

ENTRE LES LIGNES

Janvier-Février 2002 - n° 117

LE MENSUEL DES AGENTS DE LA RATP

SUR LE VIF

L'Euro en bonne
compagnie

A LA LOUPE

Le RER côté parc

DOSSIER

STIF : AU CŒUR DE LA RÉFORME

ATP



p.4

ON EN PARLE

LES SUJETS D'ACTUALITÉ

Au cœur de l'actualité, cinq thèmes commentés par des spécialistes : le partenariat entre le groupe Caisse des dépôts et la RATP, le recrutement en 2001 et les perspectives en 2002, les championnats du monde d'athlétisme de 2003, le management environnemental et la campagne « Ensemble, la vie, la ville ».



LAURENT RICHARD

DOSSIER

STIF : AU CŒUR DE LA RÉFORME

Ex-STP, le Syndicat des transports d'Ile-de-France (STIF) réforme en profondeur les missions et les relations entre les différents acteurs que sont les collectivités locales, les entreprises de transport et les pouvoirs publics. Le point sur les objectifs, le fonctionnement, les chantiers prioritaires de la nouvelle autorité, un an après sa création.



p.12

DOSSIER

p.6

REPÈRES

TRAFFIC EN LIGNE

Mille six cents personnes sont abonnées à Paris Trafic, un service accessible via les téléphones portables qui permet d'être informé sur les perturbations des réseaux. Enquête.

p.7

SUR LE VIF

LE MONDE DES TRANSPORTS SELON GART

Des agents sont allés de découverte en découverte lors des dernières rencontres du Gart à Bordeaux.

p.8

SUR LE VIF

L'Euro EN BONNE COMPAGNIE

Étudiants, retraités ou actifs volontaires, ils ont été nos héros de l'euro au service des voyageurs.

p.20

ARRÊT SUR IMAGES

SIGNES EXTÉRIEURS DE RÉSEAU

Des premières enseignes aux tout nouveaux totems, la RATP a toujours su se faire remarquer.

p.22

DANS LA VILLE

DE LA LOI SUR LA SÉCURITÉ QUOTIDIENNE

Les contrôleurs se sentent mieux soutenus face aux fraudeurs grâce à la nouvelle loi.

p.24

RESSOURCES

LE NOUVEAU PÔLE DÉVELOPPEMENT ET POLITIQUE DE LA VILLE

Ce pôle se réorganise. Les nouvelles structures privilégient un mode de développement en réseau. Explications et organigramme.

p.25

PANORAMIQUES

p.30

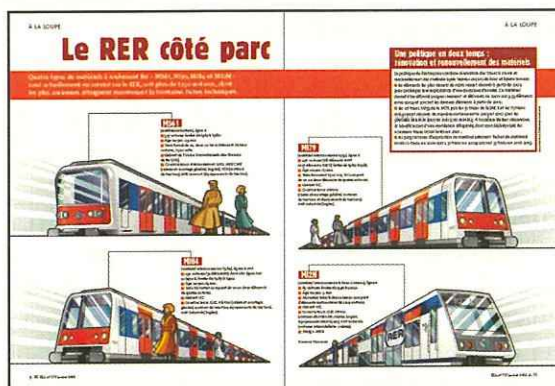
PASSIONNÉMENT

UN FAUTEUIL POUR COURIR

Administrateur système à CGF, Luc Venzin passe tout son temps libre à courir... dans son fauteuil sur mesure.

p.10 À LA LOUPE LE RER CÔTÉ PARC

Le réseau RER dispose actuellement de quatre types de matériel à roulement fer. Nombre de voitures, âge moyen, constructeur... Tout sur les MS61, MI79, MI84 et MI2N.



SOMMAIRE

p.31 AVANT-APRÈS LES LÉGENDES D'UN SIÈCLE

Les premiers bus à plate-forme, les TN4H, circulaient à Paris

en 1936, puis ils disparurent. La RATP fabriqua en 1976 des Saviem SC10 à plate-forme pour le plus grand plaisir des Parisiens. Les SC10 effectuent aujourd'hui leur dernier tour de piste.

Entre Les Lignes: LAC A 85, 54, quai de la Rapée, 75599 Paris Cedex 12. Délégation générale à la communication-RATP. Tél.: 01 44 68 36 62/36 51/36 44/37 33/36 68.
Directeur de la publication: Vincent Relave. **Responsable de l'Agence d'information:** Gilles Alligner. **Rédactrice en chef:** Yvonne Kappès-Grangé. **Rédaction:** Emmanuelle Bai, Anne Carrère-Hullin, Simone Feignier, Nadine Guérin, Yan Rodriguez.
Photographies: DGC-AV. **Conception et réalisation graphique:** VTEXTUEL.
Chef de projet: Véronique Deldicque. **Directrice artistique:** Danielle Guigui.
Maquettiste: Aurélie Ducroux. **Réviseur:** Dominique Joubert. **Couverture:** Bruno Marguerite. **Fabrication:** 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. **Retraités de la RATP:** vos changements d'adresse sont à transmettre par écrit au bureau des Pensionnés, 30, rue Championnet, 75889 Paris Cedex 18.



JACQUES MARSAUD,
directeur général adjoint, pôle Développement
et Politique de la ville

COOPÉRATION ET DÉVELOPPEMENT

Un partenariat entre la Caisse des dépôts et la RATP a été annoncé au cours d'une conférence de presse le 24 janvier. Quel est le sens de cet accord ?

« Cet accord, signé entre le groupe Caisse des dépôts et la RATP, vise à étendre le champ des activités de transport public des deux groupes, en France et à l'étranger, dans une perspective de codéveloppement équilibré. Il représente un levier important pour le développement de notre entreprise en lui donnant incontestablement une nouvelle dimension. Nous devons nous donner les moyens de nous inscrire efficacement dans un nouveau contexte marqué à la fois par une aspiration au développement des transports publics et une ouverture des marchés avec l'objectif de devenir un des grands concepteurs et opérateurs mondiaux. Pour ce faire, nous avons des atouts, des compétences techniques, nous savons gérer des réseaux multimodaux, innovants, dans des environnements difficiles. Nous devons les valoriser à travers un partenariat fort et conforme à notre stratégie. La Caisse des dépôts et consignations nous est apparue comme le partenaire idéal pour une complémentarité efficace, tant du point de vue des métiers exercés que des zones géographiques concernées ou des réseaux et des villes dans lesquels nous avons développé un savoir-faire. Nous sommes donc parvenus à un accord de codéveloppement équilibré entre les partenaires qui se traduit par des participations croisées: la RATP entrera au capital de Transdev à hauteur de 25 % par création d'une holding contrôlée à hauteur de 51 % par C3D (filiale de la Caisse des dépôts) et de 49 % par la RATP. Parallèlement, le groupe C3D prendra un intérêt de 25 % dans les filiales d'exploitation de la RATP (RATP France et RATP International). Ce partenariat constitue pour la RATP une chance exceptionnelle. Il donne les bases d'une vraie politique de développement à mener avec les collaborateurs de la RATP. »

RECRUTEMENT



❓ Quels sont les faits marquants du recrutement en 2001 et les perspectives pour 2002 ?

PATRICE LOVISA,
responsable de l'unité
Développement
des compétences
opérateurs (DCO-GIS).

« Quelque 16 000 candidatures spontanées en 1999, 11 000 en 2000, 21 000 en 2001, les chiffres parlent d'eux-mêmes, les effets de la campagne sont indéniables. 2001 restera une année exceptionnelle de recrutement, avec une embauche supplémentaire de 13 % à l'exploitation et de 32 % à la maintenance et, selon les métiers, des variations de 17 à 193 % par rapport à 2000. Nous nous félicitons de l'arrivée massive des candidatures féminines sur le métier de conducteur. Si les femmes se tournent aussi vers celui de machiniste ou vers la maintenance, cette orientation reste cependant plus timide. Par ailleurs, nous enregistrons peu

de candidatures spontanées en contrat de qualification, malgré les bons résultats obtenus sur ce mode de recrutement en termes de formation et d'insertion dans le milieu professionnel.

L'année 2002 prévoit 1 900 embauches (au lieu des 2 800 de l'année 2001) du fait des départs en retraite moins nombreux et de l'anticipation des recrutements dus à l'ARTT. Placée sous le signe des projets et de la qualité, 2002 verra l'instauration du recrutement en ligne – l'e-recrutement –, d'un contrat de qualification pour le métier d'agent des gares et la certification de tout le processus de recrutement, qui concernera à la fois les départements en interne et les candidats en externe. Cette démarche s'inscrit dans la continuité des changements de méthode déjà amorcés et des relations étroites développées entre DCO et les départements recruteurs. »



PARIS SAINT-DENIS 2003

❓ En 2003, Paris accueille les championnats du monde d'athlétisme, troisième événement le plus médiatisé au monde. La RATP est « partenaire national dans le domaine du transport collectif public ». Quel rôle va-t-elle jouer dans cette compétition ?

CHRISTIAN GARCIA,
responsable de la mission
Championnat d'athlétisme
Paris 2003 à la RATP.

« Du 20 au 31 août 2003, le Stade de France accueillera, pendant dix jours de 9 heures à 22 heures, l'ensemble des compétitions. La RATP est un partenaire-acteur de ces championnats du monde. En effet, elle est responsable de l'organisation des transports, ce qui signifie qu'elle devra transporter les 4 000 sportifs logés à la Cité universitaire ainsi que sur les cinq sites d'entraînement disséminés dans la périphérie de Paris. L'entreprise assurera également le transport des journalistes, VIP et officiels, soit au total 20 000 personnes, sans parler des spectateurs. Un million de billets seront mis en vente avec deux rotations de spectateurs

par jour au Stade de France, car des compétitions différentes ont lieu le matin et l'après-midi. Ce ne seront pas moins de 100 000 personnes qu'il faudra donc amener chaque jour à Saint-Denis. Un véritable défi s'offre à l'entreprise avec une amplitude et une densité différentes de la Coupe du monde de football. Avec deux cent dix pays présents, c'est une vitrine extraordinaire pour l'entreprise et ses agents, qui pourra démontrer de nouveau son savoir-faire en matière de transport et d'accueil. À noter, enfin, que le monde sportif aura les yeux rivés sur Lyon-Bercy puisque le siège social de l'organisation des championnats du monde Paris Saint-Denis 2003 (soit cent quarante personnes) se trouve à la Maison de la RATP. »





Le management environnemental était le thème des premières Rencontres de l'écologie urbaine de la RATP. De quoi s'agit-il ?

LE MANAGEMENT ENVIRONNEMENTAL

FRANÇOISE DUCHÉZEAU,
déléguée générale
à l'écologie urbaine et
au développement durable

« En exploitant les modes de transport les plus économes en énergie et respectueux de l'environnement, la RATP dispose d'atouts écologiques indéniables par rapport à la voiture particulière. Elle doit donc être exemplaire dans la gestion environnementale de ses lignes et de ses sites industriels, situés dans un milieu urbain dense, ainsi que dans la conduite des projets. Pour assumer pleinement sa responsabilité environnementale, elle doit mobiliser chacun dans l'entreprise. Au-delà des aspects législatifs, réglementaires et techniques attachés à la protection de l'environnement, il importe d'intégrer le réflexe écologique dans toutes nos actions et décisions quotidiennes, que ce soit dans nos activités de conception,

d'exploitation ou de maintenance. Le système de management de l'environnement est une démarche de progrès continus dans la maîtrise et l'anticipation de tous les aspects qui relèvent de nos responsabilités, en termes d'utilisation des ressources ou d'impacts sur le milieu naturel et sur nos riverains. Il conduit à la certification ISO 14001, qui donne un vrai crédit à l'entreprise et renforce la confiance de nos voyageurs, des riverains et des élus. Après la ligne 8, certifiée, plusieurs sites pilotes sont engagés dans la démarche.

Cette préoccupation, consensuelle dans l'entreprise, peut devenir, au-delà de son caractère citoyen, un avantage concurrentiel déterminant pour notre développement. Démarche transversale, le management environnemental a été retenu comme premier thème des Rencontres de l'écologie urbaine. Elles sont appelées à se renouveler sur d'autres sujets engageant la RATP pour une meilleure qualité de vie et un développement durable de la ville. »



SOLIDARITÉ ET RESPONSABILITÉ

La campagne « Ensemble, la vie, la ville » a été lancée au début de l'année. A-t-elle pour vocation de se substituer au dispositif « Attentifs, ensemble » ?



