

# ENTRE LES LIGNES

juillet - août 2001 - n° 112

LE MENSUEL DES AGENTS DE LA RATP

## DANS LA VILLE

Garches  
aménage une  
ligne pour les  
handicapés

## SUR LE VIF

Ils ont testé  
le TransLohr

## DOSSIER

# UITP, LES TRANSPORTS EN CONGRÈS À LONDRES



# p.4

ON EN PARLE

## LES SUJETS D'ACTUALITÉ

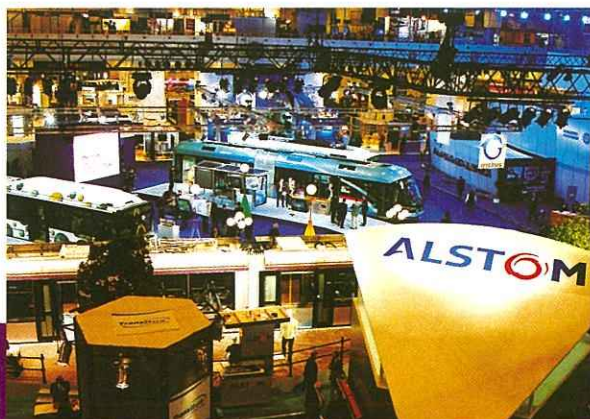
Au cœur de l'actualité, cinq thèmes commentés par des spécialistes : la constitution d'un 13<sup>e</sup> mois pour les agents, l'insonorisation des trains, la création de la Mission France, l'opération « Demandez-nous la ville » et la convention sur le Service Attentionné.



DOSSIER

## LE 54<sup>e</sup> CONGRÈS DE L'UITP

Le 54<sup>e</sup> congrès de l'UITP – Union internationale des transports publics – s'est déroulé à Londres du 20 au 25 mai 2001 sous la présidence de Jean-Paul Bailly. Dix mille professionnels étaient rassemblés pour participer à ce congrès et à l'exposition « Mobilité et City Transport ». Le bus et le tram, vedettes du salon, confirment la percée enregistrée lors du congrès de Toronto. Les vingt-huit agents invités racontent.



# p.12

## DOSSIER

### p.6

REPÈRES

#### LE CHOIX DES VISITEURS

Quarante millions de visiteurs, provinciaux et étrangers, ont utilisé les transports en commun d'Ile-de-France en 2000. Quels titres choisissent-ils parmi l'offre de la RATP ? Enquête.

### p.7

SUR LE VIF

#### LES ARCHIVISTES SORTENT DE L'OMBRE



Les gardiens de la mémoire de la RATP œuvrent dans de nouveaux locaux spacieux et lumineux. Visite.

### ILS ONT TESTÉ LE TRANSLHOR

Neuf agents du centre bus de Thiais ont conduit le tramway TransLohr, prototype très prometteur.

### p.20

ARRÊT SUR IMAGES

#### ESCALE À VAL-D'EUROPE

Accueillante, multimodale et belle, la nouvelle gare Val-d'Europe mérite le détour. Tout le monde descend.

### p.22

DANS LA VILLE

#### GARCHES AMÉNAGE UNE LIGNE POUR LES HANDICAPÉS

Les personnes à mobilité réduite de Garches disposent d'une ligne aménagée spécialement pour eux. Un partenariat efficace entre la municipalité et la RATP.

### p.24

RESSOURCES

#### LE CONTRAT SOCIAL SE PENCHE SUR LES PRESTATIONS

Les prestations vont connaître quelques évolutions dans le cadre du nouveau contrat social. C'est l'occasion d'en faire l'état des lieux.

### p.25

PANORAMIQUES

### p.30

PASSIONNÉMENT

#### THIERRY, PHOTOGRAPHE DU SOLEIL NOIR

Thierry Tallois est animateur agent mobile sur la ligne 3, mais aussi passionné d'astronomie et de photographie. Portrait.

p.10

À LA LOUPE

## NAVIGO RECTO VERSO

Le nouveau passe sans contact baptisé NAVIGO sera mis en circulation à partir d'octobre 2001. Les deux cent mille abonnés de la Carte Intégrale en seront les premiers bénéficiaires suivis, dès 2003, des porteurs de la Carte Orange hebdomadaire ou mensuelle.



**ALAIN HENRION,**  
responsable de l'unité Politiques sociales,  
salariale et de prévention au département GIS.

## VERS UN 13<sup>e</sup> MOIS ?

❓ La constitution d'un 13<sup>e</sup> mois pour les agents est proposée par l'entreprise. Un protocole d'accord sera soumis à signature des organisations syndicales en septembre prochain. Où en est le dossier ?

