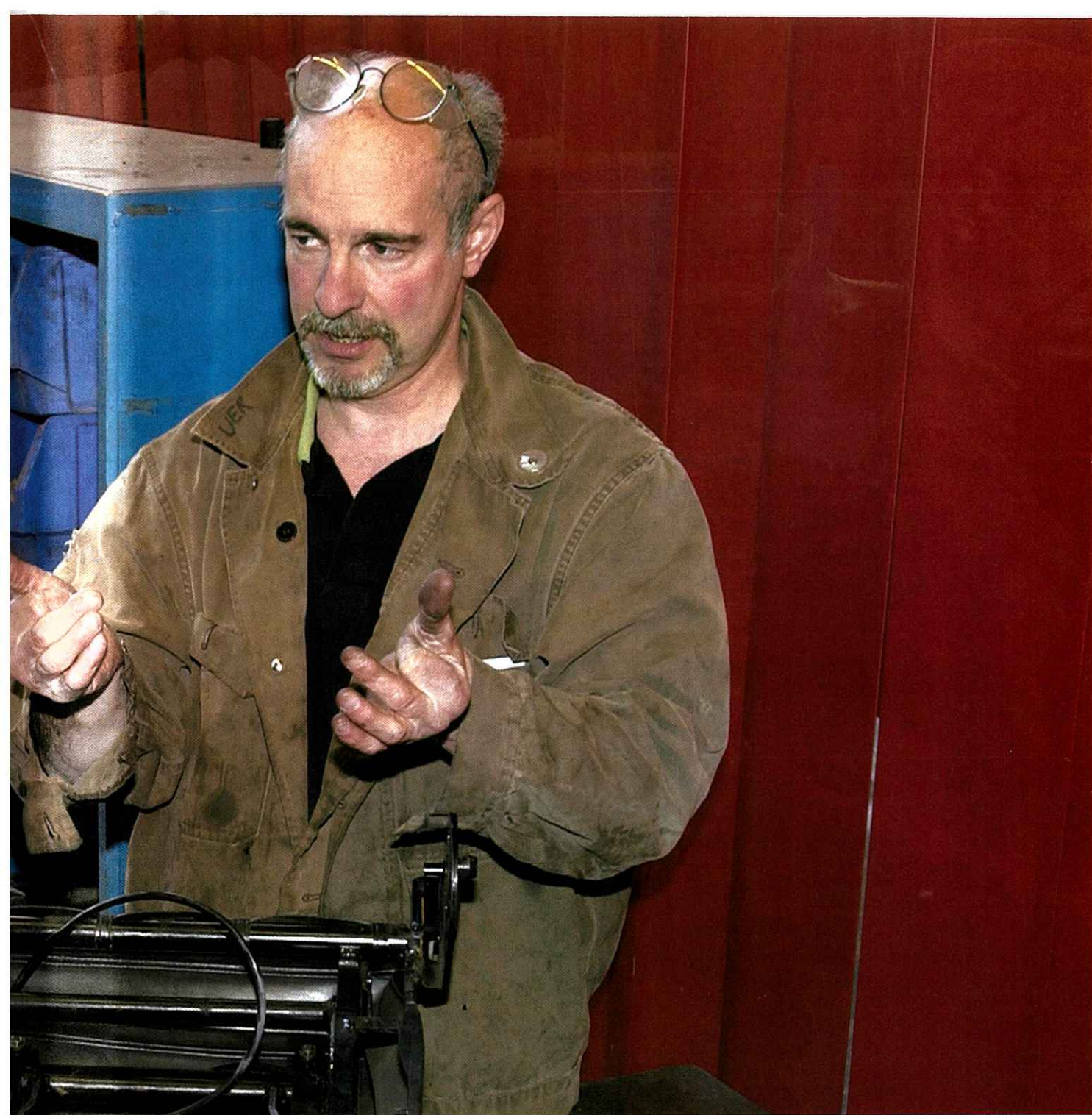
p.17 La mission Accessibilité également au service d'un public interne.

p.18 État des lieux de la ligne 54 pour la rendre accessible à tous, en compagnie du responsable de l'aménagement urbain VIL 75.

Dossier

RÉALISÉ PAR PATRICK COUPECHOUX

**2003 : année européenne des personnes handicapées.
Du protocole sur l'emploi à la mission accessibilité,
contribution des différents acteurs de l'entreprise à cette
grande cause nationale.**



2003 : L'ANNÉE DU HANDICAP

Impulser une politique mobilisant l'ensemble

En 1995, la RATP signait le premier protocole d'accord pour l'emploi des personnes handicapées. Depuis, deux nouveaux accords ont vu le jour. Un grand pas a été fait tant au niveau des mentalités que des actions. Alain Henrion, responsable de l'unité Politiques sociales, salariales et de prévention à GIS, fait le point sur l'insertion des handicapés dans l'entreprise.



Michel Charbonnier (à gauche) et Guy Chabanis sont malentendants. Ils travaillent aux ateliers de Championnet dans l'entité FER chaudronnerie et s'expriment par le langage des signes.

Entre les lignes - Un accord, en dehors du fait qu'il permet de satisfaire à une obligation légale, présente-t-il un intérêt particulier pour une grande entreprise comme la RATP ?

Alain Henrion : Le plus satisfaisant, dans un accord comme le protocole relatif à l'emploi de personnes handicapées* à la RATP, c'est qu'il vise plus directement à favoriser l'intégration des personnes en situation de handicap. Il permet également à l'entreprise de s'accorder avec les partenaires sociaux pour impulser une politique mobilisant l'ensemble du personnel. Cela n'est pas toujours simple, mais la bonne volonté de chacun s'en trouve valorisée.

Pour ce faire, nous avons proposé une réflexion commune à laquelle les partenaires sociaux ont contribué. L'objectivité et le sérieux de ce travail ont permis de reprendre facilement l'ensemble des propositions et de faire aboutir, pour la première fois, un projet commun. Une commission de suivi regroupant tous les partenaires a été créée par la suite afin de faire régulièrement un point de la situation et d'éviter tout malentendu et toute dérive.

Sur le plan de l'accueil des travailleurs handicapés, il est important

ue du personnel

de bien préparer les futurs collègues, qui peuvent se sentir gênés par la réalité de la « différence » qu'on leur demande d'accepter et qui la perçoivent parfois comme un obstacle. En effet, l'aptitude au poste implique que ce nouvel embauché, bien que différent, doit trouver sa place parmi les autres et s'intégrer sans difficulté particulière. Cependant, ceux qui recrutent doivent s'astreindre à une grande vigilance, car ils savent que tout échec confortera celui qui refuse l'engagement d'aider les personnes handicapées.

Entre les lignes - Avez-vous mis en place une organisation particulière chargée de veiller à l'application de l'accord en faveur de l'insertion des handicapés ?

Alain Henrion : L'entité Insertion des personnes en situation de handicap (IPSH) est démultipliée dans les départements de la RATP par le réseau des correspondants insertion et peut s'appuyer sur l'ensemble des assistants sociaux et des médecins du travail. Les correspondants insertion relaient eux-mêmes vers le réseau Ressources humaines et la hiérarchie concernée par le recrutement, le maintien dans l'emploi... Des réunions ont lieu avec les partenaires sociaux (commission de suivi), au niveau des CDEP pour les départements et au niveau du comité d'entreprise pour un bilan annuel de suivi de ce protocole.

Entre les lignes - Quel est le pourcentage de travailleurs handicapés parmi le personnel de la RATP ?

Alain Henrion : Nous sommes passés

de 4,3 % dans les années 1995 à 5,8 % aujourd'hui ; nous approchons des 6 % fixés par la loi comme objectif aux entreprises de plus de vingt salariés. 647 personnes handicapées travaillent actuellement à la RATP : personnes handicapées recrutées par l'entreprise et agents reclassés après accident du travail ou maladie. C'est le chiffre au 31 décembre 2002.

Nous tentons ainsi de respecter au mieux les objectifs fixés, sachant qu'il n'est guère simple de recruter dans nos métiers à fort taux d'embauche, à savoir machiniste et personnel en station ou gare.

En outre, il convient de signaler que lorsque la cause du handicap tient à l'environnement professionnel, par exemple pour un peintre allergique à certains produits courants dans les peintures, la personne réintégrée dans un autre emploi ne se reverra pas renouveler le statut de « travailleur handicapé », ce qui par là même vient minorer le nombre de travailleurs handicapés.