JEAN-MARC BERNARDINI,
chargé de communication au
sein de l'unité Management
de la communication à la DGC

« La campagne "Ensemble, la vie, la ville" renforce et complète le dispositif "Attentifs, ensemble", qui s'adressait à la fois aux agents et aux voyageurs et transformait le danger de la présence de colis piégé en risque maîtrisable. Outre la possibilité de banalisation du message, il nous a paru

décalé à la suite des événements du 11 septembre. Le danger représenté par la présence de colis piégé a, en effet, fait place à un sentiment de risque diffus. Autant de raisons qui nous ont amenés à actualiser le dispositif. La nouvelle campagne exprime, comme la précédente, les nécessaires solidarités et responsabilités de chacun – représentées dans le visuel par une chaîne d'individus. Mais elle le dit

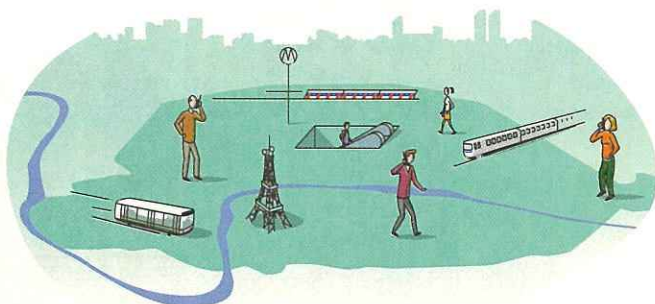
d'une manière plus sereine et plus optimiste, avec des propos dédramatisés. Elle traduit également la reconnaissance de l'entreprise à l'égard de la vigilance des voyageurs et des agents qui, au quotidien, soutiennent le plan Vigipirate. Le dispositif "Ensemble, la vie, la ville", intégrant le logo d'"Attentifs, ensemble", sera développé sur l'ensemble du réseau francilien tant que sera maintenu le plan Vigipirate. »

Trafic en ligne...

Paris Trafic permet d'être informé sur les perturbations des réseaux *via* des messages écrits sur le téléphone portable. Zoom sur l'enquête effectuée auprès des abonnés.

L'AVIS SUR LE SERVICE

Paris Trafic séduit spontanément les personnes interrogées, parce qu'il répond à l'attente de tous ceux qui organisent leur temps avec un souci d'efficacité. Il leur offre l'anticipation et la personnalisation de l'information auxquelles ils aspirent. Les messages sont concis, clairs, lisibles, efficaces. Toutefois, des optimisations de l'information délivrée sont souhaitées, comme une indication d'itinéraire de substitution lors des perturbations.



5 C'est au maximum le nombre de lignes sur lesquelles le voyageur peut obtenir des renseignements auprès de Paris Trafic.

2 x 2 Le voyageur détermine deux créneaux horaires pendant lesquels il souhaite être alerté. Chaque tranche horaire ne peut excéder deux heures.

L'abonnement à Paris Trafic coûte à l'abonné 6 euros pour trois mois et 10 euros les six mois.



MILLE SIX CENTS PERSONNES

sont aujourd'hui abonnées (chiffre d'octobre 2001). Un service accessible par abonnement pour tous ceux qui disposent d'un téléphone portable pour la réception des messages écrits (SMS) et d'un accès au Minitel ou à Internet pour le mode de souscription ou de réabonnement au service.

LES SOUHAITS D'OPTIMISATION DU SERVICE

Ils visent le plus souvent à obtenir une extension des conditions d'usage et d'abonnement telles que :

- des jours de réception qui prennent en compte les besoins des voyageurs qui travaillent « de manière décalée » ;
- de la durée minimale des perturbations

annoncées (à partir de dix minutes) ;

- du nombre et de la durée des créneaux horaires en vue de tenir compte de la variabilité du nombre et des horaires des déplacements quotidiens de chaque voyageur, et des heures de réception au-delà

de 21 heures pour ceux qui se déplacent en transport en commun le week-end ;

- du nombre de lignes pour ceux qui se déplacent plusieurs fois et sur des origines et destinations variables dans la journée.

YAN RODRIGUEZ



PHOTOS: J.-F. MAUBOUSSIN/DGC-AV

Les 21, 22 et 23 novembre, à Bordeaux, le groupement des autorités organisatrices des transports (Gart) tenait ses XVIII^{es} rencontres sur le transport public. Vingt-huit agents étaient au rendez-vous.

Le monde des transports selon Gart

Le Gart, je ne savais pas ce que c'était, alors qu'il existe depuis vingt et un ans ! » avoue Jean-Pierre Deville, agent à l'atelier de fabrication et reconstruction (MRB) de Championnet depuis vingt-cinq ans. « *Auparavant, on ne sortait pas de l'atelier.* » Comme Jean-Pierre, la plupart des agents ne connaissaient pas l'existence du Gart. Désormais, ils se déclarent prêts à suivre l'actualité de cette association.

De l'exposition, les agents ont retenu les bus au GNV (gaz naturel pour véhicule), le passe sans contact, le vélo à assistance électrique et la maquette à l'échelle 1 du futur tramway de Bordeaux. Ils ont trouvé le stand RATP « *convivial et moderne* », même si certains ont été surpris de ne pas voir les hôtes du stand habillés aux couleurs de la RATP...

Presque tous ont également découvert la création de la filiale RATP France.

Jean-Yves Gilabert, 24 ans, informaticien à M2E, est enthousiaste : « *Cela ne peut être qu'enrichissant. C'est un signe de bonne santé.* » Jean-Pierre, lui, regrette un peu que cette déspecialisation n'ait pas été mise en route plus tôt : « *Venant de province, j'aurais été tenté de repartir !* »

Une ouverture sur les autres

« *Le chantier du tramway de Bordeaux est colossal et vraiment très ambitieux* », résume Dominique Launoy, 34 ans, agent depuis quinze ans à la maintenance des réseaux (SIT). Premier étonnement, le système d'alimentation électrique au sol réalisé au moyen d'un rail central. « *750 volts au sol en cycle urbain, avec des voitures à proximité, c'est une première et un sacré projet* », s'exclame Guillaume Lerendu, régulateur sur T1 à Pavillons-sous-Bois. « *Attention ! l'alimentation ne sera pas continuée. Elle suivra les rames grâce à un système de capteurs* », précise Jean-Pierre. Autres surprises : la rampe

à 6 % que devra parcourir le tramway, la pelouse prévue autour des rails, la vitesse moyenne de 20 kilomètres à l'heure et, surtout, la mise en œuvre, d'une seule traite, de trois lignes. « *C'est grandiose, mais je plains les automobilistes bordelais pendant les travaux* », remarque Jean-Pierre.

« *Ce voyage m'a permis de connaître d'autres opérateurs que ceux de la RATP. Cela ouvre des portes* », se réjouit Jean-Yves. « *J'ai été ravi de rencontrer d'autres agents de la RATP, de découvrir leur métier, que je ne connaissais pas* », enchaîne Guillaume. Jean-Pierre, lui, a profité de ce voyage pour rencontrer un collègue avec lequel il travaillait depuis trois ans... mais qu'il n'avait jamais vu ! Il conclut : « *Je souhaite de tout cœur qu'on envoie encore des agents voir ce qu'il se passe ailleurs. On a besoin de cette ouverture...* »

EMMANUELLE BAL

L'euro en bonne

Du 2 au 18 janvier, près de 1 200 « accompagnateurs euro », agents actifs et membres de leurs familles, retraités et étudiants, sont allés au-devant des voyageurs pour faciliter l'achat de leur titre de transport. Portraits.

J.-F. MAUBOUSSIN/DGC-AV



Geneviève Chambert-Loir

64 ans, retraitée, parisienne et grande utilisatrice des transports en commun : « L'euro, il faut s'y mettre. Faire passer l'information me semble naturel, étant donné mon expérience en tant que formatrice. Aider les personnes, quel que soit leur âge, dans ce moment particulier, c'est leur permettre d'être autonomes, et je reste attachée à ce principe. » Pas facile cependant pour Geneviève, entre ses activités au sein de l'association AGIR abcd (voir encadré), son appartenance à une chorale et à une association ornithologique, de se libérer plus de deux semaines consécutives. « Ça m'amuse aussi de découvrir l'envers du décor de ma ligne, la 4, d'aller à la rencontre d'un public varié. Je parle anglais couramment, et c'est l'occasion de le pratiquer auprès des touristes. Il y a là l'opportunité d'une grande richesse du point de vue des relations humaines. »

Pascal Rajau

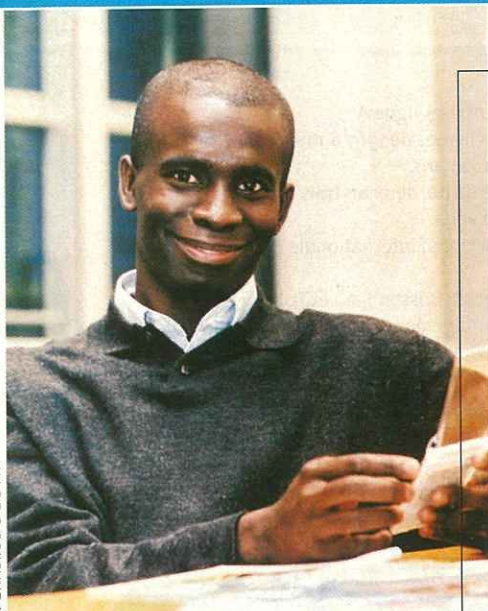
42 ans, agent RATP. Pascal a exercé pendant quinze ans le métier de machiniste, aussi, d'aider ses collègues de l'exploitation en assurant la prévente, sait-il ce que cela veut dire. Aujourd'hui, employé au service du courrier à Lyon-Bercy, il ne manque aucune occasion de retrouver le contact avec le public. « Dans cette grande entreprise, il y a encore trop de cloisonnement interne. Des actions comme celle-là permettent de côtoyer de nouveaux collègues et des services jusqu'alors inconnus. Vu le nombre de voyageurs circulant sur nos réseaux, c'est bien de montrer qu'à la RATP tout le monde se mobilise pour l'utilisation de la nouvelle monnaie. »

Avec deux enfants, âgés de 5 et 12 ans, qui ne comprennent pas en quoi l'euro pourrait poser un problème, Pascal n'est pas fâché de se sentir, à travers cette expérience, une longueur d'avance.



B. MARGUERITE/DGC-AV

compagnie



B. CHABROL/DGC-AV

Abdoul Aziz Wane

30 ans, étudiant. C'est en consultant Internet (jobcampus et jobàcarte) qu'Abdoul Aziz a pris connaissance de l'opération « Ensemble sur la ligne euro ». « Comme tous les étudiants, je cherche à gagner un peu d'argent. » Recruté en CDD, sa rémunération est basée sur le smic. « Le plus dans cette annonce, ce sont les six heures effectuées par demi-journée, ce qui me laisse le temps de travailler à ma licence. » Abdoul Aziz s'apprête également à rechercher un stage pour le deuxième trimestre, alors, pourquoi pas à la RATP ?

Mounia Merhak

20 ans, étudiante stagiaire. Comme la plupart des élèves de sa promotion, Mounia, en 2^e année de BTS action commerciale au lycée Émile-Mounier, a accueilli favorablement cette proposition de stage par l'intermédiaire d'un de ses professeurs, même si la période concernée empiète sur une semaine de vacances scolaires. « Toutefois, ce stage est rémunéré, tandis que tous ne le sont pas. Par ailleurs, le site qui m'a été affecté est situé à proximité de mon domicile. » Pour Mounia, qui met en avant l'aspect relationnel de sa formation, cette opération constitue un bon terrain d'apprentissage, et comme elle le dit elle-même : « La RATP, tout le monde connaît, alors sur un CV c'est un atout non négligeable. »



B. CHABROL/DGC-AV

Un Service Attentionné de plus

Sous leur blouson jaune marqué du logo « Ensemble sur la ligne euro », des agents actifs volontaires (75 %), mis à disposition par leur unité, des jeunes en contrat de qualification (10 %), des CDD (10 %), des étudiants stagiaires (2 %), ainsi que des retraités bénévoles (3 %), recrutés par le biais d'une association partenaire, AGIRabcd*, s'étaient engagés à prêter main-forte aux exploitants et aux voyageurs au moment fatidique de la « bascule » à l'euro. 70 % des transactions se trouvaient ainsi accompagnées grâce à leur présence sur près de deux cents sites à travers les réseaux Métro, RER et Bus. En amont, tous avaient reçu une formation d'une journée, dispensée par l'Institut national pour la retraite active (Inrac). Au programme : la nouvelle monnaie, la vente au guichet et dans les distributeurs automatiques, ainsi que la tarification. En complément, une réunion organisée par l'unité opérationnelle d'affectation leur a permis de se familiariser avec les lieux et les organisations en place. Cette opération illustre, à l'échelle de toute l'entreprise, la relation de Service Attentionné qu'elle s'attache à développer.