« Le protocole d'accord a été envoyé aux organisations syndicales, et une réunion de signature est prévue en septembre. L'accord ne pourra entrer en application que s'il recueille un nombre significatif de signatures. Les mesures proposées sont avantageuses à plus d'un titre. En effet, le 13<sup>e</sup> mois est une composante de la rémunération et représente 1/12<sup>e</sup> du salaire annuel. Il est soumis à une cotisation retraite et entre ainsi dans le calcul des futures pensions. Ainsi, il représentera pour ces dernières une majoration de 8,33 % pour six années de cotisation sur un 13<sup>e</sup> mois entier. L'étalement des échelons, qui constitue une des mesures permettant de parvenir plus rapidement au 13<sup>e</sup> mois, est largement compensé par l'acquisition d'un 13<sup>e</sup> mois. En effet, sur l'ensemble d'une carrière, l'application de ces nouvelles mesures entraînerait une majoration de 120 000 francs ou plus. En outre, la transposition des échelons dans la nouvelle grille maintient ou améliore le coefficient de chacun. Si l'accord est signé, il deviendra effectif dès 2001 avec une montée en puissance dans les années qui suivent. Il permettra l'obtention d'un 13<sup>e</sup> mois intégral pour la majorité des agents de chaque catégorie entre 2004 et 2007 et pour tous en 2009.

# SOMMAIRE



p.31

## AVANT-APRÈS D'UNE AFFICHE A L'AUTRE

En 1935, toutes les informations légales destinées aux voyageurs

étaient réunies sur une même affiche... assez indigeste. Aujourd'hui, l'affiche Mode d'emploi les présente d'une manière plus vivante et plus lisible que jamais.

**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. **Rédactrice en chef :** Yvonne Kappès-Grangé.  
**Rédaction :** Emmanuelle Bal, Anne Carrère-Hullin, Simone Feignier, Nadine Guérin, Yann Rodriguez. **Photographies :** DGC-AV. **Conception et réalisation graphique :** N°TEXTUEL.  
**Chef de projet :** Véronique Deldicque. **Directrice artistique :** Héloïse Tissoit.  
**Maquettistes :** Aurélie Ducroux et Nathalie Josso. **Réviseur :** Dominique Joubert.  
**Couverture :** Jean-François Mauboussin. **Photogravure :** Question d'Édition.  
**Imprimerie :** Torcy Québecor. N° ADEP 1791. Membre de l'Union des Journalistes et Journalistes d'Entreprise de France, UJEF. **Abonnement :** 150 F (180 F 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.



## INSONORISATION DES TRAINS

**❓ La direction de MRF avait pris l'engagement d'apporter une solution aux problèmes de crissement des roues du matériel MF77 avant la fin de l'année 2001. Tous les trains des lignes concernées, 7, 8 et 13, sont désormais insonorisés. Comment avez-vous relevé ce défi ?**

**CHRISTIAN GALIVEL,**  
directeur de l'unité MF77,  
VMI, MRF.

« Insonoriser les cent quatre-vingt-seize rames MF77, soit près de huit mille roues, sans pénaliser les voyageurs par des immobilisations supplémentaires, constituait effectivement un véritable défi ! Livré au début des années quatre-vingt, le matériel MF77 est devenu progressivement trop bruyant, pour finir par être considéré, dans les années quatre-vingt-dix, comme une véritable agression sonore par les voyageurs, les riverains et les conducteurs : le crissement de ses roues était particulièrement insupportable lors du passage des courbes de faible rayon, très nombreuses dans le métro. Après avoir essayé différents procédés, deux solutions qui donnent toute satisfaction ont été retenues. Les roues neuves (près de huit cents sont commandées et montées chaque année) sont insonorisées d'origine (via deux joncs en acier inoxydable insérés dans une gorge). Les roues existantes ont été, quant à elles, du fait de leur durée de vie importante et de

leur coût d'achat, insonorisées en atelier, directement sous les trains (par usinage d'une gorge et adjonction d'un dispositif amovible d'amortissement vibratoire). L'engagement de la direction de MRF a pu être tenu grâce à la mobilisation de toutes les entités de l'unité. Il s'agit bien là d'un succès collectif. L'unité MF77, complètement certifiée ISO 9002 en 2000, a pu ainsi répondre à la demande légitime de ses clients, les lignes 8 et 13. »



## CRÉATION DE MISSION FRANCE



**❓ La Mission France, dont vous êtes la directrice, vient d'être créée au sein du département Stratégie, Recherche et Partenariats. Quels sont ses objectifs ?**