Ainsi, même si notre progression n'est pas totalement satisfaisante, elle témoigne clairement de notre volonté d'atteindre les objectifs fixés.

Entre les lignes - L'application des 35 heures influe-t-elle sur le recrutement du personnel handicapé ?

Alain Henrion : Sûrement, et cela d'autant plus que les classes d'âge qui partiront bientôt en retraite représentent un grand nombre de personnes. Dans le troisième accord, nous avons compensé ces départs par de forts recrutements, sans oublier ceux de personnes handicapées.

L'appui du réseau associatif

Le recrutement de personnes handicapées à la RATP passe par une collaboration étroite avec des institutions et des associations s'occupant de l'emploi des handicapés. L'agence spécialisée de l'ANPE, Handipass, est l'institution la plus importante, comme l'ANPE en général.

Beaucoup d'associations, dont « Ohé Prométhée », aident les personnes handicapées à trouver un emploi. Ces associations sont subventionnées par le ministère du Travail.

La RATP travaille également avec des centres de formation spécialisés comme « Jean-Pierre-Timbaud » à Montreuil et « Suzanne-Masson » à Paris. La plupart des recrutements concernent les métiers de la maintenance et de l'exploitation.

La RATP embauche des conducteurs de bus, des agents de station dans le métro ou le RER.

L'embauche d'agents de maîtrise et de cadres par l'intermédiaire des institutions et des associations a également démarré.

Dans le premier accord, nous nous étions engagés à embaucher 45 personnes, dans le second 60 et dans le dernier 90, y compris parmi le personnel d'encadrement.

Entre les lignes - À propos de travail adapté, la RATP fait-elle travailler le secteur protégé ?

Alain Henrion : Nous n'avions rien de bien développé lorsque nous nous sommes engagés dans le premier accord. Aujourd'hui, des marchés

sont passés avec plus de trente structures, ateliers protégés et centres d'aide par le travail, ce qui représente un engagement de plus de quatre cent mille euros. Ainsi, nos responsables de l'approvisionnement et de la logistique passent des contrats avec les structures pour assurer notamment des activités de service tels le nettoyage des bleus de travail ou l'entretien des espaces verts de l'entreprise.

Entre les lignes - Au regard des évolutions de la société, quels seraient votre plus grand espoir et votre plus grande crainte pour l'avenir des personnes handicapées ?

Alain Henrion : Ma plus grande crainte est que « l'autre », qui est différent, soit de plus en plus rejeté, car actuellement les changements rapides et l'éclatement des familles sont autant de conditions qui favorisent l'égoïsme au détriment de l'esprit de

solidarité. Plus le rapport à autrui se dégrade et moins la différence est acceptée, car elle multiplie les difficultés. Dans le contexte moderne, où tout s'accélère en omettant parfois le facteur humain, « faire du social » c'est précisément prendre du temps pour l'écoute d'autrui et donner des moyens pour une entraide effective. Mon plus grand espoir est que les initiatives d'insertion dans le travail et les efforts consentis par les responsables sociaux aboutissent à une

conversion du regard, afin que chacun ne considère plus la différence comme un problème. Cette évolution est la condition nécessaire pour s'affranchir vraiment de toute forme de discrimination.

Aujourd'hui, je constate avec satisfaction que la présence de personnes handicapées au sein de l'entreprise change la perception du handicap et favorise l'intégration de ces personnes dans l'entreprise.

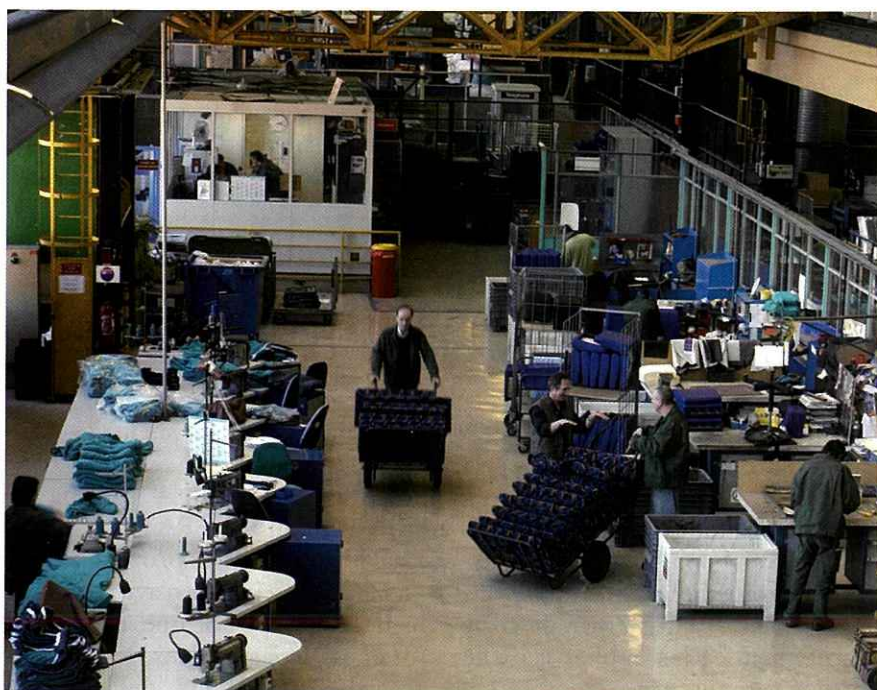
* La loi du 10 juillet 1987 permet aux entreprises qui le souhaitent de s'acquitter de leur obligation d'emploi des handicapés en signant des protocoles d'accord. À la RATP, le dernier en date a été signé le 7 mars 2001, par la direction et l'ensemble des syndicats représentatifs, pour une durée de trois ans.

Aux ateliers de Championnet : ci-contre Sébastien Guy, malentendant, en compagnie d'Eric Darimont, travaille au sein de l'équipe sérigraphie de la manufacture. Ci-dessous, l'atelier de sellerie.



Au sein de la RATP : Handi Actions

Créée par des agents de la RATP, Handi Actions est une association ancienne puisqu'elle a trente ans cette année. Jusqu'il y a peu, elle s'appelait Association d'Entraide des Personnes Handicapées (AEPEH). Aujourd'hui, elle a changé de nom, afin « d'être plus lisible », comme dit son président, Luc Venzin, mais elle demeure une œuvre à personnalité civile de la RATP, subventionnée par le Comité d'Entreprise. « Notre mission concerne les agents de la RATP qui sont handicapés ou qui ont une personne handicapée dans leur entourage, explique Luc Venzin. Nous faisons le choix d'aider les familles, parce que nous considérons que pour surmonter un handicap, l'environnement familial joue un rôle essentiel. Par exemple, si une famille a besoin de renseignements sur des vacances ou sur un établissement spécialisé, elle peut s'adresser à nous... »



Handicap :

sensibiliser l'interne

La mission Accessibilité à travers ses multiples actions s'adresse aussi à l'interne.

Les mots ont décidément leur importance. À la RATP, on a longtemps parlé de « personnes à mobilité réduite », aujourd'hui, on dit « personnes à besoins spécifiques ». La formule a un avantage aux yeux de Pierre Leloup, le responsable de la mission Accessibilité de la RATP, celui « d'élargir le champ des handicaps ». En d'autres termes, on ne s'occupe plus simplement des personnes en fauteuil roulant, mais de toutes les personnes qui se trouvent à un moment de leur vie en situation de handicap. Cette action entre en fait dans le cadre plus large de la politique de service aux clients que la RATP met en œuvre. « Avant la redéfinition de la mission, en 2000, poursuit Pierre Leloup, nous étions représentés dans toutes les instances officielles où il était question du handicap, mais sans plus. Désormais, c'est à nous qu'il appartient de définir et d'animer une véritable politique d'accessibilité. »

Former des formateurs pour répercuter les bons comportements

Cette « véritable politique » commence, bien entendu, par la sensibilisation des agents de la RATP, notamment ceux qui sont au contact du public. La mission Accessibilité a créé un module de formation proposé aux départements bus, métro, RER et sécurité, afin de faire mieux connaître aux agents le monde du handicap et de leur enseigner les bons gestes et les bons comportements, chacun restant maître de ses formations. Par exemple, que faire lorsqu'une personne aveugle se trouve à l'arrêt de bus et que, du fait de son handicap, elle ne fera pas signe au machiniste ? Dans cet esprit, le Nouvel espace de formation (NEF) propose une formation de formateurs d'une journée en direction : des machinistes-receveurs

expérimentés, des assistants de formation et des formateurs du NEF. À charge pour ces trois populations de démultiplier cette formation/sensibilisation en local auprès des douze mille machinistes-receveurs.