* Association générale d'intervenants retraités (actions de bénévoles pour la coopération et le développement).

NADINE GUÉRIN

Le RER côté parc

Quatre types de matériels à roulement fer – MS61, MI79, MI84 et MI2N – sont actuellement en service sur le RER, soit plus de 1 230 voitures, dont les plus anciennes atteignent maintenant la trentaine. Fiches techniques.

MS61

(matériel suburbain), ligne A

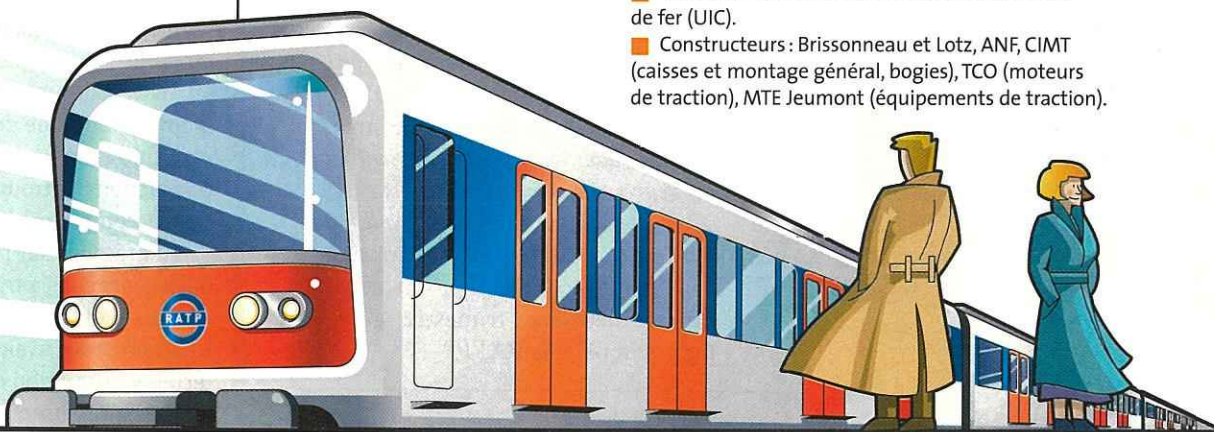
375 voitures livrées de 1967 à 1980.

Âge moyen : 29 ans.

Train formé de un, deux ou trois éléments de trois voitures, 1 500 volts.

Gabarit de l'Union internationale des chemins de fer (UIC).

Constructeurs : Brissonneau et Lotz, ANF, CIMT (caisses et montage général, bogies), TCO (moteurs de traction), MTE Jeumont (équipements de traction).



MI84

(matériel interconnexion 1984), lignes A et B

292 voitures (73 éléments), dont 260 ligne A et 32 ligne B, livrées de 1985 à 1990.

Âge moyen : 14 ans.

Train bicourant composé de un ou deux éléments de quatre voitures.

Gabarit UIC

Constructeurs : GEC Alstom (caisse et montage général, moteurs de traction, équipements de traction), ANF Industrie (bogies).



Une politique en deux temps : rénovation et renouvellement des matériels

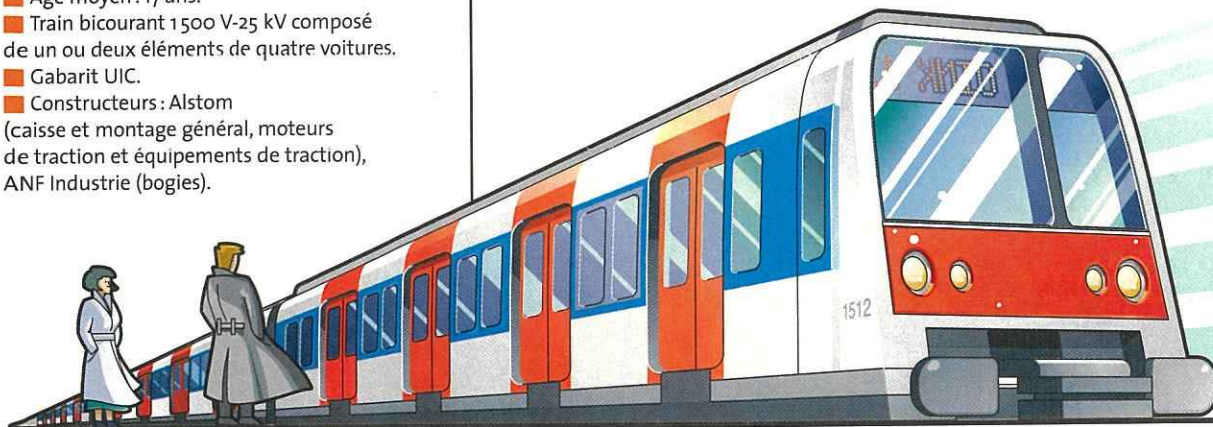
La politique de l'entreprise combine rénovation des trains à mi-vie et renouvellement des matériels après trente-cinq ans de bons et loyaux services :

- les éléments les plus récents de MS61 seront rénovés à partir de 2002 pour prolonger leur exploitation d'une quinzaine d'années. Ce matériel devrait être réformé progressivement : 18 éléments en 2001-2003, 55 éléments entre 2004 et 2007 et les derniers éléments à partir de 2016 ;
- les 68 trains MI79 de la RATP, puis les 51 trains de la SNCF, et les 73 trains MI84 seront rénovés de manière continue entre 2003 et 2010 pour les premiers et entre 2007 et 2011 pour le MI84. À l'occasion de leur rénovation, ils bénéficieront d'une ventilation réfrigérée, dont sont déjà équipés les nouveaux trains MI2N livrés en 2001 ;
- les programmes d'acquisition de matériel prévoient l'achat de matériels MI2N : 12 trains en 2001-2002, 37 trains en 2004-2007 et 33 trains en 2016-2019.

INFOGRAPHIE STÉPHANE JUNGERS

MI79

(matériel interconnexion 1979), ligne B
 ■ 476 voitures (68 éléments RATP et 51 éléments SNCF) livrées de 1980 à 1985.
 ■ Âge moyen : 17 ans.
 ■ Train bicourant 1 500 V-25 kV composé de un ou deux éléments de quatre voitures.
 ■ Gabarit UIC.
 ■ Constructeurs : Alstom (caisse et montage général, moteurs de traction et équipements de traction), ANF Industrie (bogies).



MI2N

(matériel interconnexion à deux niveaux), ligne A
 ■ 85 voitures livrées de 1996 à 2000.
 ■ Âge moyen : 3 ans.
 ■ Bicourant, train à deux niveaux composé d'éléments automoteurs de cinq voitures.
 ■ Gabarit UIC.
 ■ Constructeurs : GEC Alstom (voitures d'extrémité : caisses, bogies, équipements électriques), ANF Industrie (voitures intermédiaires : caisses).
 ■ Design : MBD.

SIMONE FEIGNIER





STIF:

Le 13 décembre 2000 marquait l'entrée de la Région au sein du STIF, l'autorité organisatrice des transports. Le 7 décembre 2001 se tenait le premier conseil d'administration opérationnel. Après un an de fonctionnement, le STIF a déjà mis en application l'ensemble de la réforme.



p.14 Jean-Pierre Duport, préfet de Région et préfet de Paris, explique le rôle de la nouvelle autorité.

p.16 Jean-Paul Huchon, Anne Bolliet, Denis Baupin et Philippe Sueur évoquent tour à tour les missions du STIF.

p.19 La réorganisation des transports en Ile-de-France entraîne de nouvelles règles du jeu entre les différents acteurs. Qu'est-ce qui change pour la RATP ?

Dossier

RÉALISÉ PAR JEAN-PATRICK MÉNARD

au cœur

de la réforme



La première mission du STIF est de définir les services de transport qui seront installés pour répondre aux besoins des Franciliens, qu'il s'agisse de déplacements domicile-travail ou de loisirs.

Du STP au STIF

Créé en 1959, le STP (Syndicat des transports parisiens) a connu en 2000 une profonde réorganisation. Rebaptisé Syndicat des transports d'Ile-de-France (STIF), cet établissement public réunit désormais l'État, la Région, les huit départements franciliens. Entre Les Lignes fait le point, après un an de fonctionnement, sur ses missions, ses chantiers en cours, ainsi que sur le rôle de ses partenaires, dont la RATP.

La réforme du STP date officiellement du 13 décembre 2000, journée qui marque l'entrée de la Région au sein de l'autorité organisatrice des transports. Près de un an plus tard, le chemin parcouru est déjà considérable. Le 7 décembre 2001, le premier conseil d'administration opérationnel a pu être tenu. « C'était effectivement un moment important, confirme Jean-Pierre Duport, président du STIF, préfet de Région et préfet de Paris,

puisque les premières décisions ont pu être prises. » Mais, avant ce conseil historique, la nouvelle autorité organisatrice des transports n'était pas restée inactive, loin de là. « *En un an, reprend Jean-Pierre Duport, nous avons quasiment mis en application l'ensemble de la réforme, il ne manque que l'instauration du comité des partenaires, qui sera effective en ce début 2002.* » Lancement de la contractualisation entre le STIF, la RATP et la SNCF, entrée effective de la Région au conseil d'administration, désignation des membres du conseil d'administration, désignation du premier directeur général, auront constitué le menu d'une première année fort chargée.

Les objectifs d'une réforme

Néanmoins, avant de détailler les nouvelles missions du STIF et les responsabilités prises par chacun des acteurs des transports, interrogeons-nous sur les objectifs de la réforme. « *En fait, résume le préfet Duport, nous attendons d'elle une meilleure responsabilité de l'ensemble des acteurs, que ce soit de l'État ou des collectivités*

locales, qui concourent au financement des transports collectifs et qui doivent mieux encore anticiper sur les attentes des voyageurs. » Cette responsabilisation touche également les entreprises de transport qui, par le principe de la contractualisation, s'engagent sur des niveaux de services. La qualité de la prestation fournie par ces entreprises, notamment par la RATP, est appréciée par le STIF et entre désormais dans un système de bonus-malus. Des pénalités sont infligées en cas de non-réalisation de l'offre et, inversement, les bons résultats se trouvent justement rétribués.

Des missions clairement définies

Voilà qui clarifie le périmètre dévolu à chacun des acteurs. Les transporteurs reçoivent de l'autorité organisatrice ce qui peut se comparer dans d'autres secteurs à une commande ou à un ordre de mission. Cette commande correspond à des objectifs précis, contractualisés, en termes d'offre de transport et de qualité de service. Le transporteur est ensuite rétribué en fonction de sa capacité à répondre aux demandes de son « client », en l'occurrence le STIF.