**PASCALE PÊCHEUR,**  
directrice de la Mission  
France, STR.

« Autorisée par la loi SRU (Solidarité et Renouvellement urbain du 13 décembre 2000) à concevoir et exploiter des réseaux de transports en commun hors de l'Ile-de-France, la RATP peut désormais sortir de son territoire par l'intermédiaire de filiales. C'est la raison d'être de la mission France, créée le 1<sup>er</sup> février 2001 et dont l'activité devrait être filialisée sous le nom de RATP France. Notre rôle est de répondre aux

appels d'offres lancés par les autorités organisatrices (regroupements de communes à l'échelle d'une agglomération : district, communauté d'agglomération, communauté urbaine...) de transport en province pour exploiter leurs réseaux. Nous nous attachons aussi à renforcer le partenariat avec l'association Agir qui regroupe des réseaux indépendants. Nous avons également pour mission de développer l'assistance technique en matière d'exploitation auprès des autorités organisatrices et des exploitants. Dans un marché actuellement dominé par trois grands groupes : Kéolis (SNCF), Connex (Vivendi) et Transdev (Caisse des dépôts et consignations). Cette année, nous nous concentrons sur la réponse à l'appel d'offres du réseau de Clermont-Ferrand, qui expérimente actuellement le Cavis d'Irisbus et qui a un projet de tramway sur pneus. Viendra ensuite, fin 2002, l'appel d'offres du réseau de Mulhouse où nous sommes déjà implantés. D'autres contrats de gestion de réseaux de transport viennent à échéance d'ici à trois ou quatre ans. L'an prochain, ce sera au tour d'Amiens, Dijon, Le Mans, Lille, Metz, Nantes, Nice de lancer des appels d'offres. Il nous faut choisir dès maintenant les réseaux où nous nous porterons candidats. »



**?** Pour la sixième année consécutive, l'opération « Demandez-nous la ville » s'installe à la rentrée de septembre en région parisienne. Quel sens donnez-vous à cette mobilisation ?

**BERNARD AVEROUS,**  
directeur du département  
CML.

« La rentrée, c'est le moment des changements dans l'organisation de la vie personnelle ou familiale (école, logement, travail...) où l'on prend ou reprend des habitudes, parfois pour un an. C'est donc bien un moment privilégié pour proposer le transport en commun aux Franciliens, pour fidéliser nos meilleurs clients. « Demandez-nous la ville » se déroulera du 10 au 23 septembre, dates durant lesquelles les transports en commun seront à l'honneur puisque à la même période se tiendra également la Semaine du transport public (17 au 22 septembre) et la journée « En ville sans ma voiture » (22 septembre). Pour nous, il s'agit d'un temps fort pour aller à la rencontre des Franciliens, répondre à leurs questions, les informer des projets en cours et, bien sûr,

leur présenter notre offre de transport et de services. Les fonctionnels de l'entreprise, volontaires pour cette opération, trouvent là l'occasion d'échanges avec les clients de la RATP, de confronter leur expérience avec leurs collègues opérationnels. « Demandez-nous la ville » c'est aussi l'opportunité d'engager une relation différente hors du quotidien et au plus près des préoccupations de chacun de nos clients. C'est, évidemment, l'occasion de promouvoir

nos abonnements longs – Carte Intégrale, Imagine "R" – qui, cette année, pourront être contractés directement sur les stands. Comme pour les années précédentes, nous avons privilégié les lieux hors emprise RATP, tels que les centres commerciaux, les marchés, les établissements scolaires... Pour cette édition 2001, nous attendons cent mille visiteurs sur les cent cinquante sites répartis à Paris et dans la banlieue. »



**?** Fin mai a eu lieu la première convention sur le Service Attentionné. Quels enseignements en tirez-vous ?

**SYLVIANE DELMAS,**  
responsable  
de la mission Engagements  
de service (CML).

« L'engagement important des agents venus présenter leur pratique de relation de service et la conviction qui émanait de leurs témoignages nous confortent dans la démarche entreprise depuis dix-huit mois. Ils suffisent à nous convaincre que le Service Attentionné répond non seulement à une attente de la part des

voyageurs, mais qu'il est aussi pour chaque agent un moyen de mieux vivre son métier. "J'ai l'impression d'être une personne et de pouvoir travailler avec ma tête", "Je suis dans mon métier comme je suis dans la vie", "Le Service Attentionné fait passer la journée plus vite", sont quelques-unes des réflexions entendues lors de cette convention. Elles attestent que lors d'une relation de service réussie,

l'efficacité, la satisfaction et la reconnaissance du public sont au rendez-vous. Parmi les trois cents participants, pratiquement toutes les unités opérationnelles étaient représentées, dont un tiers d'opérateurs. Ils nous ont dit s'être effectivement retrouvés dans ce qu'exprimaient leurs collègues à la tribune et qu'ils souhaitaient la diffusion la plus large possible de ces initiatives afin de se sentir soutenus. »

# Les choix des visiteurs

L'Ile-de-France attire de plus en plus de visiteurs provinciaux et étrangers. Près des trois quarts d'entre eux empruntent les transports en commun. Zoom sur leurs achats parmi l'offre de titres RATP.