Cette formation comporte également un volet technique indispensable : savoir manipuler la palette UFR afin de faciliter l'accès aux utilisateurs de fauteuils roulants dans les bus qui en sont équipés. « Cet aspect technique intéresse tout particulièrement les machinistes », insiste Delphine Laruelle.

La mission Accessibilité ne s'en est évidemment pas tenue là. Elle a édité une brochure de huit pages, intitulée *Mieux accueillir les personnes à besoins spécifiques*, qu'elle a fait distribuer aux vingt-huit mille agents en contact avec le public. Le questionnaire accompagnant la plaquette a été renvoyé par mille cinq cents personnes, un exceptionnel taux de retour spontané ! Les agents sont préoccupés par ce type de problème et ils en témoignent.

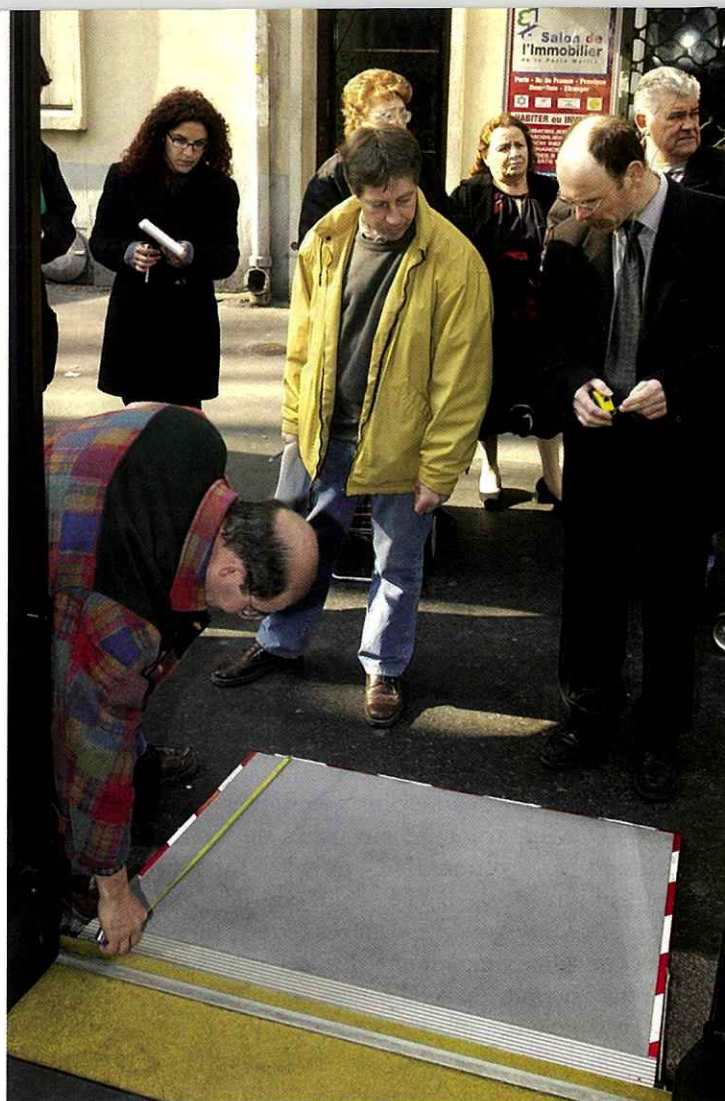
La mission Accessibilité intervient également lorsque des travaux sont décidés sur le réseau, la création ou la rénovation d'une station de métro ou de RER. Le concepteur doit alors prévoir des passages larges et des ascenseurs – c'est la loi –, afin que les handicapés n'aient pas de problèmes d'accès. Mais très souvent le chef de projet contacte la mission pour solliciter ses conseils. Cela a été le cas, récemment, pour la station Laplace, du RER, qui va prochainement être rénovée. « Les collègues viennent nous voir, explique Pierre Leloup, pour être sûrs que leur projet répond bien aux normes légales, mais aussi à celles – particulières – de l'entreprise. Par exemple, nous faisons désormais installer des guichets adaptés avec une banque basse, de telle façon que l'agent et la personne sur son fauteuil roulant puissent se voir. » Et cela, ce n'est pas la loi qui l'impose.



Delphine Laruelle, responsable de formation à Bus. Le NEF propose une sensibilisation au monde du handicap.

Un « pont-levis » ligne A

C'est l'histoire d'une difficulté technique jusqu'à présent insurmontable. Celle de l'espace (parfois plus de vingt centimètres), qui existe entre le quai et le train dans les stations en courbe du RER, qui empêche les personnes handicapées de monter à bord et qui annihile tous les efforts d'accessibilité en gare. À quoi bon, par exemple, installer des ascenseurs ou des passages larges, si au bout du compte le voyageur handicapé ne peut monter dans le train ? « La RATP travaille sur ce sujet, explique Pierre Leloup, mais nous n'avons pas de solution immédiate, nous avons donc imaginé un dispositif d'accès simple : nous avons réinventé le pont-levis... » Il s'agit en fait d'une passerelle que la RATP a fait fabriquer, et qui est simplement placée par un agent de la gare entre le quai et le train. Évidemment, il a fallu résoudre certaines contraintes techniques, comme la passerelle qui ne devait pas être trop lourde et être solide pour supporter certains fauteuils électriques pouvant peser jusqu'à 250 kilos. Elle a donc été fa-



Légère mais très solide, la passerelle testée sur la ligne A du RER s'installe à la demande de la personne handicapée.

briquée en matériau composite, très solide, pèse moins de vingt kilos et est équipée d'une poignée afin que l'agent n'ait aucune difficulté pour la transporter. Durant deux mois, elle a été testée sur la ligne A du RER, entre Saint-Maur-Créteil et La Défense, avec la complicité active d'une personne en fauteuil roulant électrique. Lorsque la personne handicapée arrive au guichet ou à l'entrée de la gare, un agent prévient un collègue qui va chercher la passerelle, l'installe à l'arrivée du train et avise la gare de destination chargée d'effectuer la même opération. Toutes ces interventions demandent une certaine coordination, mais les agents de la ligne A se sont prêtés volontiers à cette expérimentation. « Ils demandent même à ce que le système soit généralisé, conclut Pierre Leloup. Je crois qu'il y a quelque chose de valorisant dans le geste qui consiste à aider une personne handicapée. »

Arrêt de bus, hauteur du trottoir, marquage au sol, la voirie faisait ce jour-là l'objet de toutes les attentions pour que la ligne 54 soit accessible à tous.

Aicha Bouazza a l'œil sur tout et prend beaucoup de notes sur un petit calepin. Elle vérifie qu'il existe un passage de porte cochère non loin de l'arrêt de bus, que le trottoir est suffisamment haut, qu'il y a un marquage au sol... Rien ne lui échappe. Ce matin, en tant que représentante de l'Association des paralysés de France, elle est la voix des voyageurs. Avec elle, porte d'Aubervilliers, sont réunis des agents de la RATP, dont Daniel François, responsable de l'aménagement urbain, un représentant de la préfecture de police, deux de la Mairie de Paris, un de l'entreprise Decaux, qui s'occupe des Abribus. Et, face à toute cette assemblée, un bus large, spacieux, confortable et surtout conçu pour l'accueil des personnes handicapées. De son flanc, au niveau de la porte médiane, sort commandée par le machiniste une



Tests en ligne

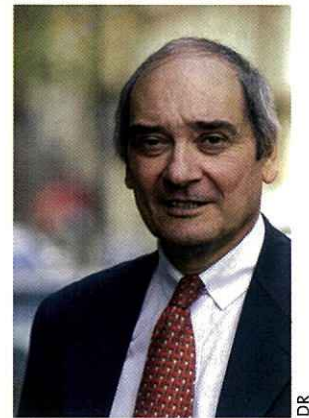
rampe qui permet d'accueillir un fauteuil roulant. À l'intérieur, il y a de l'espace, afin que les déplacements du fauteuil soient possibles, et une place réservée avec un accoudoir et un bouton de demande d'arrêt à hauteur de fauteuil...