Le rôle de l'autorité organisatrice est également parfaitement arrêté. Sa première mission est de définir les services de transport qui

seront installés pour répondre aux besoins des Franciliens, qu'il s'agisse de déplacements domicile-travail ou de loisirs. « En pratique, précise Jean-Pierre Duport, compte tenu de l'histoire de l'Ile-de-France et de la place qu'y occupent les entreprises publiques comme la RATP et la SNCF, le STIF organise, coordonne et finance l'activité de ces deux entreprises, ainsi que

celle des quatre-vingt-dix opérateurs privés. Je pense aux services de bus et autocars qui interviennent en grande couronne et qui sont regroupés dans Optile. Cela fait du STIF le premier "financeur" des transports collectifs franciliens. À lui seul, il finance 55 % des dépenses globales d'investissement et de fonctionnement. »

Il revient également au STIF de fixer le niveau de qualité de service attendu. Cela comprend le respect des cadences, des horaires, de la régula-

Un espace de concertation

Au-delà de la seule contractualisation, les échanges entre les différents acteurs trouvent au sein du STIF un lieu privilégié. Si le conseil d'administration est un premier cercle où l'État et les collectivités locales envisagent l'actualité et l'avenir des transports en Ile-de-France, l'existence du comité des partenaires, institué fin janvier et composé de représentants des organisations syndicales de salariés, des organisations professionnelles patronales, des organismes consulaires, des associations d'usagers des transports collectifs, des collectivités locales, sera également un élément important de concertation. Enfin, les méthodes de travail employées par le STIF font que chaque projet fait l'objet de comités de suivi, qui se tiennent sur le terrain et où se rencontrent techniciens et élus.

larité et de la propreté. L'autorité organisatrice définit également les titres de transport : « À moyen terme, annonce Jean-Pierre Duport, nous allons engager une réflexion sur la tarification en cours, il faut par exemple mieux tenir compte des déplacements de banlieue à banlieue. D'une manière générale, la tarification suit une logique "radiale", et il serait souhaitable, pour reprendre la métaphore géométrique, qu'elle intègre aussi une dimension plus "tangentielle"... Il faut également envisager le développement des supports télématiques et réviser la tarification sociale, qui est sans doute trop confuse. »

Anticiper sur l'évolution des besoins en matière de transport

Enfin, le STIF doit aussi anticiper sur l'évolution des besoins de transport et adapter si cela est nécessaire l'offre de transport. À cet effet, il est de sa responsabilité de définir précisément, dans le cadre des schémas de principe, les grands projets d'infrastructure qui amélioreront la qualité de service et qui garantiront l'augmentation de l'offre. « À ce jour, conclut le président du STIF, toutes ces missions ont été engagées, même si les orientations sont très récentes. Je rappelle que la réforme que nous mettons en œuvre a été maintes fois évoquée dans le passé, sans jamais trouver un aboutissement. Son avènement a demandé une très large concertation, laissons-lui quelques années pour porter ses fruits. Il me semble cependant que les premiers résultats commencent à se faire sentir à travers l'application des contrats, notamment avec la RATP. »

Jean-Pierre Duport,
président du STIF, préfet
de Région et préfet de Paris.



JEAN-PAUL HUCHON, VICE-PRÉSIDENT DU STIF,
PRÉSIDENT DE LA RÉGION ÎLE-DE-FRANCE.

Que doit-on penser de la réforme du STIF. Révolutionne-t-elle notre système de transport ?

C'est une excellente réforme. À mon sens, elle constitue une première étape qui rénove déjà de façon radicale les relations du STIF avec les

entreprises de transport et la Région. La présence de la Région permettra de renforcer la cohérence des politiques d'aménagement du territoire et de transport au bénéfice des Franciliens. Elle répond aussi à une exigence démocratique. La parité entre élus et représentants de l'État, la présence au sein du conseil d'administration d'élus de la Région, de Paris, des conseils généraux, permettra à tous de faire entendre leurs voix et de peser sur les décisions.

Diriez-vous que le nouveau dispositif est plus opérationnel que l'ancien ?

Il y a une réelle volonté d'efficacité que je retrouve notamment dans l'instauration des nouvelles relations entre le STIF et les entreprises de transport. Ces relations partenariales, contractuelles, déboucheront sur des politiques élaborées en commun qui

prendront en compte les besoins, mais aussi les réalités du terrain et de l'activité économique.

Quelles priorités la Région entend-elle défendre au STIF ?

Nous avons cinq priorités : améliorer la qualité du service offert aux usagers (rénovation du matériel, régularité des trains), réaliser les opérations prévues au contrat de plan, améliorer la sécurité des transports, développer une meilleure offre de transports pour les personnes à mobilité réduite, penser une tarification qui prenne en compte les réalités sociales et géographiques. Enfin, nous entendons constituer le réseau Mobilien, en application du Plan de déplacements urbains. Ces quelque cent cinquante lignes sont essentielles pour la structuration du réseau de bus francilien. Je sais qu'il s'agit d'opérations difficiles, autour desquelles nous devons mobiliser l'ensemble des partenaires. ■

« Cette réforme de structure n'est qu'une étape »

Le STIF vu par...

Vous avez pris vos fonctions en novembre, comment envisagez-vous votre rôle ?

Mon poste est effectivement nouveau. Il a été créé dans le cadre de la réforme de l'organisme de transport. J'ai en charge la mise en œuvre des décisions prises par



ANNE BOLLIET, DIRECTRICE GÉNÉRALE DU STIF.

le conseil d'administration et, à ce titre, mon rôle de proposition est essentiel. Par rapport au STP, pensez-vous que le STIF dispose d'une vision plus précise ou plus large sur la problématique des transports ?

Les deux à la fois. Plus large, car il revient au STIF d'anticiper sur l'avenir et les besoins de déplacement, et notamment d'anticiper sur le calendrier envisagé par le contrat de plan État-Région, pour lequel nous devons nous hâter de soumettre au conseil d'administration les schémas de principe qui permettent d'engager les procédures, ainsi que les avant-projets qui déterminent le démarrage des travaux. Plus précise aussi, car la RATP et la SNCF nous rendent compte de manière hebdomadaire du déroulement du service et des éventuels incidents ou des difficultés rencontrées.

En matière de tarification, le STIF est désormais décideur.

Quels sont ses premiers chantiers ?

La mise en œuvre de la carte « solidarité transport », qui sera accessible pour les personnes les plus défavorisées, nous incombe. Mais, au-delà, il est essentiel de moderniser et de faire évoluer le dispositif tarifaire. À la demande du conseil régional, un groupe de travail sera mis en place : il y a aujourd'hui une stratification de la tarification qui peut nuire à sa compréhension et à son efficacité.

Si la Carte Orange a été une grande révolution, il est sans doute nécessaire de la faire évoluer. Nous devons aussi l'intégrer dans une réflexion multimodale transport en commun-stationnement des véhicules, pour faire en sorte, comme le veut le PDU, que moins de voitures circulent dans Paris. Enfin, le billet universel et la carte Navigo vont être mis à la disposition de plusieurs centaines de milliers de personnes courant 2002. ■

La réforme du STP n'est-elle pas symbolique dans la mesure où la problématique des transports s'inscrit obligatoirement dans une logique régionale ?

Cette logique régionale est dans le domaine des transports une évidence depuis des décennies. Pourtant, lorsque les régions sont devenues de véritables collectivités locales, en 1982, le STP a conservé son organisation initiale qui

datait pour l'essentiel de 1959. Alors que la Région subventionne largement les infrastructures nouvelles et les améliorations du réseau existant, elle n'avait pas part aux décisions relatives aux dessertes et à la tarification. Le mal est maintenant réparé et désormais la Région, comme l'ensemble des départements d'Ile-de-France, participe aux décisions et au financement concernant le fonctionnement et les investissements.

Quelles sont les raisons qui permettent de penser que le nouveau mode de fonctionnement du STIF aboutira, in fine, à un service plus proche des besoins des voyageurs ?

La batterie d'indicateurs contenue dans les contrats entre le STIF et les transporteurs a justement été établie par rapport aux besoins des voyageurs, comme les enquêtes d'opinion les révèlent. Il faudra savoir la faire évoluer en tant que de besoin. Par ailleurs, le STIF profite désormais des réflexions

du comité des partenaires, qui rassemble notamment des associations d'usagers, des organisations syndicales – salariés et employeurs – et des organismes consulaires. Pour leur part, les cinq élus parisiens représentant

le département de Paris au sein du conseil d'administration du STIF disposent en outre de la Commission extra-

municipale des déplacements, instance de concertation avec les associations et les élus des différents arrondissements.

Quel chantier principal attend le STIF ?

La question principale reste évidemment celle de l'offre de transport. L'ensemble des élus siégeant au STIF souhaite l'améliorer, qualitativement et quantitativement. À cet effet, nous comptons prochainement lui proposer un avenant au contrat qui le lie à la RATP. Ce sera pour l'ensemble des pouvoirs publics une occasion majeure de concrétiser les orientations du Plan de déplacements urbains d'Ile-de-France. ■



DENIS BAUPIN, VICE-PRÉSIDENT DU STIF, ADJOINT AU MAIRE DE PARIS CHARGÉ DES TRANSPORTS.

Comment envisagez-vous, au-delà de la contractualisation, les échanges entre les élus et les entreprises de transport ?

La contractualisation n'est qu'une méthode de travail, de responsabilisation et de résultats. En ce qui concerne les échanges entre les élus et les entreprises de transport, je pense qu'il ne faut pas confondre les fonctions et les compétences

de chacun. Les entreprises de transport sont fonctionnellement responsables devant le STIF et non devant les élus, qui composent le conseil d'administration à parité avec les représentants de l'État. Le travail au quotidien s'effectue avec les personnels du STIF et non avec les élus, qui eux doivent informer et être informés, apprécier le fonctionnement, délibérer sur les projets et

contrôler. Les élus jouent un rôle fondamental d'interface et de censure. Toutefois, il conviendra de ne pas alourdir le système de représentation et, pour chaque élu, de ne pas tirer la couverture à lui, car c'est le risque d'une représentation plus territoriale que générale, certes compensée par la présence des représentants de l'État dont la parité demeure discutable lorsque le financement de l'État n'est plus majeur.

La nouvelle organisation vous semble-t-elle en mesure de répondre aux besoins des voyageurs ? Elle est plus lourde et naturellement

sans rapport direct avec les besoins des voyageurs. Malgré tout, l'élargissement du conseil d'administration aux élus régionaux et la mise en place d'un bureau assurent une meilleure concertation et un débat démocratique plus ouvert, rompant avec le monopole technicien.

Quels sont les chantiers que le STIF doit, à votre sens, engager en priorité ?

En tant qu'élus du Val-d'Oise et déplorant la dérive du réseau de la banlieue Nord (Paris-Pontoise et Paris-Valmondois), la priorité est

la reconstruction de ces lignes, mais ce chantier durera dix ans. Certes, je prends en compte dès maintenant l'opération d'Ermont-Eaubonne (200 millions d'euros pour la première tranche), mais ce n'est qu'une étape. Pour la petite couronne : la politique des transports en site propre et le prolongement des lignes de tramway ; celui des lignes 13 et 4 ; la tangentielle Nord et Sud. Pour Paris, l'achèvement de la ligne 14. Enfin, l'accélération de la nouvelle billettique. ■

« Les élus jouent un rôle fondamental d'interface »



PHILIPPE SUEUR, VICE-PRÉSIDENT DU STIF, MAIRE D'ENGHIEN-LES-BAINS.



Tout se négocie en amont avec les élus

La réorganisation des transports en Ile-de-France a changé les relations entre les différents acteurs, pouvoirs publics, collectivités locales et entreprises de transport. Pour la RATP, elle nécessite certains efforts d'adaptation.

Aujourd'hui, la RATP ne peut décider de gros travaux sans prendre en compte les observations des élus.

Si la contractualisation a simplifié la donne en octroyant à chaque acteur – pouvoirs publics, collectivités locales et entreprises de transport – une mission bien établie, l'évolution des rôles demande, en revanche, un petit temps d'adaptation.

Les rapports entre les différentes institutions ont en effet évolué, entraînant la mise en œuvre d'un nouveau mode de relations. Ainsi, lors de l'élaboration des projets, un effort accru de compréhension sera nécessaire de part et d'autre, comme le souligne Marie-Hélène Pierres, directrice déléguée à la Ville et à l'Action territoriale : « Auparavant, par exemple, quand une évolution de ligne de bus était envisagée, la RATP conduisait seule les études techniques. Puis l'entreprise se rapprochait des collectivités locales pour

recueillir leurs souhaits avant de finaliser le dossier. Aujourd'hui, le travail avec les collectivités locales se fait avec les élus, plus en amont. La démarche est donc plus complexe, et il faut étudier les projets de nos partenaires avant de trouver une solution technique. »

Si la réorganisation nécessite un changement de culture, c'est bien à ce niveau qu'il se situe. Les compétences techniques de la RATP doivent être mises au service d'un projet commun. « On ne peut plus décider de gros travaux, même dans une station de métro, sans aller vers les élus et prendre en compte leurs observations. Désormais,

Les compétences techniques de la RATP doivent être mises au service d'un projet commun.

sur tous les plans, nous devons faire preuve de pédagogie et savoir qu'une période préalable de négociations doit être respectée avant de prendre des décisions. Mais il est vrai aussi qu'à ce jour nous n'avons pas toutes les réponses à nos questions. Nous devons faire l'apprentissage de la nouvelle chaîne de décisions née de la réorganisation de l'autorité organisatrice. »



Les vertus de la contractualisation

Parmi les grandes réformes mises en œuvre par le STIF, la contractualisation concerne au premier rang les entreprises de transport public. Une nouvelle règle du jeu bien accueillie dans l'entreprise.