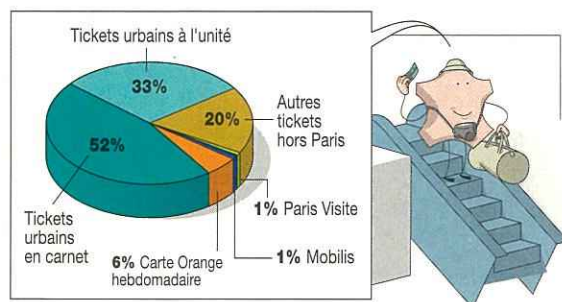
## 40 000 000

C'est le nombre de visiteurs provinciaux et étrangers, en 2000, en Ile-de-France. Les étrangers sont plus nombreux (26 millions) que les provinciaux (14 millions). Par visiteurs, on désigne les personnes séjournant en Ile-de-France pour des raisons privées ou professionnelles non rémunérées pendant une durée comprise entre une nuit et quatre mois.

### UTILISATEURS DES TRANSPORTS EN COMMUN EN 2000



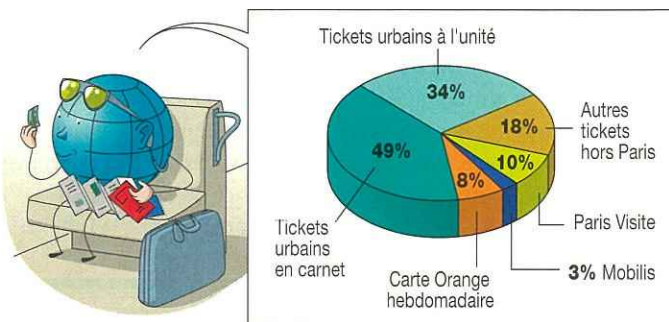
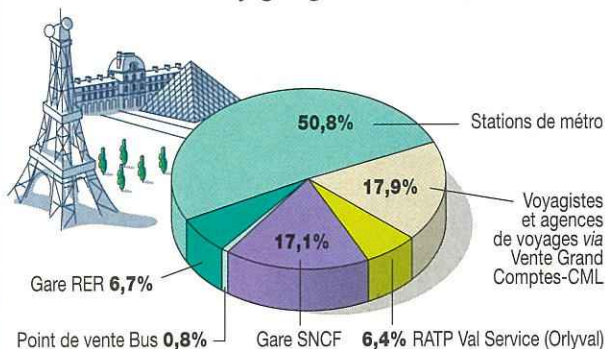
### TITRES DE TRANSPORT ACHETÉS PAR LES VISITEURS PROVINCIAUX EN 1998



Le ticket se révèle le titre le plus utilisé. La Carte Orange hebdomadaire n'est pas adaptée à leurs besoins. Ils séjournent en moyenne 3,6 jours en Ile-de-France, n'y arrivent pas forcément en début de semaine et ne se déplacent en moyenne que 2,9 fois par jour. Ils connaissent très bien la région et les titres de transport: 30 % y ont déjà vécu plus de trois mois.

### TITRES PARIS VISITE SELON LES LIEUX DE VENTE AU DÉBUT 2000

Paris Visite est le seul titre de transport spécialement destiné aux visiteurs. Depuis 1997, ses ventes enregistrent une croissance régulière: 2 044 932 titres ont été vendus en 2000, au lieu de 1,75 million en 1999. Ce titre est davantage acheté par les visiteurs étrangers que par les Français. Lorsque les visiteurs viennent en voyage organisé, ils sont 24 % à le choisir.



### TITRES DE TRANSPORT ACHETÉS PAR LES VISITEURS ÉTRANGERS EN 1997

Les visiteurs étrangers se déplacent en moyenne trois fois par jour sur le réseau. La durée de leur séjour, 2,6 jours, les incite à choisir les tickets ou des forfaits courts comme Paris Visite, qu'ils sont 37 % à connaître.

N.B. Les pourcentages sont supérieurs à 100 % car les visiteurs peuvent acheter plusieurs titres.

EMMANUELLE BAL

**1992** L'équipe des trois personnes gérant les archives intermédiaires (voir encadré) de l'entreprise s'installe à Saint-Germain-en-Laye, dans huit salles situées sous la gare du RER. Une chance pour la sauvegarde du patrimoine de la RATP. Cependant, la surface de stockage reste limitée et les locaux aveugles et peu ventilés... La mémoire est sauve, mais ceux qui l'entretiennent relativement mal lotis.