Repérer, éliminer tous les obstacles

« L'opération de ce matin durera deux jours, précise Daniel François, et nous devons tester le bus arrêt par arrêt sur toute la ligne 54, afin de savoir si des aménagements seront nécessaires pour faciliter l'accès aux personnes à mobilité réduite. » Tout d'abord, le point d'arrêt du bus : la porte médiane ne doit pas se trouver face à un arbre ou à un obstacle de mobilier urbain : poubelle, cabine téléphonique ou banc, qui en gêne ou en interdit l'accès. Si c'est le cas, soit on déplace le point d'arrêt avec son Abribus, soit on déplace le mobilier urbain. Une fois l'emplacement retenu, on place un repère sur le trottoir afin que le machiniste arrête son bus au bon endroit. Ensuite, les agents chargés de l'aménagement urbain examinent avec attention la hauteur du trottoir. La pente de la rampe

ne doit pas dépasser 10 %. Daniel François et quelques autres la mesurent à chaque arrêt à l'aide d'un niveau. Comme le bus peut s'abaisser, un agent prend la mesure en position haute et en position abaissée. Si ce pourcentage est dépassé, on prendra alors la décision de surélever le trottoir, ce qui est du fait de la Mairie de Paris. « Les travaux sont réalisés par nous, raconte Alexis Elkeries, des services de voirie du 10^e arrondissement, et subventionnés par la Région et le Syndicat des transports d'Ile-de-France. »

Le représentant de la préfecture s'assure que tout ce qui est prévu respecte bien les règles de sécurité pour les piétons comme pour les automobilistes, avant de donner son feu vert. Et le bus reprend sa route jusqu'à la prochaine station, où l'on va effectuer les mêmes opérations et les mêmes mesures. Trente arrêts dans un sens, vingt-sept dans l'autre. Après ce mini-marathon, la ligne sera aménagée et, dans quelques mois, elle sera accessible aux utilisateurs de fauteuil roulant (UFR).



En haut : si la pente de la rampe excède 10 %, le trottoir doit être surélevé. Ci-dessus, Daniel François, responsable circulation et aménagement urbain au sein de l'agence de développement VIL 75.

Tous à l'abri

Le groupement Wilmotte-Arnaud de Bussière vient d'être retenu pour la conception du mobilier urbain du tramway des Maréchaux Sud. L'occasion pour nous d'effectuer un petit tour de France du mobilier urbain.



AU COMMENCEMENT...

C'est en 1964 que Jean-Claude Decaux invente – en transformant le visage de la ville – l'Abribus, sur lequel on peut commercialiser des espaces publicitaires.

Aujourd'hui, le groupe est présent dans quarante pays. Pour réaliser son mobilier urbain, la société JC Decaux fait appel aux plus grands designers du monde : Starck, Foster, Bellini, Wilmotte.

En 2001, le numéro 1 du mobilier urbain a consacré près de 14 millions d'euros à la recherche et au développement.

▲ 1

1 MONTPELLIER : TRANSPARENCE ET LUMINOSITÉ

Des modèles d'abris signés par les designers Garouste et Bonetti (célèbres pour leur flacon de parfum Nina Ricci et la carafe Ricard) pour le compte de la société Dauphin-Adshel. Composés d'un auvent ajouré et d'une surface vitrée libérée grâce à la finesse des structures métalliques, ils se veulent adaptés au soleil de la capitale languedocienne.

2 ORLÉANS : FENÊTRE SUR L'HISTOIRE

L'abri du tramway d'Orléans signé Wilmotte-Governor pour le compte du groupe MDO possède un double auvent à travers duquel les piliers se prolongent comme des mâts. Sérigraphiées, les vitres deviennent alors expositions sur l'Homme et l'Histoire.

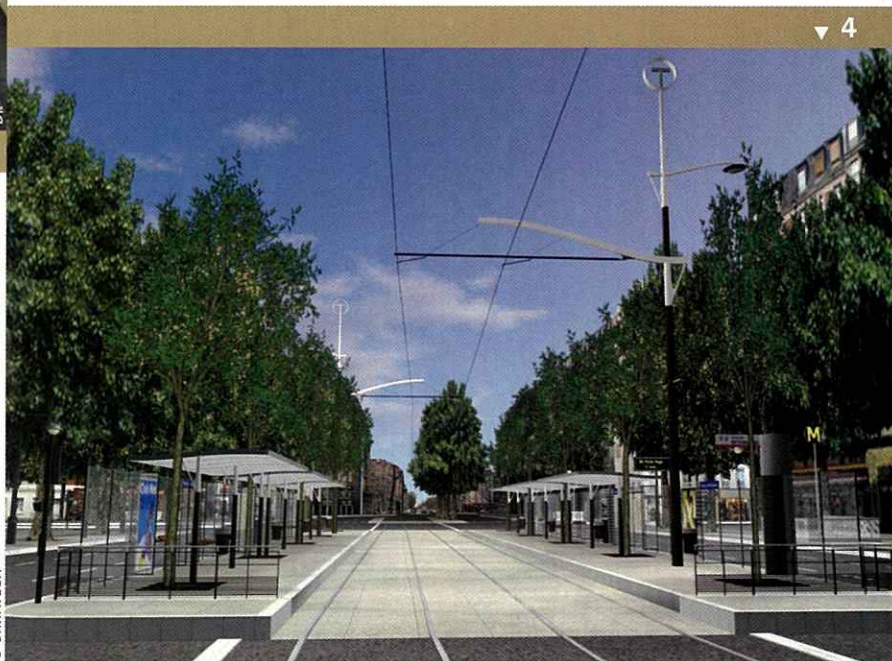


4 PARIS : TRAMWAY DES MARÉCHAUX SUD

Le groupement Wilmotte-Arnaud de Bussière a été choisi pour la conception du mobilier urbain du tramway des Maréchaux Sud.

En effet, sur la base de l'aménagement urbain proposé par la Ville de Paris, la RATP a organisé une consultation sur le mobilier des stations (kiosques, assises, etc.) et les mâts porte-lignes aériennes de contact du futur tramway des Maréchaux Sud. Le jury, présidé par Anne-Marie Idrac, était composé de représentants de la Ville de Paris, parmi lesquels Denis Baupin, adjoint au maire de Paris chargé des transports, Jean-Pierre Caffet, adjoint au maire de Paris chargé de l'urbanisme, et Christophe Girard, adjoint au maire chargé de la culture. Il devait juger d'un projet sur esquisse et a choisi, parmi cinq projets présentés, celui d'un groupement pour le mandataire Jean-Michel Wilmotte associé à Arnaud de Bussière.

À partir de l'esquisse retenue, le groupement va donc travailler sur un projet définitif qui tiendra compte de l'avis de la Ville de Paris, de la RATP, des architectes du projet et des architectes des Bâtiments de France, ainsi que de la concertation publique.



© SIRIATECH

▲ 3

3 NANCY : À CONTRE-PIED

Créé par l'architecte américain Richard Meier pour le compte de Dauphin-Adshel, le mobilier urbain de Nancy propose un design épuré insistant sur les lignes droites. Il a été retenu alors que le style architectural de la ville lorraine est tout en rondeur. En somme, le mobilier urbain ou comment (re)dessiner une nouvelle architecture.

▼ 5

5 DU GRIS POUR BORDEAUX

Pour le futur tramway de Bordeaux, le choix du mobilier urbain s'est fait également à travers un concours. Trois groupes de designers ont été choisis : les architectes Brochet, Lajus, Pueyo, l'agence Signes comme paysagiste et Élisabeth de Portzamparc qui réalisera la plus grande partie du mobilier urbain (abris de tramway, panneaux et distributeurs de titres de transports) des cinquante-deux stations. Le design est très pur, les mâts d'éclairage ou les montants des abris sont tous en forme de cônes inversés. Parmi les matériaux sélectionnés, il y a l'aluminium et l'acier. La couleur dominante est le gris, ni trop clair, ni trop foncé. Victime de son succès avant même son installation, le mobilier urbain de la capitale girondine prendra place prochainement dans les catalogues de constructeurs.