« S'il faut davantage de bus en circulation, alors le STIF nous en fait la demande précise et apprécie le budget nécessaire pour la mettre en œuvre. Nous la réaliserons ensuite. »

La contractualisation a au moins un mérite. Elle donne à chacun des acteurs un rôle clair. « En effet, confirme Henri Schwebel, directeur général adjoint du pôle Service voyageurs, l'État intervenait à la RATP de multiples manières. La direction du Budget examinait nos comptes de fonctionnement de manière très détaillée, la direction du Trésor nos investissements, le STP la qualité de service et la pertinence des projets, le ministère des Transports la réalisation de certains objectifs. Bref, chacun avait ses préoccupations, ses demandes, ses exigences en ce qui concerne la RATP, qui n'étaient d'ailleurs pas toujours compatibles. Maintenant, c'est plus clair, l'État doit se positionner en tant qu'actionnaire soucieux des résultats et du développement de la RATP. Au STIF de définir le niveau de service et de qualité et, en contrepartie, la rémunération juste de la RATP. »

En plus d'une clarification de ses échanges avec l'administration centrale, la RATP se trouve désormais en relation avec un véritable client: le STIF. « Oui, c'est bien le cas, souligne Henri Schwebel. S'il apparaît, par exemple, qu'il faut davantage de bus en circulation, alors le STIF nous en fait la demande précise et apprécie le budget nécessaire pour la mettre en œuvre. Nous la réalisons ensuite dans les conditions définies, niveau, qualité et performances. »

Cette nouvelle organisation a été d'emblée bien acceptée dans l'entreprise, les organisations syndicales n'ayant pas rejeté ces nouveaux principes.

Le STIF définit la qualité de l'offre et apprécie l'enveloppe financière. La RATP s'engage à respecter les objectifs.

« Je pense que le contrat est arrivé au bon moment, analyse Henri Schwebel, par rapport à l'évolution de la RATP. Beaucoup de secteurs se sont transformés, les méthodes de travail ont changé, grâce surtout à la décentralisation. Il fallait pour assurer notre avenir progresser dans notre conscience économique. Le contrat le permet aujourd'hui. »

Signes extérieurs de réseau

Enseignes, candélabres et autres mâts ont été conçus, au fil des ans, pour signaler les accès du métro en surface. « Totem », nouveau système de marquage expérimenté sur la ligne 14, devrait être déployé sur l'ensemble du réseau Métro, RER et Bus. Pour les « anciens », l'heure est à la rénovation.

TOTEM

La RATP développe actuellement un nouveau système de marquage des accès aux stations de métro, gares de RER et gares routières (lignes 14, 13 à Saint-Denis et gare routière de la Défense). Appelé Totem, il est le point d'identification de la RATP dans la ville et la première manifestation de la qualité du service proposé.

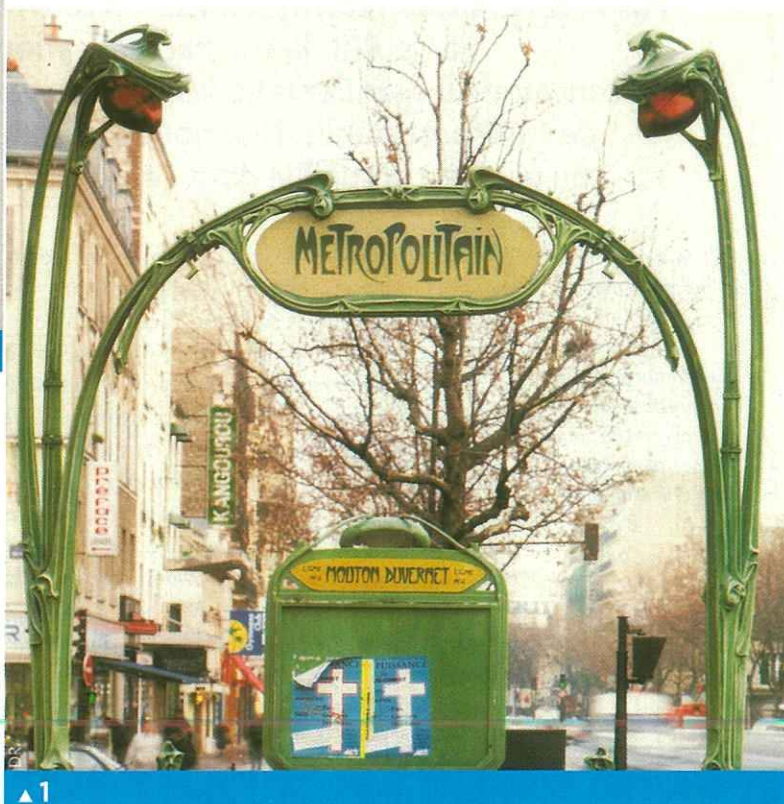
Mât en forme d'arbre se terminant par deux rameaux de fonte prune, il porte deux feuilles de verre où sont inscrits le sigle M, les lignes et le nom de la station. Selon une étude menée en juin 2001, le jugement des voyageurs sur Totem est globalement positif. Bien repérable de loin, clairement identifié à distance, il est apprécié pour les informations délivrées. Son esthétique et son intégration à l'environnement urbain sont également reconnues. À améliorer, cependant, le contenu de l'information proposée et la lisibilité des caractères du support – avec des corps de caractère plus grands – et un éclairage le soir.

B. MARGUERITE/DGC-AV



1 ENSEIGNE GUIMARD

Dès l'origine du métro, l'accès aux stations est signalé par une enseigne faite d'une plaque de lave émaillée, de couleur ocre, portant l'inscription Métropolitain en cinq graphies. La signature d'Hector Guimard est inscrite sur les enseignes installées entre 1900 et 1902. Elle disparaît ensuite en raison de la disgrâce de l'architecte. L'enseigne est maintenue par un portique constitué de deux longues tiges en fonte, appelées « brins de muguet » et formant à leurs extrémités une feuille comportant un globe lumineux de couleur rouge orangée. Les accès secondaires et les sorties supplémentaires en sont généralement dépourvus.



▲ 1



R. MINOU/DGC-AV

▲ 2

2 MÂT NORD-SUD

Les mâts des vingt-trois stations du Nord-Sud, se reconnaissent à l'indication Nord-Sud. Mis en place à partir de 1910, ils sont faits de mosaïque et de fer forgé. Ils perdront leur appellation lors de la fusion des deux compagnies le 1^{er} janvier 1930.



G. DUMAX/DGC-AV

▲ 3

3 CANDÉLABRE VAL-D'OSNE

Il est mis en place sur le réseau en 1909 au sud de la ligne 4 et porte l'abréviation Métro. Très ouvragé, il est entouré d'une frise en fer forgé, et son globe blanc éclaire les entrées la nuit. Il sera installé jusqu'en 1923, puis définitivement abandonné. Son nom provient du fondeur qui le fabriquait.

4 CANDÉLABRE DERVAUX

C'est un nouveau signal installé le 17 juin 1924 à la station Sèvres-Babylone (ligne 10). Ce modèle en fer forgé, sobre, est dessiné par l'architecte Adolphe Dervaux. Généralisé sur des entourages en fer forgé ou de pierre, il se fond dans le décor urbain tout en restant visible par son mât éclairé la nuit et par sa disposition au départ de l'escalier.

▼ 4



B. MARGUERITE/DGC-AV



▲ 5

5 CANDÉLABRE DERVAUX PIÉTONS

Implanté sur une balustrade en pierre, ce candélabre Dervaux porte la mention « passage public ». Il rappelle la vocation des couloirs du métro à permettre aux piétons de traverser la rue sans danger en empruntant les passages souterrains.



G. DUMAX/DGC-AV

▲ 6

6 MÂT « VÉGÉTAL »

Parfois, pour remédier au manque de visibilité des accès – c'est le cas de la station Lamarck-Caulaincourt –, un poteau décoré de motifs végétaux et surmonté de la mention Métro est disposé sur le trottoir à l'avant de l'accès, en un point plus visible. La décoration du mât reprend celle des lampadaires de la Ville de Paris.

7 MÂT BLEU ET MÂT JAUNE

Conçu dans les années soixante, le mât bleu comporte le mot Métro inscrit en bleu et enchâssé dans deux cercles concentriques. Telle une antenne de radio, il souligne la notion de réseau. Il est remplacé dès les années soixante-dix par le célèbre M jaune, plus lisible, éclairé la nuit et qui adopte les couleurs du ticket de métro. La mention Métropolitain, raccourcie en Métro, devient un simple M.

DR

▼ 7



B. CHABROL/DGC-AV

SIMONE FEIGNIER

De la loi sur la sécurité quotidienne

La nouvelle loi sur la sécurité quotidienne entraîne un renforcement de l'autorité des agents effectuant le contrôle antifraude. L'inspection liée à la lutte antiterrorisme revient aux agents de sécurité.



B. MARGUERITE/DGC-AV

Est considéré « fraudeur d'habitude » le voyageur qui a fait l'objet de plus de dix contraventions en un an. Peine encourue : jusqu'à six mois d'emprisonnement ou 7 500 euros d'amende...

C'est à plusieurs titres que la loi sur la sécurité quotidienne, promulguée le 15 novembre 2001, touche la RATP. Les décisions les plus significatives concernent les contrôleurs, dont l'autorité est renforcée à la suite de deux mesures.

Premièrement, l'article 50 de la loi instaure pour la première fois un délit de « fraude d'habitude ».

« L'habitude est caractérisée dès lors que la personne concernée a fait l'objet, sur une période inférieure ou égale à douze mois, de plus de dix contraventions. » Peine retenue pour le fraudeur : jusqu'à six mois d'emprisonnement ou 7 500 euros d'amende.

Secondement, en vertu de l'article 49, tout contrevenant ou perturbateur de l'ordre public « peut se voir enjoindre [...] »



Grâce à cette loi, « nous ne serons plus confondus avec les employés de gardiennage ou les "vigiles" ».

de descendre du train à la première gare suivant la constatation des faits». En cas de refus, les contrôleurs peuvent recourir à la force publique.

Selon André Cazal, responsable de l'unité Antifraude du Métro, «cette décision intéresse surtout la SNCF, où les fraudeurs pouvaient jusqu'alors voyager sur plusieurs centaines de kilomètres à bord des trains. À la RATP, le problème s'étendait "seulement" à la longueur d'une ligne, ce qui décourageait toutefois souvent les contrôleurs à poursuivre les fraudeurs». Cette mesure ne s'applique pas au réseau Bus.

Les contrôleurs se sentent reconnus et soutenus

Le lobbying de la RATP s'est plutôt concentré sur le délit de fraude. « Cette décision est reçue positivement dans mon unité, affirme André Cazal. Nous étions démunis face aux fraudeurs d'habitude qui pouvaient cumuler plus de deux cents procès-verbaux. » Il estime à huit cents le nombre de personnes répondant aux critères de la loi avant sa promulgation (à la SNCF : trente quatre mille).

Pour les contrôleurs, la décision de loi est une forme de reconnaissance. Elle clarifie leur mission, «leur donne des repères, commente André Cazal. Ils aiment les règles, pas obligatoirement répressives. Ils accueillent très bien les tarifications sociales, par exemple. Ils sont preneurs de tout ce qui les aide dans leur métier, difficile» Mais d'ajouter un bémol quant à l'application de la loi :

«Elle reste compliquée, car les forces de l'ordre devront être disponibles. Or, elles sont souvent surchargées.» Ces réserves ne l'empêchent cependant pas de réfléchir aux modalités d'application de la loi dans son unité (cf. encadré).