**Avril 2001** Un tout nouvel espace est enfin aménagé... dans un tunnel désaffecté de la première voie de chemin de fer parisienne inaugurée sous Louis-Philippe en 1837! Une merveille architecturale grâce à l'immense verrière qui offre aux trois archivistes de l'équipe espace, lumière et vue sur la nature. «Cela nous a apporté une bouffée

# Les archivistes sortent de l'ombre

d'oxygène», commente avec satisfaction Jean-Marc Rondet, responsable du Centre d'archives de Saint-Germain-en-Laye. «C'est le jour et la nuit», résume tout simplement Michel Solag archiviste de l'équipe, en dirigeant son regard vers la verrière de cette pièce de 90 mètres carrés, antichambre située sous le jardin même du château de Saint-Germain-en-Laye. «C'est dans ce bureau que l'on traite par informatique les demandes de recherche et que l'on consulte les dossiers», explique Jean-Marc Rondet.

Les pièces d'archivage ont aussi été modernisées: «Le Centre d'archives de Saint-Germain-en-Laye dispose aujourd'hui de 10 kilomètres linéaires supplémentaires installés dans six nouvelles salles,

mieux ventilées», se félicite Jean-Michel Barbezat, responsable des archives intermédiaires au département Patrimoine. De quoi pallier le manque d'espace pour l'archivage. À terme, tous les dossiers (deux cent cinquante mille au total depuis la création du Centre) seront transférés dans ces rayonnages plus confortables et accessibles. «Les nouvelles armoires sont à hauteur d'homme», souligne l'équipe qui arpente quotidiennement des kilomètres avec le poids du passé sous les bras.

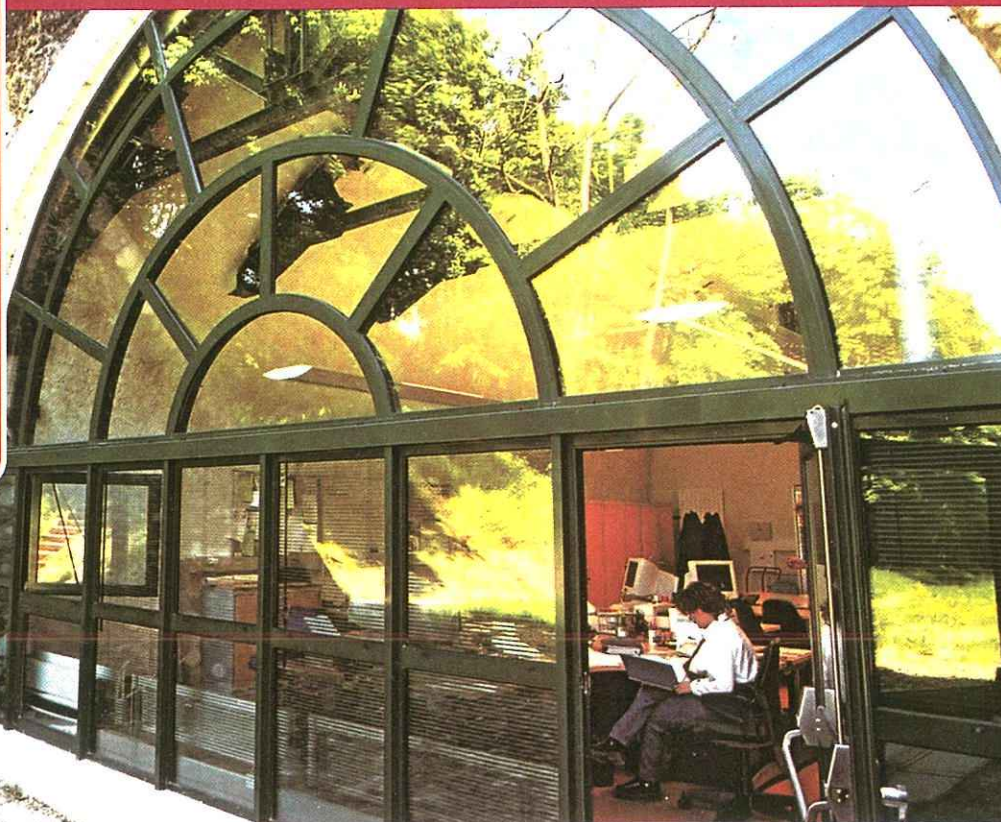
Autant dire qu'aujourd'hui, les archivistes de Saint-Germain-en-Laye revivent et que la mémoire de la RATP respire...