YAN RODRIGUEZ

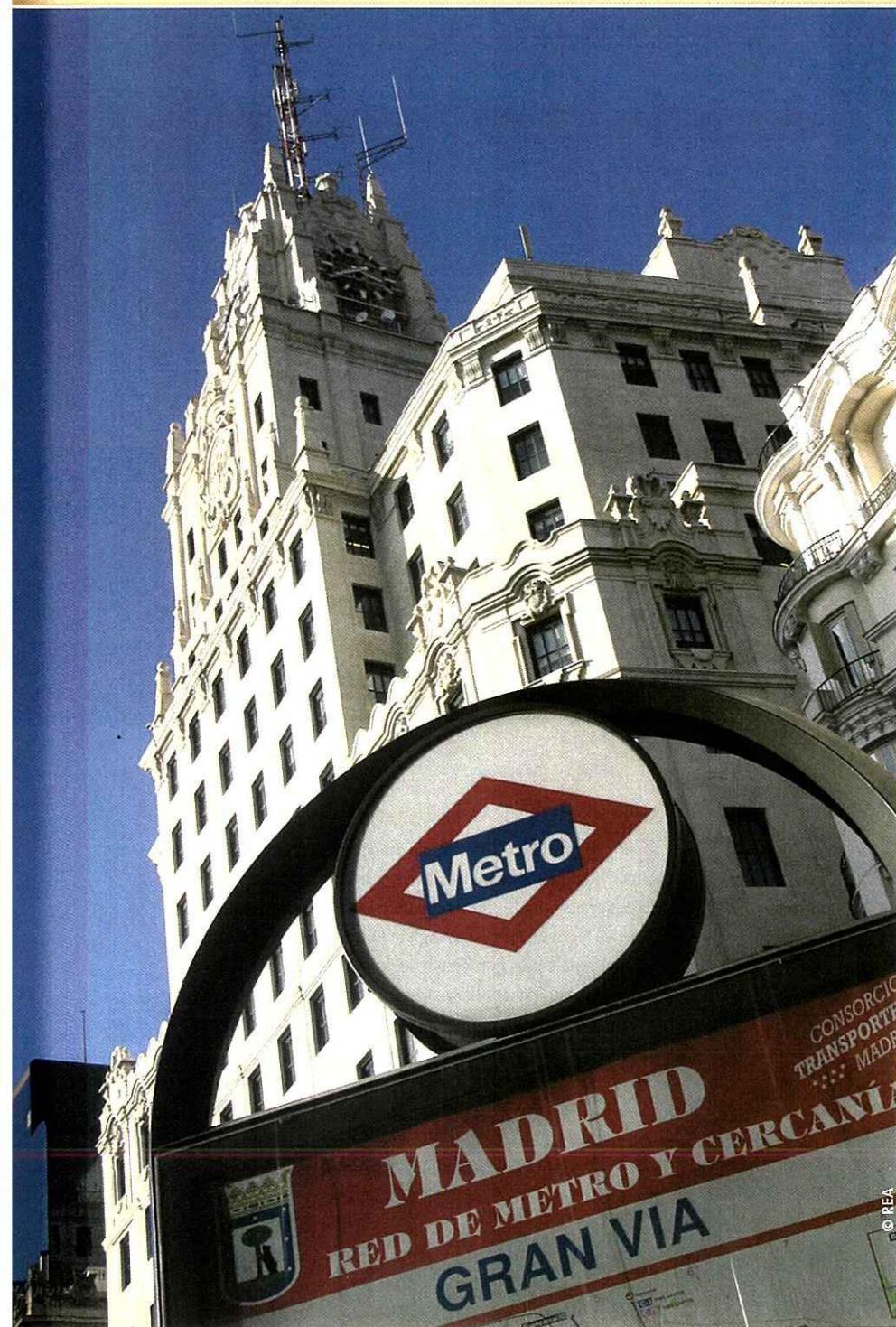
Multimodalité et mobilité à l'heure espagnole

"Les défis de l'intégration : faire de la multimodalité une mobilité sans contrainte" : c'est le thème du 55^e Congrès mondial de l'UITP qui se tiendra du 4 au 9 mai à Madrid, ville dont le réseau est en pleine expansion.

Madrid et le Consorcio Regional de Transportes de Madrid (l'autorité de transport régionale) ont connu, durant ces quinze dernières années, un développement sans précédent du transport public les plaçant ainsi au rang mondial des modèles de mobilité urbaine intégrée. L'utilisation du transport public s'est, en effet, accrue de 56 % entre 1986 et 2000. Au cours des huit dernières années, la capitale espagnole a construit 113 kilomètres de lignes de métro, doublant ainsi la longueur de son réseau. Et, aujourd'hui, avec le Metrosur, un vaste projet se termine.

**50 kilomètres de métro
et trente stations
en plus l'an prochain**

Le plus grand chantier d'Europe est un réseau de transport souterrain qui reliera à terme les agglomérations, universités, hôpitaux et centres commerciaux d'un ensemble de communes comptant plus de 1 million d'habitants. « L'année prochaine, ces communes seront reliées entre elles et à la capitale. Cette nouvelle ligne de métro, longue de plus de 50 kilomètres et desservie par trente nouvelles stations, permettra l'intégration territoriale des grandes agglomérations du sud de la Comunidad de Madrid. Nous devons également évoquer la construction d'autres infrastructures de transport telles que les pôles d'échange, en particulier celui du centre-ville inauguré il y a quelques mois, et qui constitue aujourd'hui un terminal de l'aéroport international de Barajas », explique Alberto Ruiz-Gallardón





La RATP sera bien sûr présente au congrès, mais elle participera également, à travers un stand (ci-dessus la maquette), à l'exposition « Mobility & City Transport » organisée par l'UITP parallèlement au congrès.

Jiménez, président de la Comunidad de Madrid.

Une étude de l'UITP portant sur cent villes du monde montre que l'intégration régionale et la multimodalité permettent des déplacements beaucoup plus rapides avec les transports en commun qu'en voiture. De toutes les villes d'Europe occidentale faisant partie de l'étude, c'est à Madrid que les trajets en voiture durent le plus longtemps : 39 minutes en moyenne, contre 20 pour Barcelone, 17 pour Copenhague et 13 pour Manchester.

Vers un service sans contrainte de porte à porte

Par ailleurs, le temps moyen passé dans les transports en commun dans la capitale espagnole n'est que de 18 minutes au lieu de 29 à Barcelone, 47 à Rome et 12 à Marseille. Il y a néanmoins encore beaucoup de progrès à faire. En effet, les voyageurs considèrent les trajets dans les transports publics comme une perte de temps, surtout lorsqu'ils doivent attendre longtemps et lors des correspondances. Pour répondre à ces besoins, l'intégration de tous les modes de transport – collectifs et individuels –

est essentielle, explique le secrétaire général de l'UITP, Hans Rat. « *La solution se trouve dans un service sans contrainte de porte à porte et non plus dans une succession fragmentée de différents modes de transport* », et de poursuivre : « *L'UITP a choisi ce thème parce que l'intégration des services de transport urbain est l'ultime défi de notre secteur pour la décennie à venir.* » Les experts mondiaux (parmi lesquels des membres de la RATP) les plus réputés en matière de transports aborderont donc le rôle joué par les transports publics dans le cadre de l'amélioration des déplacements en matière de souplesse et de rapidité au sein des villes et des régions de demain. Ce problème complexe sera examiné au cours de plusieurs séances et de tables rondes sur des sujets brûlants : des technologies de l'information pour des déplacements sans contrainte ; cultures différentes, approches différentes de l'intégration ; établir de nouvelles relations entre les acteurs du transport public pour améliorer l'intégration ; politiques intégrées pour une mobilité urbaine ; partenariats public-privé pour une meilleure intégration et pourquoi l'intégration est-elle essentielle pour le client ? À suivre.

YAN RODRIGUEZ

LA RATP à l'UITP

Parallèlement au congrès, l'UITP organise également une exposition « Mobilité & City Transport ». Le congrès et l'exposition forment une seule grande manifestation intégrée, avec des produits exposés du dernier cri qui viennent étayer les thèmes traités. Avec plus de vingt mille visiteurs et trois cents exposants, l'exposition de l'UITP « Mobilité & City Transport » représente la principale foire commerciale globale dans le domaine du transport de passagers urbain et régional. C'est la vitrine mondiale de la technologie, de l'équipement et des services. La RATP sera bien entendu présente à ce congrès via ses intervenants mais aussi à cette exposition avec un stand. Ainsi, l'entreprise présentera notamment le groupe RATP, le plan transport des championnats du monde d'Athlétisme, la démonstration de Navigo et ses développements. Quinze opérateurs de l'entreprise provenant des départements d'exploitation et de maintenance accompagneront la délégation de la RATP pendant ces cinq jours. Enfin, la RATP participera également au stand de l'UITP qui aura pour thème « Design & Art ».

À quoi ça sert ?