Les autres mesures concernant l'entreprise sont transitoires. L'autorisation d'inspection visuelle des bagages à main, de fouille et de palpation (article 27), liée à la lutte antiterrorisme, vaut jusqu'au 31 décembre 2003. Elle s'applique aux agents de sécurité. Pour Alain Caire, directeur du département Sécurité, «la loi n'introduit pas de modification aux pratiques réglementaires, excepté deux points, sur l'accréditation des groupes de protection et de sécurisation des réseaux (GPSR)». La loi stipule, en effet, que les agents de sécurité de la RATP ne pourront rester en fonction s'ils ont fait l'objet d'une condamnation à une peine correctionnelle ou à une peine criminelle inscrite au bulletin n°2 du casier judiciaire. En outre, employer une telle personne en connaissance de cause est passible d'un an de prison et de 15 000 euros d'amende.

«Enfin, précise Daniel Chadeville, directeur du département Juridique, les palpations sécuritaires ne peuvent être pratiquées que par des agents spécialement habilités à cet effet et agréés par le représentant de l'État dans le département. Ce n'est pas le cas, pour l'instant, des GPSR.» « Cette loi ne révolutionne pas la sécurité de l'entreprise, poursuit le juriste, mais elle lui confère une nouvelle reconnaissance.

Ordinateur antifraudeurs

Les cent cinquante contrôleurs itinérants s'apprennent à expérimenter un ordinateur portable sur le réseau métro. Ce « pocket PC » Compaq, de 13 x 8 centimètres, tenant dans la main ou la poche, permettrait aux contrôleurs d'interroger directement la base d'infraction, donc de déceler *in situ* les fraudeurs d'habitude. Le nombre de procès-verbaux impayés apparaît sur l'écran, avec les coordonnées et la date de naissance du fraudeur. Dès le douzième procès-verbal, le contrôleur peut faire appel aux forces de police (il ne peut intervenir au onzième, car il doit laisser un délai de deux mois au fraudeur pour le règlement éventuel de l'amende). La police saisit ensuite le parquet, qui ordonne une comparaison immédiate. Un ordinateur portable similaire, le Psion, avait déjà été expérimenté avant la loi.

En effet, pour la première fois depuis la loi de 1845 sur la police des chemins de fer, sont textuellement mentionnés «les services internes de sécurité de la SNCF et de la RATP». Alain Caire conclut : «La loi reconnaît enfin la spécificité de la sécurité du secteur des transports publics. Nous ne serons plus confondus avec les employés de gardiennage ou les "vigiles".»

EMMANUELLE BAL

Le nouveau pôle Développement

Le pôle Développement et Politique de la ville se réorganise pour répondre au développement de l'entreprise. Explications par le menu.

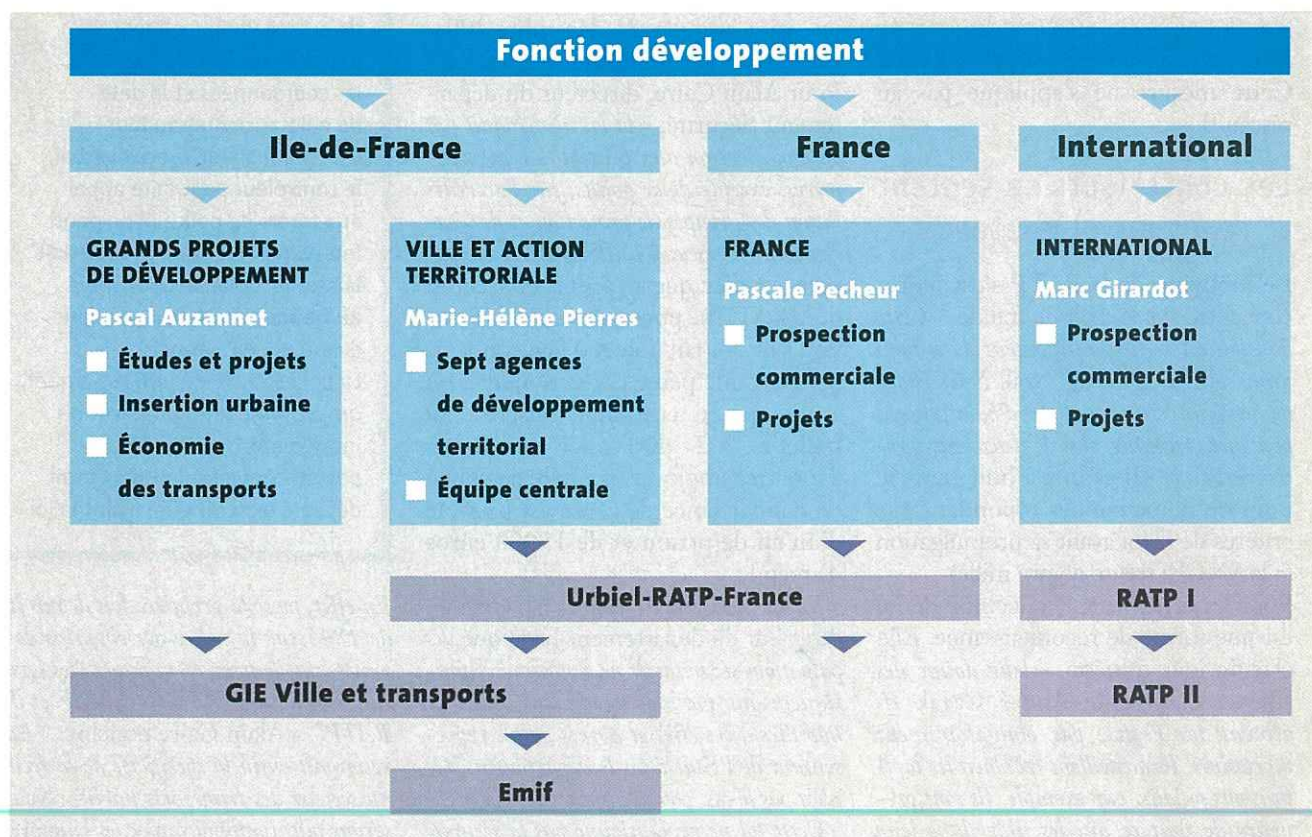
Au 1^{er} janvier 2002, le pôle Développement et Politique de la ville se réorganise. L'objectif est de mieux adapter les moyens à la stratégie de développement de l'entreprise et au nouveau contexte généré par l'alliance avec le groupe Caisse des dépôts : devenir un grand groupe mondial dans le domaine des transports urbains. Les nouvelles structures, configurées pour le développement hors contrat en Ile-de-France, en France et à l'international, privilégient un mode de fonctionnement en réseau, s'appuyant sur les compétences disponibles non seulement au sein du pôle, mais aussi dans toute l'entreprise. Le pôle comprend désormais deux grandes entités : le Développement et le Patrimoine, dirigées par Jacques Marsaud, directeur général adjoint,

STRATÉGIE

Guy Bourgeois

Produits, services et recherche • Concurrence et partenariats
Plan d'entreprise

DGA
Jacques Marsaud



nt et Politique de la ville



responsable du pôle Développement et Politique de la ville.

Le Développement est composé de quatre directions opérationnelles adaptées aux différents territoires : « Grands Projets de développement » assure notamment les études préalables et la maîtrise d'ouvrage des prolongements de métro, lignes de tramway, bus en site propre. « Ville et Action territoriale » répond aux demandes des collectivités et les aide à mettre en œuvre leur politique de développement en facilitant la mobilité urbaine.

« France » a pour mission de développer les activités de la RATP dans les régions, par l'intermédiaire de la filiale RATP France.

« L'International », enfin, est relayé par sa filiale RATP I pour les activités commerciales.

Cette structure est renforcée par la direction Stratégie,

la mission Prospective et l'Agence du développement opérationnel, issue de l'Agence d'opération des systèmes de transport (Aost).

Les fonctions transversales de gestion, ressources humaines et communication sont mutualisées au niveau du pôle.

Les directions Ville et Action territoriale et Grands projets conservent une cellule de communication.

La seconde entité, celle du Patrimoine, dirigée par Jean-Marie Liénart, est bien évidemment maintenue au sein du pôle, compte tenu de ses missions dans les domaines du foncier et de l'immobilier, de sa contribution au développement territorial et à la politique de la ville.

SIMONE FEIGNIER

MISSION PROSPECTIVE

Édith Heurgon

Fonctions support

AGENCE DE DÉVELOPPEMENT OPÉRATIONNEL

- Appels d'offres
- Assistance technique
- Capitalisation
du savoir-faire

Contrôle de gestion

Ressources humaines

Communication

Systra

Patrimoine

Jean-Marie Liénart

- Mouvement patrimonial
- Gestion patrimoniale
- Programmation
organisation
- Logement
- Mémoire documentation
- Courrier reprographie
- Référentiel pat. et tech.
- Logement établissement
- Contrôle de gestion
- Ressources humaines

Logis-Transports

SEDP

SADM

J.-F. MAUBOUSSIN/DGC-AV



Les soixante et un arrêts du 360 ont été spécialement aménagés.

Accessibilité : le 360 montre l'exemple

Le 19 décembre, la ligne 360 (La Défense - Hôpital-de-Garches) a été inaugurée comme première ligne de banlieue RATP accessible aux utilisateurs de fauteuils roulants (UFR). Pour l'occasion, Jacques Gautier, maire de Garches, a accueilli Catherine Bachelier, déléguée ministérielle à l'accessibilité. Le Stif, la région Ile-de-France, les maires des cinq autres communes traversées, Henri Schwebel, directeur général adjoint, et Pierre Leloup, responsable de la mission Accessibilité, étaient également présents. Pendant

deux ans, la RATP et les services de la voirie des mairies concernées, du conseil général et de la DDE se sont associés pour aménager les soixante et un arrêts de la ligne (les trois derniers devraient être terminés fin janvier), notamment par des arrêts en pleine voie qui facilitent l'accostage et limitent les stationnements illicites (cf. ELL n° 112, p. 22-23). Une réussite qui pourrait faire école sur d'autres lignes de banlieue.

Contact - Célia Charrier, centre bus de Charlebourg, tél. : (01 44 6) 8 43 26.

LE RESPECT EN MUSIQUE

Pour Philippe Guérin, machiniste à Nanterre, le respect est une valeur « que tout le monde revendique, de la personne âgée au jeune étendant irrespectueusement les jambes sur les fauteuils du bus ». Constatant ce phénomène « d'une place privilégiée pour observer la société, le volant de bus », l'idée lui est venue de composer une chanson de style rap sur ce thème. Musicien de formation, Philippe Guérin a donc réalisé un titre, *Respect*, édité à cent exemplaires par le centre bus de Nanterre, au début de 2001, et distribué aux responsables prévention et sécurité de plusieurs autres centres bus. Il souhaite maintenant développer son projet en en faisant un outil de pédagogie pour les jeunes, qui pourrait être exploité dans les collèges ou lycées. À suivre...

Contact - Philippe Guérin, Bus, tél. : 06 61 09 02 74.



D.R.

DES BUS VERT ET BLANC DANS LA VILLE ROSE

Dix-neuf bus RATP SC10 et dix R312 ont été convoyés vers Toulouse par la SNCF, entre les 20 et 22 novembre. Ces bus, des centres de La Maltournée et de Fontenay-aux-Roses, circulent désormais sur le réseau de Toulouse. Comme les réseaux de Bordeaux, Lyon et Montpellier, la RATP a apporté son aide à la Société de transports de l'agglomération toulousaine (Semvat), dont une partie du parc avait été touchée lors de l'explosion de l'usine AZF.

Un premier envoi d'un R312 école, pour la formation de nouveaux machinistes, et d'un SC10, pour mettre au point l'implantation des équipements d'aide à l'exploitation, avait été effectué le 15 octobre. L'envoi des autres autobus avait été différé pour attendre la réalisation des accès au terrain de remisage provisoire de la Semvat à Toulouse. C'est chose faite, et les bus vert et blanc, aux couleurs de la RATP, ont rejoint la ville rose.