ANNE CARRÈRE-HULLIN

## Ces archives qu'on dit intermédiaires...

Les documents du Centre d'archives de Saint-Germain-en-Laye sont majoritairement des archives intermédiaires, dites «efficaces». Elles ont, en effet, un intérêt pour la gestion de l'entreprise. Confidential, le fonds est alimenté – et accessible – par les unités de la RATP. Documents comptables, dossiers d'études, dossiers personnels, etc., sont gardés en moyenne pendant dix ans. Les archives intermédiaires ont vocation à être détruites. Seulement 5 % d'entre elles sont versées aux archives historiques, également conservées, en grande partie, au Centre de Saint-Germain-en-Laye.

À Saint-Germain-en-Laye, les archivistes bénéficient de plus d'espace et de lumière. Visite d'un cadre de travail hors du commun...



# Ils ont testé le TransLhor

Neuf agents du centre bus de Thiais ont conduit le TransLohr en phase d'expérimentation sur le site du Trans-Val-de-Marne (TVM). Trois d'entre eux, Frédéric Barats, Jean-Claude Basquin et Henri Villaret, témoignent.



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

De haut en bas, Henri Villaret, Jean-Claude Basquin et Frédéric Barats : motivés par la curiosité du nouveau matériel, ils se sont retrouvés au volant du TransLhor qui leur a fait une très bonne impression.



**Entre Les Lignes** • Quelles sont les raisons qui vous ont conduits à participer à l'expérimentation du matériel de la société Lohr ?

**Henri Villaret** • L'intérêt pour les nouvelles technologies, des matériels pas tout à fait comme les autres, à la fois tramway et bus.

**Frédéric Barats** • Je souhaitais voir comment se «fabrique» un matériel et connaître les différentes étapes de son élaboration.

**Jean-Claude Basquin** • Je suis curieux, j'aime voir des nouveautés. J'avais déjà conduit le Mégabus en 1986 lors de ses essais, j'ai poursuivi avec le tramway de Bombardier et j'espère connaître d'autres matériels.

**ELL** • Avez-vous eu des contacts avec la société alsacienne Lohr ?

**H. V.** • Nous avons suivi une formation de deux jours au siège de la société, à Duppigheim, près de Strasbourg. L'accueil a été très chaleureux, l'ambiance exceptionnelle, avec des personnes compétentes à l'écoute de nos remarques.

**F. B.** • Le site d'essais de la société est très bien conçu pour la prise en main du matériel, mais la formation n'a pas été assez longue. Heureusement, à Thiais, les premiers tours de roue se sont faits de nuit, accompagnés par deux voitures, car la circulation des camions aux abords du centre est importante.

**ELL •** Que pensez-vous du design du TransLohr ?

**J.-C. B. •** Je suis enthousiasmé par les lignes fluides, sobres, douces, le poste de conduite futuriste, l'aménagement intérieur exceptionnel et l'ergonomie qui est parfaite.

**F. B. •** Le tramway est très bien étudié, bien fini, même dans des détails tels que la barre de maintien dont le design évite à la main de glisser ! On ne dirait pas qu'il s'agit d'un prototype. Il pourrait fonctionner en l'état et, de la part d'une entreprise jusque-là spécialisée dans le transport des voitures, c'est étonnant.

« Le tramway est très étudié, bien fini. On ne dirait pas qu'il s'agit d'un prototype. »

**ELL •** Quels sont les principaux points positifs de la conduite du TransLohr ?

**J.-C. B. •** Un freinage parfait et une grande maniabilité. Il exige beaucoup de vigilance, mais la cabine de conduite isolée des voyageurs permettra au machiniste de se consacrer à la conduite.

**H. V. •** La manœuvre d'« enraillement » est simple, il suffit de bien positionner le véhicule en face du rail central et d'appuyer sur un bouton.

**ELL •** Des critiques malgré tout ?

**J.-C. B. •** L'absence de rétroviseur intérieur surprend, il rend difficile le service des portes et impossible la surveillance des voitures.

**F. B. •** Le rétroviseur extérieur est novateur – un écran remplace le miroir –, mais la qualité de l'image est faible, surtout la nuit. On rencontre la même difficulté pour la visibilité des témoins du tableau de bord. On ne sait jamais si la commande du frein de secours, par bouton tactile, a bien été prise en compte.

**ELL •** Finalement, vers quel matériel, Bombardier ou TransLohr, se porte votre préférence ?

**H. V. •** Il est difficile de comparer les deux matériels. Gabarit, conduite, enraillement : tout est différent. C'est au machiniste de s'adapter aux caractéristiques de chacun des véhicules, c'est à lui de prendre de nouveaux repères.