L'Union internationale des transports publics (UITP) est l'organisation internationale pour les autorités et opérateurs des transports publics, les décideurs en matière de politique, les instituts scientifiques et l'industrie de l'offre et des services des transports publics (cf rubrique « Ressources » de ce numéro, p. 24).



UITP : fiche technique

L'Union internationale des Transports publics (UITP), créée en 1885, est une organisation internationale regroupant les professionnels des transports publics de voyageurs, urbains et régionaux. L'UITP, dont le siège est situé à Bruxelles, a actuellement pour président Wolfgang Meyer (Cologne, Allemagne).

LES MEMBRES

L'UITP regroupe 2 500 membres issus de quelque 80 pays : sociétés d'exploitation d'autobus, de tramways, de métros légers, métros, réseaux ferroviaires nationaux ; autorités compétentes en matière de transport, associations nationales de transport public, instituts de recherche et universités, fournisseurs de matériels ferroviaires et bus, d'équipements et de services.

LES OBJECTIFS

Dans un environnement international en pleine évolution l'UITP met à la disposition de ses membres des informations et un vaste éventail de services et d'activités, avec pour objectifs :

- Étudier tous les aspects du transport public et de la mobilité afin de favoriser le développement de services de transport public plus efficaces et attrayants, et de tirer le meilleur parti des avancées technologiques.
- Représenter les intérêts de ses membres dans les négociations avec les autorités internationales.
- Promouvoir le transport public en sollicitant le soutien des responsables et des médias et en essayant de créer un courant d'opinion favorable.
- Offrir un point de rencontre pour partager les expériences et les connaissances.

LA STRUCTURE

- Une assemblée générale. Elle a lieu tous les deux ans et élit un conseil de direction.
- Un conseil de direction. Il nomme le président de l'UITP pour une durée de deux ans (renouvelable pour deux années supplémentaires) et huit vice-présidents. Il supervise la politique générale de l'UITP.
- Un secrétaire général. Il est responsable du suivi des décisions prises par le Comité de direction et par la vingtaine de Commissions existantes au sein de l'UITP.

LES MANIFESTATIONS

Les manifestations organisées par l'UITP concernent les questions majeures relatives aux transports publics. Plus de 50 réunions techniques sont tenues chaque année dans le monde, notamment :

- Les assemblées des membres par secteur géographique (Melbourne 2000, Hong-Kong 1998) et par mode, des conférences thématiques (exemple : les systèmes de perception automatique, Bologne 2000) des séminaires et des visites techniques tout au long de l'année.
- Un Congrès biennal et une exposition « Mobilité et City Transport », les derniers eurent lieu à Paris 1995, Stuttgart 1997, Toronto 1999, Londres 2001 et Madrid 2003.

POUR EN SAVOIR PLUS SUR

l'UITP : www.uitp.com,
UITP rue Sainte Marie 6, B-1080 Bruxelles, tél : 32 2 673 61 00, fax : 32 2 660 10 72
55^e congrès, à Madrid : www.uitp.com/Events/madrid/fr/program.htm

SIMONE FEIGNIER



© SUNG YEON-JAE/AP/SIPA

Un litre d'essence pour embraser deux rames de métro : un scénario impossible à Paris.

L'INCENDIE DE SÉOUL

Si les éléments rapportés par la presse sont exacts, il aura donc suffi d'un litre de produit inflammable pour mettre le feu à une rame du métro de Taegu, puis provoquer l'embrasement d'une seconde rame qui venait de s'arrêter à son niveau. « À Paris, les normes suivies pour la construction du matériel roulant et pour les équipements qui y sont installés sont tellement draconiennes qu'une telle catastrophe ne peut être raisonnablement envisagée », explique Alain Caire, directeur du département Environnement et Sécurité. La RATP a d'ailleurs récemment procédé à une série d'essais

à l'intérieur d'une véritable voiture du type MP73 (le plus ancien des matériels, donc le moins protégé) et il a été impossible de déclencher un incendie.

Par ailleurs, tous les véhicules sont munis d'extincteurs et lorsqu'un train est à l'arrêt, l'ouverture des portes est toujours possible sans même l'intervention du conducteur.

« Pour résumer, la charge combustible du matériel est proche de zéro, seule celle des voyageurs eux-mêmes est à prendre en compte, d'où la nécessité de leur faire respecter l'interdiction de transporter des matières inflammables », conclut Alain Caire.

PARIS-LE CAIRE VIA SON DÉPOSITAIRE

Bilan positif pour la campagne de communication menée par la RATP afin de mieux faire connaître auprès des clients son réseau de buralistes et marchands de journaux dépositaires. Les dépositaires étaient invités à remettre à leurs clients des tickets de jeu à gratter leur permettant de gagner de très nombreux prix dont une semaine pour deux en Égypte, mais aussi des places de cinéma, de concerts, de rencontres sportives au Stade de France ou des chèques-cadeaux.

ATTENTION À LA MARCHE !



D. DUPUY / DGC-AV

La première marche de l'entrée de station Pont-de-Sèvres ourlée de jaune : ce marquage granuleux de couleur est testé actuellement sur les premières et les dernières marches des escaliers de la station. Il est destiné à toutes personnes ayant des difficultés à appréhender les dénivelés. Qu'il s'agisse de personnes âgées, de malvoyants ou de non-voyants.

LE 8 MARS, ELLES ÉTAIENT À MATIGNON

À l'occasion de la Journée internationale de la Femme le 8 mars, Jean-Pierre Raffarin a reçu à Matignon, parmi quatre cent cinquante femmes, des ambassadrices de la RATP : Anne-Marie Idrac, présidente-directrice générale, accompagnée de trois agents, Nathalie Souplet, animateur agent mobile à MES sur la ligne 3, Bernadette Wattiez, machiniste au centre bus des Lilas, et Valérie Jacquin, logisticienne à M2E.



DE LA LIGNE 14 À SINGAPOUR

Une ligne automatique version asiatique : c'est ce qu'ont découvert les six agents de la ligne 14, représentant l'ensemble des métiers de la ligne, qui se sont rendus, du 9 au 13 décembre 2002 en Asie du Sud-Est. C'était à l'occasion de la mise en service de la North East Line (NEL) de Singapour. Accueillis par Paul Khalifat, représentant les intérêts de la RATP à Singapour, les agents ont pu partager leur expérience, s'interroger sur les nombreuses innovations techniques et organisationnelles avec les futurs exploitants de la NEL. Une visite rendue possible grâce à la démarche d'incitation locale des réseaux, qui a permis à la direction de l'unité de financer le voyage.

UNE CAMPAGNE QUI NE MANQUE PAS D'AIR

Rappeler l'engagement de la RATP en matière d'environnement et d'amélioration du service Bus, tel est le propos de la campagne « Respirez sur toute la ligne » engagée au mois de mars. Alors que l'entreprise mène depuis 1994 une politique active dans le domaine environnemental (programme de recherches et d'expérimentations visant à réduire les émissions de particules, développement d'énergies alternatives, renouvellement du parc), cette politique reste méconnue des élus locaux comme des voyageurs. Pour remédier à ce déficit d'information, chaque mise en service de bus « nouvelle génération » s'accompagne d'une communication de proximité propre à chacune des cibles définies : rencontres avec les agents, les élus et la presse locale à travers les agences de développement territorial, campagne d'affichage pour les voyageurs leur présentant les atouts écologiques

des nouveaux bus et leurs aspects de « confort » (accessibilité, climatisation ou ventilation, régulation...). Dix-sept lignes et dix centres bus sont concernés en 2003 par l'arrivée de trois cents nouveaux bus.



LA 325 GAGNE LA CAPITALE

La ligne 325, Château-de-Vincennes – Mairie-d'Ivry du centre bus de Vitry a été prolongée de la place Gambetta à Ivry jusqu'à la station Bibliothèque – François-Mitterrand (Paris 13^e). Mis en service à la mi-mars, ce prolongement améliore la desserte de la ZAC Paris-Rive gauche et permet le désenclavement du quartier d'Ivry-Port. La ligne, exploitée tous les jours jusqu'en début de soirée, est équipée du système Siel.