G. LUMAX/DGC-AV

L'info en ligne sur le 153

Le centre de Saint-Denis a mis en service, fin novembre, un bus info sur la ligne 153 (Stains-Moulin-Neuf - Porte-de-la-Chapelle). Un projet mené en partenariat avec les associations locales et la



municipalité de Saint-Denis. Ce bus info, dont toute la partie arrière a été aménagée, présente les activités des maisons de quartier des cités placées sur son parcours : La Saussaie, Floréal, La Courtille. Cette initiative, plébiscitée par les voyageurs, accompagne la vie des quartiers. Elle est porteuse de nouvelles relations avec les machinistes à travers une meilleure connaissance mutuelle.

DR

PAPIER TRIÉ

Depuis le 14 janvier, les 1900 agents de Lyon Bercy jettent leurs papiers dans une poubelle spécifique. Bleue, sans sac à l'intérieur, elle reçoit exclusivement les papiers blancs, couleurs, kraft, les enveloppes, vieux cahiers, blocs-notes, journaux ou petites boîtes cartonnées vides. L'ancienne poubelle noire ne reçoit désormais quant à elle que le plastique, le métal (canette, trombone),

et d'autres objets divers.

Les autres sites tertiaires devraient adopter le tri sélectif après un premier bilan de l'opération, en juin.



D.R.

CAP VERS LES DESTINATIONS PLAISIR

Urbiel Tourisme, agence de voyages et filiale de second rang de la RATP, propose sa dernière édition du catalogue automne-hiver 2001-2002, « Les destinations plaisir ». Le programme répond à une grande variété de centres d'intérêt : balades à pied, commentées, pour (re)découvrir les quartiers de Paris, déjeuners-spectacles au Moulin-Rouge ou au César Palace, excursions d'une journée ou d'une demi-journée en Bourgogne ou en Champagne...

ARTT oblige, depuis un an, la clientèle, constituée essentiellement de Franciliens (60 % de Paris et 40 % de la première couronne), sans charge d'enfants, s'est rajeunie. Une évolution qui permet d'envisager un développement de cette activité.

Informations et réservations : Urbiel Tourisme, place de la Madeleine, 75008 Paris, tél. : 01 40 06 71 45.

D'UPPSALA À LA MALTOURNÉE

Le centre bus de La Maltournée a accueilli fin novembre cinq représentants du réseau de surface d'Uppsala, première ville universitaire suédoise, de près de 400 000 habitants. Une visite de réciprocité puisque, au mois de juin, une délégation du centre s'était rendue en Suède. L'exposition montée en salle des machinistes permettait de partager l'événement. Du côté de la maintenance ou de l'exploitation, chacun avait à cœur de présenter une bonne image de l'entreprise. D'ailleurs, ces voisins européens ont apprécié un état d'esprit qu'ils jugent typiquement français, fondé sur le travail en équipe.



DR



Jean-Paul Bailly a reçu son prix des mains de Laurent Fabius.

B. CHABROL/DGC-AV

JEAN-PAUL BAILLY RÉCOMPENSÉ

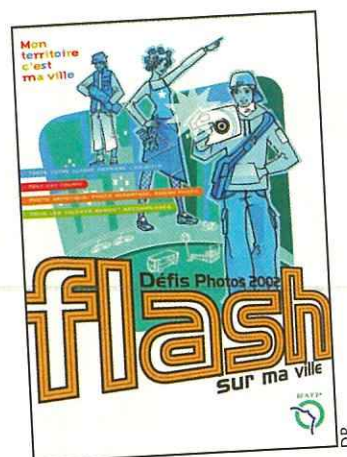
Le président Jean-Claude Bailly s'est vu décerner le 4 décembre par le ministre des Finances, Laurent Fabius, le prix Gérard-Moine, qui récompense pour la première fois « le meilleur artisan de la modernisation de l'action publique ». Laurent Fabius lui a remis ce prix portant le nom du secrétaire général de France Télécom, décédé accidentellement il y a un an, qui a longtemps travaillé au service de l'État. C'est la mise en place du processus d'alarme sociale qui a valu la distinction au président de la RATP. L'alarme sociale, qui prévoit que la direction et les syndicats informent l'autre partie s'ils identifient une situation préconflituelle, vient d'être reconduite lors de la signature d'un nouvel accord sur le droit syndical.

Romainville ouvre les débats sur son tramway



La municipalité de Romainville a organisé en partenariat avec la RATP, le 1^{er} décembre, une journée d'information et de débat consacrée au projet de prolongement du tramway T1 de Nolsy-le-Sec à Val-de-Fontenay. La présentation d'une

maquette grandeur nature du nouveau tramway Citadis ainsi que des visites sur le T1 entre Saint-Denis et Bobigny avaient pour dessein de sensibiliser les habitants de Romainville à ce mode de transport et de leur permettre de juger « sur pièces » de son insertion dans l'environnement urbain. Jacques Marsaud, directeur général adjoint du pôle Développement et Politique de la ville, participait à la conférence-débat ouverte à tous. Une nouvelle forme de concertation qui semble bien perçue par le public.



JEUNES REGARDS SUR LA VILLE

Le concours 2001-2002 de « Mon territoire, c'est ma ville », action menée en partenariat avec l'Éducation nationale, est lancé. Armés d'appareils photo, les élèves des sept cents classes participantes de CM1-CM2, 6^e-5^e – et 4^e-3^e pour la première fois – des trois rectorats d'Ile-de-France vont saisir des instants de vie de leur ville. Trois styles de photos leur sont cette année proposés : artistique, reportage ou roman-photo. Le concours se termine le 12 avril, et les trois classes gagnantes seront désignées au mois de juin. Au cours d'une journée qui clora l'action menée par les trois cent cinquante agents RATP volontaires pour initier les jeunes aux enjeux des comportements civiques à l'école, dans la ville et, bien sûr, dans les transports en commun.

Contact - Sophie Gillet,
tél. : (01 44 6) 8 36 14.

Oberkampf s'habille en toile de Jouy

La recette et les accès de la station Oberkampf, ligne 5, recouverts de toile de Jouy : c'est ce que peuvent voir les voyageurs depuis le 28 novembre. Les habitués de la station auront tout loisir d'admirer cette décoration insolite pendant six mois. Une animation réalisée à l'occasion de l'exposition consacrée à Christophe-Philippe Oberkampf, créateur de la fameuse toile au musée de la Toile de Jouy. Musée de la Toile de Jouy, 54, rue Charles-de-Gaulle, Jouy-en-Josas (Yvelines), ouvert tous les jours, sauf lundi, de 11 heures à 18 heures.

Contact - Dominique Waline-Ramadier, DGC, tél. : (01 44 6) 8 36 81.

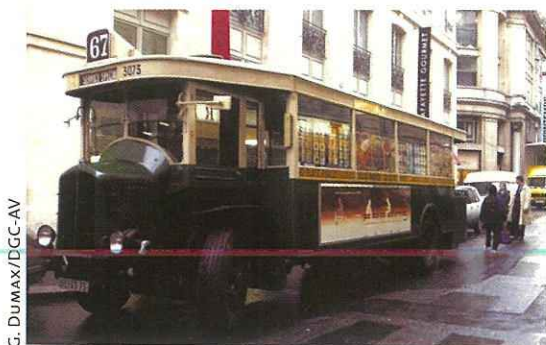


B. MARGUERITE/DGC-AV

FOODING: LA RATP MET SON GRAIN DE SEL

Pour la deuxième année consécutive, la semaine du *Fooding* s'est déroulée du 3 au 10 décembre. Le *Fooding* (contraction de *food*, nourriture, et de *feeling*, sentiment, intuition) se définit comme le fait de se nourrir avec *feeling*. Une semaine rythmée par des débats au premier étage du Flore, une exposition chez Colette, des performances culinaires chez Lafayette Gourmet.

La RATP a participé à cette opération du 4 au 7 décembre, de 15 heures à 19 heures, en mettant en circulation deux bus épicerie-*Fooding* où des sachets garnis de Lafayette Gourmet ont été distribués. Ces deux bus ont circulé dans chaque arrondissement de la capitale, à la rencontre des passants, afin de leur faire découvrir le concept du *Fooding*.



G. DUMAX/DGC-AV

LE VILLAGE DE L'EURO À MIROMESNIL

Des achats en euros : une avant-première dans le métro en décembre. Un « village de l'euro » avait en effet été installé, les 6 et 7 décembre, station Miromesnil, de la ligne 9. Des agents de la RATP et du ministère des Finances proposaient aux voyageurs de faire leur marché en euros dans des boutiques : boulangerie, épicerie, librairie, fleuriste, électroménager, et une banque. Des brochures constituées de pièces et billets en euros



B. MARGUERITE/JGC-AV

étaient distribuées à l'entrée du village. Et, pour animer le tout, une troupe de théâtre d'entreprise interprétait des sketches suivis d'un quiz sur... l'euro. Une façon pratique de se familiariser avec la nouvelle monnaie.

Contact - Fabien Vieux, ligne 9, tél. : (01 53 0) 2 53 12.

LA RATP ACCUEILLANTE



La RATP a participé en 2001 à la campagne nationale « Bonjour », placée sous l'égide du secrétariat au tourisme. La remise des trophées le 13 décembre dernier, distinguait, pour chaque région, le professionnel ayant assuré le meilleur accueil. Pour l'Île de France, c'est la RATP qui a remporté le trophée ! Pendant l'été, 39 stands d'accueil

ont été répartis dans les stations les plus touristiques du métro et du RER. Plusieurs centres Bus, notamment Belliard qui gère Montmartobus et Roissybus, ont également participé à cette campagne.

Brèves

DÉMARCHE SANTÉ ET SÉCURITÉ AU DÉPARTEMENT M2E

Lors du XXVI^e congrès de l'Association internationale santé sécurité (AISS), regroupant les systèmes de sécurité sociale de plusieurs pays, tenu mi-décembre à Paris, le département M2E présentait sa démarche pour tendre vers « un système de management à la santé et à la sécurité au travail ». Elle passe notamment par la formalisation de toutes les actions et organisations déjà existantes dans ce domaine et vise à réduire encore les accidents du travail et les maladies professionnelles.

UN TICKET POUR LA MODE

« Un Ticket pour le Louvre », l'opération instaurée par l'entreprise en partenariat avec le musée du Louvre se poursuit. Cette fois-ci, les quais des stations de métro ont pris une allure *tendance* avec cette nouvelle série d'affiches consacrées à la

mode. Jusqu'au 7 janvier, cette campagne a proposé de découvrir cinq œuvres, de 2000 av. J.-C. au XVIII^e siècle exposées au musée du Louvre, avec en regard le commentaire de cinq personnalités – le mannequin Carla Bruni, le styliste Christian Lacroix, le comédien transformiste italien Arturo Brachetti... – en affinité avec la mode. Une manière originale d'aborder l'art tout en découvrant le musée.



LA DÉFENSE: CHANGEMENT DE SIGNALÉTIQUE

À l'occasion de la mise en service prochaine de « Cœur transport » à la Défense, la RATP modifie sa signalétique. Les sorties situées dans la salle d'échanges reçoivent un nom : Grande Arche, Parvis, Coupole, Dôme, Les Quatre Temps, Cnit et Calder-Miró remplacent les sorties A, B, C, qui les distinguaient jusque-là.

LES LILAS JOUE AVEC L'EURO

Des napoléons or, des livres, des entrées au musée de la Monnaie... C'étaient les lots à gagner au jeu-concours consacré à l'euro, organisé par le centre bus des Lilas pour tous

ses agents. Fondé sur la lecture d'articles de presse interne et externe relatifs à la nouvelle monnaie et reproduits dans le journal du centre, il consistait à répondre à onze questions. Une façon ludique d'accompagner ce changement sur une idée de Juan Sanchez, machiniste du centre.

BILAN SOCIAL 2000

Adressé, courant novembre, à chaque agent, le memento

des chiffres clés du bilan social 2000 présente, sous forme de graphiques, les données essentielles de l'évolution de l'entreprise dans le domaine social (effectif, rémunérations, formation, accidents du travail...). Le rapport complet est disponible auprès de GIS, Observatoire social, tél. : (01 44 6) 8 29 55.