**F. B. •** Chacun a ses spécificités d'autant plus que Bombardier a construit un bus-tram appelé à rouler selon les deux modes, tandis que le TransLohr est avant tout un tramway, fait pour rouler comme un tramway.

**J.-C. B. •** J'apprécie beaucoup le TransLohr, d'autant que deux cent cinquante points de progrès ont été retenus à la suite des essais par la société TransLohr. À revoir, dès la rentrée, pour de nouveaux essais en service voyageurs.

PROPOS RECUEILLIS PAR SIMONE FEIGNIER

## Trois matériels à l'essai

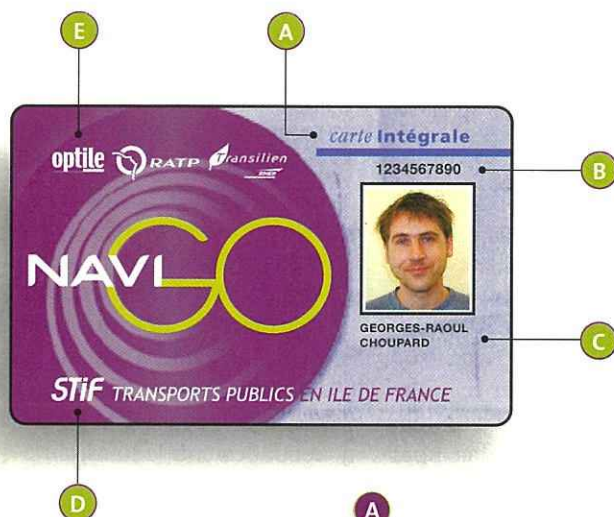
Plus silencieux, moins chers, capables de rouler en site propre ou sur la voirie, les tramways sur pneus représentent un enjeu important pour l'avenir des transports en commun. Ils apportent une solution en termes de capacité de transport de voyageurs et répondent à la nécessité d'insertion dans les villes de moyenne importance et à la périphérie de grandes agglomérations. Trois modèles sont expérimentés sur le site du Val-de-Marne. Le tramway sur pneus de Bombardier (novembre 1997-décembre 1999), guidé par un rail central, comme le TransLohr (novembre 2000-avril 2001 puis à l'automne 2001) et le Cividis de Matra et Irisbus, guidé par un système optique au sol (en 2002). Selon les machinistes, le guidage au sol apporte plus de sécurité, plus de régularité et plus de souplesse dans la conduite qu'un bus. Autres avantages, le véhicule est moins bruyant et il pollue moins.



Poste de conduite futuriste, formes fluides, couleurs audacieuses et douces à la fois... : le design du TransLohr n'a pas fini de surprendre et de séduire.

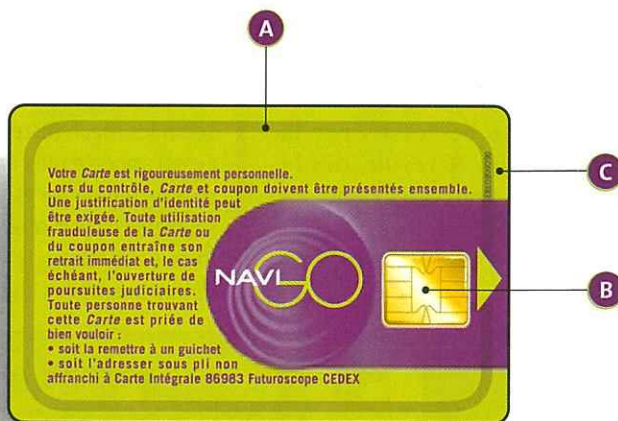
# NAVIGO, recto verso

Le passe NAVIGO entre en scène à l'automne. Découvrez les ressources de cette carte à puce pas comme les autres...



## RECTO

Le passe NAVIGO est une carte à puce sans contact. Carte personnelle, le type de contrat **A** (Intégrale, Imagine "R") et son numéro **B** imprimés s'ajoutent aux éléments d'identification du titulaire tels que nom, prénom et photo **C**. Le déploiement de la télébilletique en Ile-de-France est coordonné par le STIF **D**, autorité organisatrice, en partenariat avec Optile – groupe de transporteurs privés –, la RATP et la SNCF **E**.