LA CÉRÉMONIE DES CHANTIERS

Pour la neuvième année consécutive, la RATP a organisé le 5 mars, à la Maison de la RATP, une cérémonie de remise des distinctions pour la Bonne Tenue des chantiers. Ces distinctions « Chantiers pilotes RATP 2003 » récompensent les entreprises et les unités de la RATP qui ont le mieux respecté ou fait respecter durant l'année 2002 le protocole pour la Bonne Tenue des chantiers situés dans les espaces fréquentés par ses voyageurs. Cette année, dix-neuf entreprises et huit unités de la RATP sont récompensées pour avoir exécuté



D. JACKSON / DGC-AV

leurs travaux avec le souci constant de l'environnement des voyageurs, conformément à un certain nombre de critères tels que la clôture des chantiers, le marquage et l'identification du matériel ou encore la propreté et la sécurité des lieux.

LOUISE MICHEL, MA BELLE

Louise-Michel s'est fait ravalier sa façade : depuis le mois de mars, cette station de la ligne 3 (Pont-de-Levallois - Gallieni) arbore une nouvelle entrée et abrite deux boutiques. Un résultat réussi pour cette station située dans Levallois-Perret.



DUMAX / DGC-AV

BOUQUETS DE PLACES



Retirer ses places de spectacles, concerts ou théâtre dans le métro, c'est toujours possible (l'expérimentation qui avait débuté en 2002 se poursuit) aux Bouquets de services des stations Miromesnil et Place-d'Italie, grâce au partenariat entre la RATP et la Fnac. Il suffit de réserver et de prépayer ses places sur www.fnac.com ou au 0 892 68 36 22 (0,34 euro TTC/min) et de les récupérer dans les Bouquets muni de sa carte bancaire et d'une pièce d'identité.

PAR ISSY LES PORTES OUVERTES

Pour fêter l'arrivée du Citadis, nouveau matériel tramway, sur la ligne T2, le centre bus de Point du Jour et l'atelier de maintenance des trams d'Issy-les-Moulineaux organisent une journée portes ouvertes le samedi 17 mai, de 10 heures à 17 heures.

LE CONTRÔLE LIGNE A CERTIFIÉ

La certification ISO 9001 version 2000 du contrôle de la ligne A du RER, obtenue fin janvier, compte pas moins de soixante-seize documents rédigés sous forme de procédures et autres instructions techniques. Plus de

quarante audits internes ont précisé l'activité pour aboutir à la formalisation du fonctionnement de l'entité et passer ainsi d'une culture orale à une culture écrite.

DEUX NOUVEAUX CONTRATS POUR SYSTRA

Systra, filiale commune de la SNCF et de la RATP, remporte un important contrat de maîtrise d'œuvre d'études à Dubaï

(Émirats arabes unis) portant sur la création de deux lignes de métro auxquelles s'ajoutera un système de type tramway. Premier projet ferroviaire dans la région des Émirats, il constitue une vitrine du savoir-faire de Systra.

Par ailleurs, Systra remporte un contrat d'assistance à maîtrise d'ouvrage à Rouen. La tranche concernée porte sur la traversée du centre-ville en site propre et la construction de deux branches à l'est de l'agglomération rouennaise. Les travaux sont prévus entre 2004 et 2006.

Brèves



LES ASSOCIATIONS DE CONSOMMATEURS AU RENDEZ-VOUS

La salle du conseil d'administration accueillait le 12 mars la réunion plénière annuelle des associations de consommateurs et d'usagers des transports en commun. Anne-Marie Idrac, qui présidait pour la première fois cette rencontre, a salué le caractère régulier et soutenu de ce travail de concertation entrepris depuis 1996 dans l'esprit du protocole, soulignant qu'il s'agissait là d'une « opportunité de dialogue enrichissant mutuellement ». Au programme de l'année 2003, des thèmes

transversaux comme la télébilletique, l'accessibilité, la relation de service, le contrat Stif-RATP et des thèmes plus spécifiques tels que la Bus Attitude, les annonces sonores et visuelles dans le métro ou les enjeux pour le RER qui pourront faire l'objet de visites sur le terrain. « N'hésitez pas à poser des questions, à "titiller", c'est ce qu'il y a de plus stimulant pour une entreprise », a déclaré la présidente à sa sortie de la réunion. Contact - Nadège Lacroix, tél. : (01 44 6) 8 35 45.

VOIR LISBONNE ET COURIR

De leur séjour sportif et professionnel à Lisbonne, six agents du centre de Pleyel ont rapporté souvenirs et travaux qu'ils ont souhaité partager avec leurs collègues début mars à travers une exposition. À l'occasion du marathon qui se déroulait dans la capitale portugaise en décembre dernier, le centre avait

mandaté une équipe de coureurs pour participer à la course. Ils avaient également pour mission de représenter l'entreprise auprès des transporteurs de Lisbonne et de découvrir leurs modes d'exploitation. Tel fut le cas notamment auprès de la société Carris, qui exploite une partie du réseau de surface.



COULEURS DE FLANDRE

Trois journées aux accents des Caraïbes sont venues réchauffer, fin février, la salle du personnel du centre bus. Sur l'initiative d'agents originaires de la Martinique, Guadeloupe, Guyane et la Réunion, désireux de faire connaître et partager un peu de leur culture, étaient proposées expositions de peinture, vidéos des îles et dégustation de produits locaux ! À l'heure où l'entreprise ouvre ses portes aux personnes de toutes nationalités et dans un environnement francilien très métissé, voilà une occasion sympathique de mieux connaître l'autre – collègues ou voyageurs – et s'intégrer. Prochain rendez-vous en mai-juin autour du Maghreb.

DU SAFRAN À RÉPUBLIQUE

« Deux ou trois étamines de safran suffisent pour agrémenter un plat : viandes, poissons et aussi sauces pour les pâtes. Au Maroc, il est également utilisé dans le thé. »

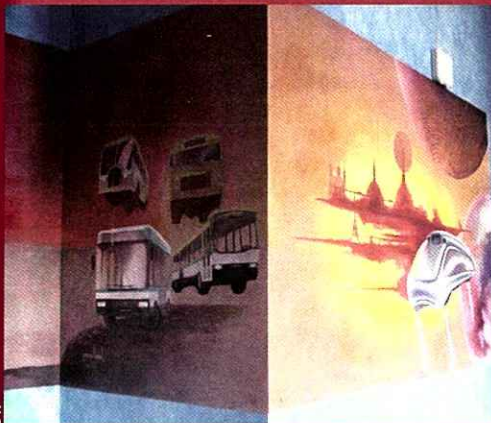
C'est avec ces conseils qu'ont été distribués aux voyageurs de la station République, sur la ligne 11, des sachets de safran au mois de février. À l'origine de l'opération, le partenariat entre la ligne 11 et l'association Mars. Celle-ci, composée de mainteneurs de la RATP, s'est engagée dans un projet de développement durable – soutien à l'agriculture traditionnelle grâce à l'installation d'un système d'irrigation – à Aghgoumi, village du Haut-Atlas marocain (cf ELL n° 122). C'est ainsi que la récolte de safran d'Aghgoumi achetée par la ligne 11 a pu être offerte aux clients de la carte Navigo.



D. SUTTON / DGC-AV

UNE FRESQUE AU CENTRE BUS DE VITRY

Le hall du centre bus de Vitry-sur-Seine, jusque-là impersonnel, accroche désormais les regards avec une fresque – un triptyque sur le thème des transports – inaugurée fin mars. Son auteur, Joël Bonté, agent de MRB, s'était fait remarquer lors de l'exposition qui accompagnait le forum de l'encadrement MRB 2000. L'œuvre financée par le centre vient ainsi enrichir le patrimoine culturel de la RATP.



DR

LE NOUVEAU SERVICE TVM



À l'instar de T1 et T2, le TVM, qui relie le marché international de Rungis à la gare RER de Saint-Maur-Créteil, accueille à son bord depuis la mi-mars des équipes de ligne qui ont pour mission l'accueil, l'information et la vérification des titres de transport. Ces équipes mobiles composées de deux machinistes en situation d'alternance à la conduite et d'un opérateur de contrôle, tous volontaires, assurent une présence renforcée sur le matériel articulé. Cette opération amorce la démarche de la Bus Attitude visant à rétablir les règles d'usage et, notamment, la validation systématique à l'entrée et la montée par l'avant. La mise en place de ces équipes s'accompagne d'une communication externe – affiches et dépliants – visible jusqu'à la mi-juin.

ATHLÉTISME EN LIGNE

Pour tout savoir sur les Championnats du mode d'athlétisme (23-31 août 2003) retrouver le site intranet RATP qui lui est consacré, mis en ligne le 5 mai prochain. (Portail intranet RATP/ Naviguer/ Tous les sites).