FUGAIN AU 34^e GALA DE LA MUTUELLE RATP

Michel Fugain sera l'invité d'honneur du 34^e gala de la Mutuelle du personnel RATP, le 9 mars, à la maison de la Mutualité (24, rue Saint-Victor, Paris 5^e). Lio, Jakie Quartz, l'humoriste Pierre Douglas et d'autres artistes se succéderont sur la scène, animée par Julien Lepers. Un bal, orchestré par les Satanas, suivra le concert. Les bénéfices de la soirée reviendront aux neuf cent cinquante orphelins de la RATP.

Location des places dès le 21 janvier, au 01 49 28 19 01

ou par e-mail : mutuelle@ratp.fr.

Tarif : 15, 25 et 35 euros.

Un fauteuil pour courir



J.-F. MAUBOUSSIN/DGC-AV

Luc Venzin, 30 ans, administrateur système à CGF, est handicapé moteur. Cela ne l'empêche pas... de courir. Quatre soirs par semaine et le week-end, il prend la route avec son fauteuil pour une heure d'entraînement sur les bords de la Marne. La passion de la course l'a pris voilà quatre ans.

« J'ai parié avec un ami que je courrai avec lui le Paris-Versailles. Il ne me croyait pas. J'ai acheté un fauteuil d'athlétisme d'occasion et, un an après, j'étais au départ de la course ! »

Luc était déjà sportif avant de commencer de courir. Il pratiquait l'aviron et le tir à l'arc. C'est pendant un séjour de voile organisé par le comité d'entreprise de la RATP qu'il rencontre Pascal Nigout, responsable de la commission sports et loisirs du CRE, qui l'encourage à adhérer à Handi-actions (ex-AEPEH) et parle de lui au responsable du protocole d'accord en faveur de l'emploi des travailleurs handicapés. Le fauteuil de Luc devenait obsolète. L'entreprise décide alors de l'aider à en financer un nouveau sur mesure. Celui-ci, dont le seul fabricant est américain, « est aussi ajusté qu'une chaussure ». Luc s'y engouffre d'ailleurs en chaussettes ! Doté de trois roues, d'un poids de six kilos, il est peint aux couleurs de la RATP. « C'est du donnant-donnant, commente Luc. Je cours désormais comme membre de l'entreprise. Pour elle, c'est un pari en termes d'image. Moi, je me sens vecteur d'une entreprise civique, attentive envers ses agents. » Le nouveau fauteuil de Luc le soulage de nombreuses tensions musculaires et lui permet d'améliorer ses performances. « Je ne prétends pas courir au top niveau, mais je vise un bon temps en catégorie amateur du marathon et du semi-marathon de Paris au printemps prochain. Je suis un bon sportif du dimanche. » C'est surtout le contact humain que recherche Luc dans les courses, où il est souvent le seul handicapé. « Je finis toujours avec quelqu'un. J'ai envie de montrer qu'avec les bons outils et les bons contacts, tout le monde peut pratiquer un sport. » Comme il le dit lui-même : « Le dynamisme, ça se transmet. » Et si on courait ?

MÉTROCOSMOS, LE PEUPLE UNDERGROUND

« Le métro, parce qu'il nous rapproche de l'humanité quotidienne, joue le rôle d'un miroir grossissant et nous invite à prendre la mesure d'un phénomène que sans lui nous risquerions ou peut-être essaierions d'ignorer », explique l'écrivain Marc Augé dans son livre, *Un ethnologue dans le métro*, publié aujourd'hui en poche. On découvre dans cet ouvrage tout ce que l'*underground* recèle de conventions, de rites et d'institutions. L'auteur se penche sur le métro et sur les divers événements qui composent une journée ordinaire. Mais le livre de Marc Augé permet également une « présentation buissonnière » des principaux thèmes classiques de l'anthropologie. Un livre qui inaugure une nouvelle forme d'ethnologie : l'« ethnologie du proche ».



D.R.

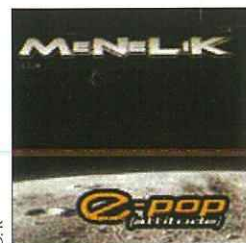
Un ethnologue dans le métro, de Marc Augé, 120 pages, éditions Hachette Pluriel, 6,10 euros. En vente à la boutique « Métro & Bus, Objets du patrimoine ».

MENELIK CHANTE LE 134

Précédemment conduit au Disque d'or (et plus de 700 000 singles de *Bye Bye*), Menelik revient avec un nouvel opus baptisé *e-Pop*. Avec ce nouveau disque, bien plus contrasté que les précédents, il affirme son style, brouille les pistes, pour imposer sa plume là où l'on ne l'attendait pas. Le premier *single* s'intitule *Bus 134*, qui dessert Bobigny, ville dont il est originaire. Une chanson inspirée par une histoire d'amour (vécue ?)

qui s'est passée sur cette ligne.

e-Pop de Menelik, 18,75 euros, en vente chez les disquaires.



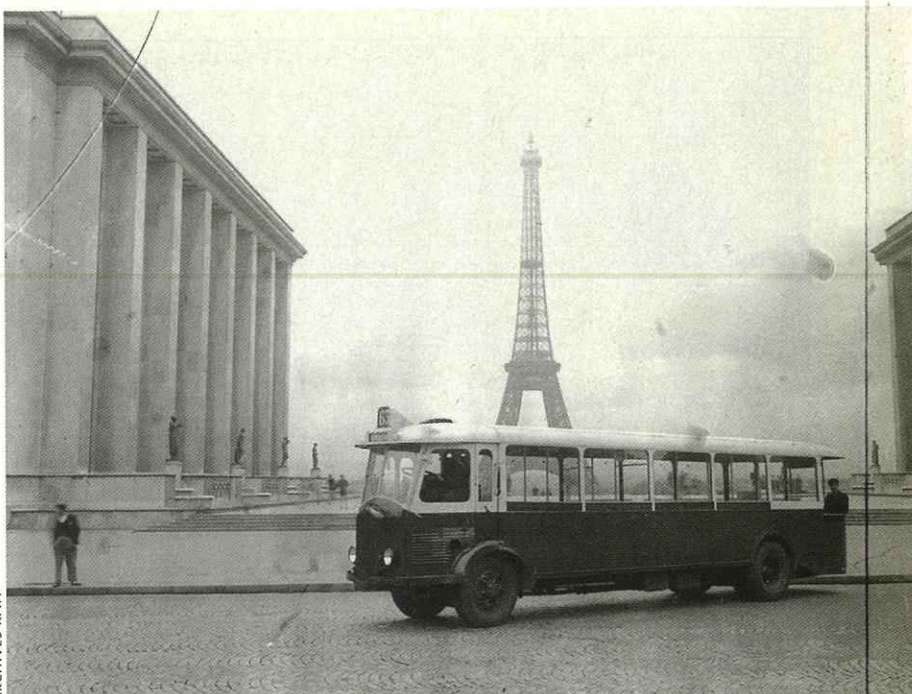
D.R.

Ils ont marqué les rues de la capitale. Aujourd'hui, le dernier bus à plate-forme, circulant sur la ligne 29, quitte le bitume parisien. Retour sur un mythe...

LE TN4H

Les premiers TN4H sont mis en circulation à Paris dès 1936. Avec leur plate-forme arrière, ils sont vite adoptés par des générations de Parisiens qu'ils l'attraperont au vol... Ils deviennent également, à l'instar des entrées Guimard pour le métro, un symbole de la Ville lumière pour les touristes. À partir des années 1950, il fut « vestibulé » afin d'améliorer la climatisation de la cabine de conduite. Le TN4H quittera les pavés parisiens le 21 janvier 1971, sur la ligne 21...

ARCHIVES RATP



Les Légendes d'un siècle

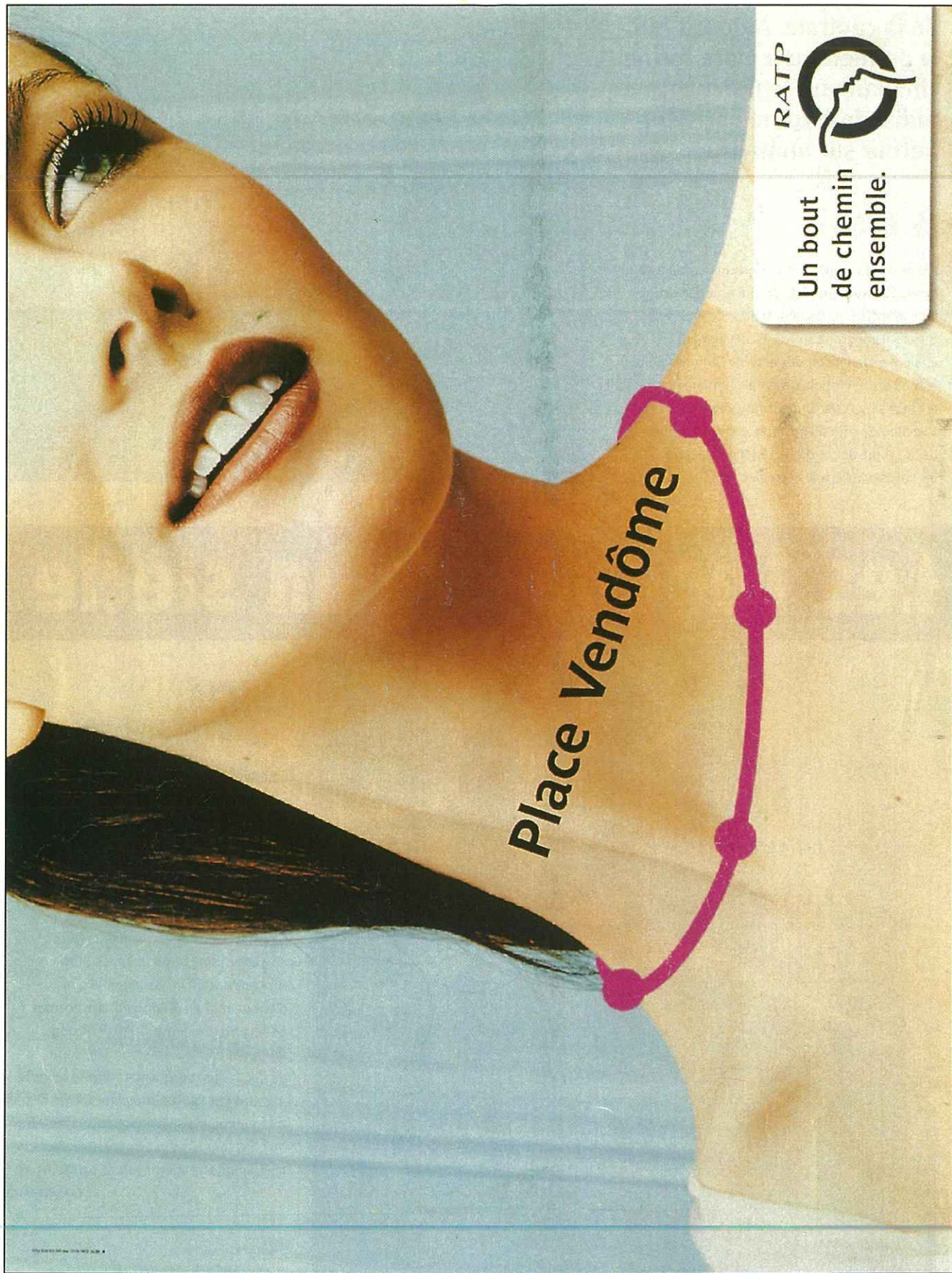
LE SC10 À PLATE-FORME

Il faudra cinq ans pour que les Parisiens retrouvent un autobus à plate-forme arrière... En réalité, ce retour fut accidentel. En effet, un SC10 arriva un jour à l'Atelier central pour y faire réparer son arrière enfoncé. L'un des spécialistes chargés de l'opération eut l'idée de profiter de cet incident pour transformer la carrosserie fermée en plate-forme ouverte. Le résultat fut convaincant, il redonnait le plaisir d'antan, tout en répondant aux normes de sécurité moderne. La RATP fit donc fabriquer en 1976 une première série de dix Saviem SC10 à plate-forme ouverte. Aujourd'hui, l'autobus à plate-forme disparaît totalement, mais l'histoire nous a montré qu'un retour n'est pas impossible. Alors, nostalgiques, patience, on ne sait jamais !

YAN RODRIGUEZ

G. DUMAX/DGC-AV





Place Vendôme

RATP



Un bout
de chemin
ensemble.