CHINONS À PLEYEL

Rendez-vous annuel, la 10^e brocante de Pleyel aura lieu le dimanche 18 mai. Organisée par les agents du centre bus de Pleyel, elle se tiendra, de 9 heures à 18 heures, sur le parking du centre situé 219, boulevard Anatole-France, à Saint-Denis. Un circuit en bus TN agrémentera cette journée. Contact - Jean-Jacques Lamy, tél. : 06 30 55 25 32.

5 + 10 = 6

Les certifications NF Services des lignes 5 du métro, le 28 janvier, et 10, le 25 mars, portent à six le nombre de lignes de métro aujourd'hui certifiées : il s'agit des lignes 8, 1, 6, 14 et donc 5 et 10. La certification de la ligne 13 a été suspendue en août 2001, à la demande de la RATP.

Brèves

PORTES OUVERTES À BOBIGNY

Voilà maintenant 15 années que le matériel MF 67 de la ligne 5 et le tramway de la ligne T1 sont entretenus par l'atelier MRF de Bobigny. Pour cet anniversaire, les agents de l'atelier, en partenariat avec ceux de la Ligne 5 et du Centre Bus de Pavillon-sous-Bois organisent une journée portes ouvertes, le samedi 26 avril 2003, de 10 heures à 17 heures. Un train personnalisé a fait la navette entre la station "Pablo Picasso" et l'atelier de maintenance des trains de Bobigny, toutes les 45 minutes environ. Un tramway a desservi également l'atelier depuis le terminus "Bobigny-Pablo Picasso" jusqu'à l'entrée de l'atelier, toutes les 15 minutes environ.

Le bonheur est sous la mer

Côté cour, ce chargé d'affaires de M2E-MBP s'immerge quotidiennement dans les devis et les chantiers d'électricité des bâtiments de surface de la RATP. Côté jardin, il aurait plutôt tendance à s'intéresser... aux bâtiments immergés !

C'est dans la piscine de Meudon que Gilles Clarens a reçu, à 16 ans, son baptême de plongée. Et c'est à Marseille, après une saison de formation, qu'il a effectué sa première communion – lire : sa première sortie en mer ! Depuis, cet amateur de paradoxes a placé son existence sous le double signe de l'eau et de l'électricité, faisant de la seconde son métier et consacrant à la première sa profession... de foi ! *« Les sensations qu'on éprouve en plongée sont comparables à celles que procure le parapente. Je parle de la plongée en mer, qui reste l'objectif de tous les entraînements en piscine : vous évoluez dans trois dimensions, au milieu du décor. J'ai vu des requins-baleines à Bali, des kaléidoscopes de poissons glissant le long des bancs de corail, des épaves fantastiques, échouées sur des fonds sablonneux, puis peu à peu reconquises par la vie sous-marine. »*

En une quinzaine d'années, Gilles prend de la bouteille et décroche son brevet de niveau 4, qui sanctionne une parfaite autonomie du plongeur dans la zone dite « lointaine » : celle des 40 mètres. Dans la foulée, il obtient ses palmes de moniteur et, en septembre dernier, prend la présidence de la section Plongée de l'USMT. Enchaînant les séances en piscine et les expéditions en Bretagne, en Méditerranée ou même en mer Rouge, il y orchestre l'initiation d'environ quatre-vingts collègues épris, comme lui, de la paix

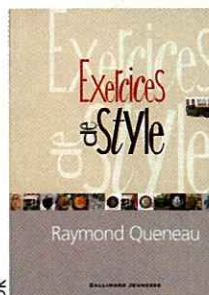


des profondeurs. Un apprentissage qui en exige autant du corps que de l'esprit... *« Ces moments de liberté au cœur de la magie, dans un silence juste troublé par le bruit des bulles, inspirent un sentiment de plénitude. On ne plonge jamais seul : c'est une règle de base, car, même si le matériel est aujourd'hui d'une sécurité inimaginable il y a encore une quinzaine d'années, le moindre impondérable pourrait avoir des conséquences dramatiques. Le langage des plongeurs est pragmatique : ça va, ça ne va pas, on monte, on descend, etc. Chacun est formé à secourir l'autre. »* C'est l'un des autres paradoxes de cette école riche en sensations : plonger élève l'homme !



La Défense oubliée...

Gilbert Pitard, machiniste au centre bus de Nanterre sur la ligne 158 pendant une dizaine d'années, parcourait chaque jour à bord de son bus le quartier où il avait vécu jeune, la Défense, et qu'il a voulu retrouver. Ses recherches historiques ont abouti à la rédaction de son livre *La Défense avant la Défense*, réédité aujourd'hui. Un ouvrage riche en photographies de Courbevoie et Puteaux, banlieues bien vivantes aux nombreux commerces et entrepôts, à côté des terrains vagues. Un secteur rasé à la fin des années 1960, et qui est aujourd'hui déjà oublié. *La Défense avant la Défense*, 120 pages, 80 photos, prix de vente : 20 euros, disponible à La bouteille à l'encre, 18, rue de Colombes, à Courbevoie.



Queneau revisité

Un homme avec un chapeau et un pardessus prend l'autobus à Paris... Vous connaissez la suite, racontée sous

quatre-vingt-dix-neuf formes différentes. Il s'agit bien sûr des célèbres *Exercices de style* (datant de 1947) de Raymond Queneau, que Gallimard Jeunesse réédite dans un superbe ouvrage en grand format à l'occasion du centenaire de sa naissance. Une seule et même histoire en verlan, à l'anglaise, en onomatopées, en poème, en alexandrins, philosophique, vulgaire, botanique ou encore gastronomique ! Cet ouvrage très original, est conçu en deux parties distinctes : la partie inférieure comporte le texte, la partie supérieure est réservée aux illustrations tout en couleur. En effet, Gallimard nous propose une véritable anthologie des illustrateurs et graphistes, conviés à imaginer leur exercice de style : Blachon, Götting, Delessert, Sempé, Massin, Martin Jarrie, Quentin Blake, Natali Fortier, Satoshi Kitamura, Pef, etc. *Exercices de style*, de Raymond Queneau, Gallimard Jeunesse, collection « Hors-série », 160 pages, 21 x 32 cm, prix : 39,50 euros.

Autrefois faciles à franchir, les portillons de bout de quai ont subi quelques transformations radicales...

Dépassés



C'est au moyen de simples petits panneaux, apposés à chaque bout de quai des stations, qu'étaient jusque-là signifiés aux voyageurs l'interdiction d'accéder au tunnel et le danger d'y circuler. Des panneaux très faciles à franchir par les personnes et les animaux. Or, depuis une quinzaine d'années, l'augmentation du nombre d'intrusions sur les voies – plus de trois mille en 2002 – occasionne des retards de plus en plus importants dans l'exploitation. En effet, toute présence sur les voies entraîne systématiquement la coupure du courant (750 V), donc l'arrêt des trains. Le phénomène s'observe particulièrement sur le nord de la ligne 4, la plus touchée du réseau. SDF, pickpockets et dealers descendent naturellement sur les voies, ne serait-ce que pour gagner le quai opposé, et l'on ne compte plus le nombre de chiens sous les tunnels. Il devenait urgent de remédier à cette situation.

Des portillons dissuasifs



Verrouillés

Esthétique tout en étant difficile à escalader, robuste, en matériau isolant : le prototype de portillon automatique installé à Château-Rouge, station de la ligne 4 très touchée par les intrusions, répond à un cahier des charges précis.

Réalisé en interne par le département M2E-MLI, ce portillon de 1,2 mètre de haut, est verrouillé en temps normal. Et, même s'il n'est pas infranchissable, il constitue ainsi une limitation physique.

Le système se déverrouille automatiquement en cas de coupure de courant de traction ou sur intervention des agents avec un lecteur de passe sans contact.

Toute la ligne 4 devrait être équipée d'ici à la fin 2003 avec ces nouveaux portillons, suivie ensuite par les lignes 5 et 9 qui connaissent elles aussi de nombreuses perturbations. Un équipement financé à 50 % par le Syndicat des transports d'Ile-de-France.

SIMONE FEIGNIER



Stade de France



© 2003 RATP. Tous droits réservés.

LAISSONS-NOUS TRANSPORTER **PAR LE SPORT**

La RATP, Partenaire National
des 9^{es} Championnats du Monde d'Athlétisme,
qui se dérouleront à Paris du 23 au 31 août 2003.