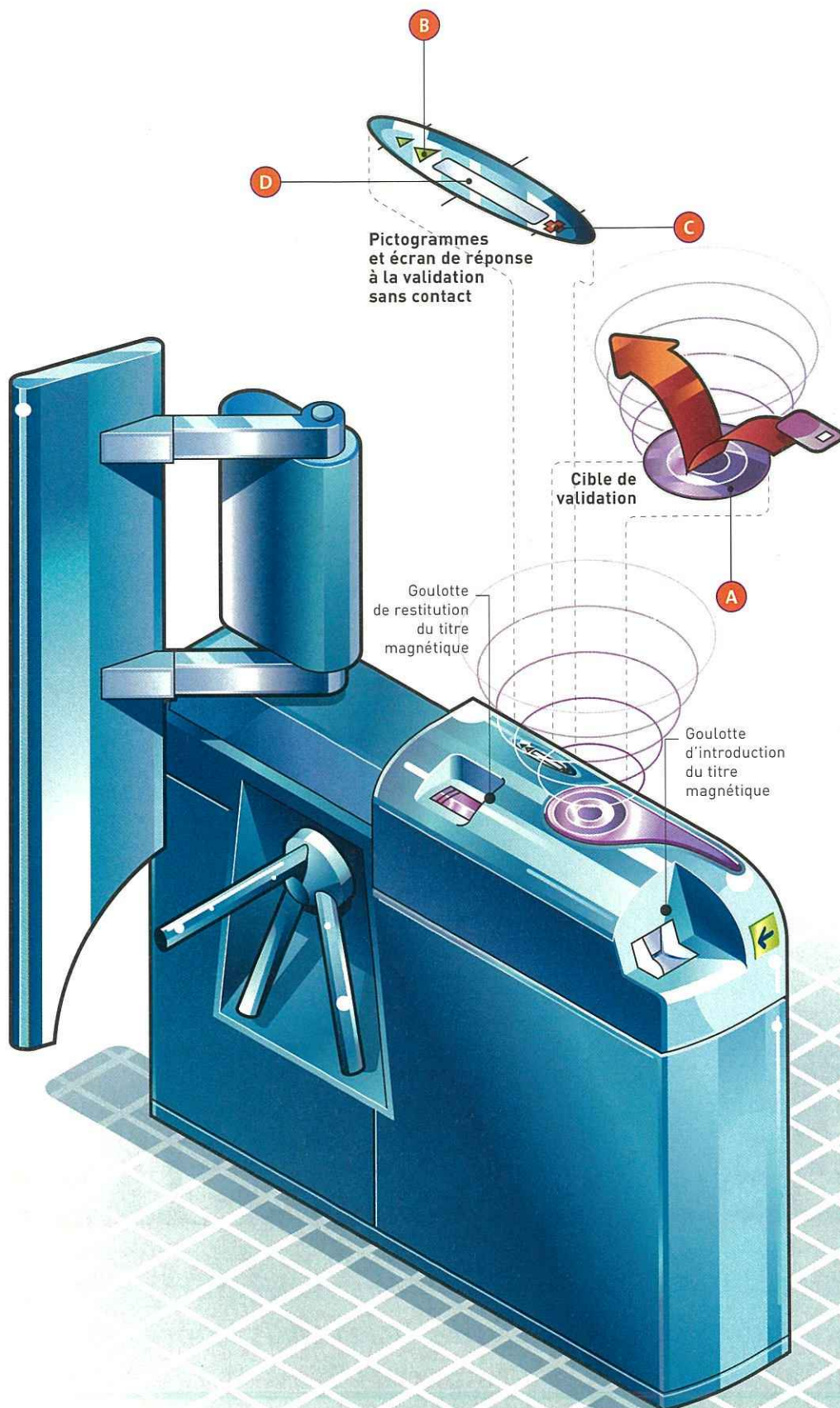


## VERSO

Le passe fonctionne aujourd'hui sans boîtier. Une double antenne enroulée autour de la carte dans l'épaisseur du plastique alimente le microprocesseur de façon autonome **A**. Présentée devant la cible de couleur violette, cette antenne vient couper le champ magnétique émis par le valideur, ce qui produit un courant selon le principe d'induction et alimente la puce **B**. La puce ou microprocesseur stocke des informations : zones de validité du titre, numéro de série du passe **C** (numéro unique permettant d'invalider le passe en cas de perte ou de vol), durée de validité de l'abonnement... Les transactions de validation sont aussi codées dans la puce.

## Diffusé en trois vagues

Le nouveau passe sans contact, baptisé NAVIGO, sera mis en circulation à partir d'octobre 2001. Sa mise en place par chacun des transporteurs en Ile-de-France représente une étape importante du projet télébilletique. Les premiers voyageurs qui pourront l'utiliser dans le métro, puis progressivement dans le RER, seront les deux cent mille abonnés de la Carte Intégrale puis, en 2002, les cinq cent cinquante mille abonnés Imagine "R". Dès 2003, les porteurs de Carte Orange hebdomadaire ou mensuelle, c'est-à-dire de 2 à 3 millions d'abonnés supplémentaires, pourront à leur tour bénéficier du passe NAVIGO.



# VALIDEUR

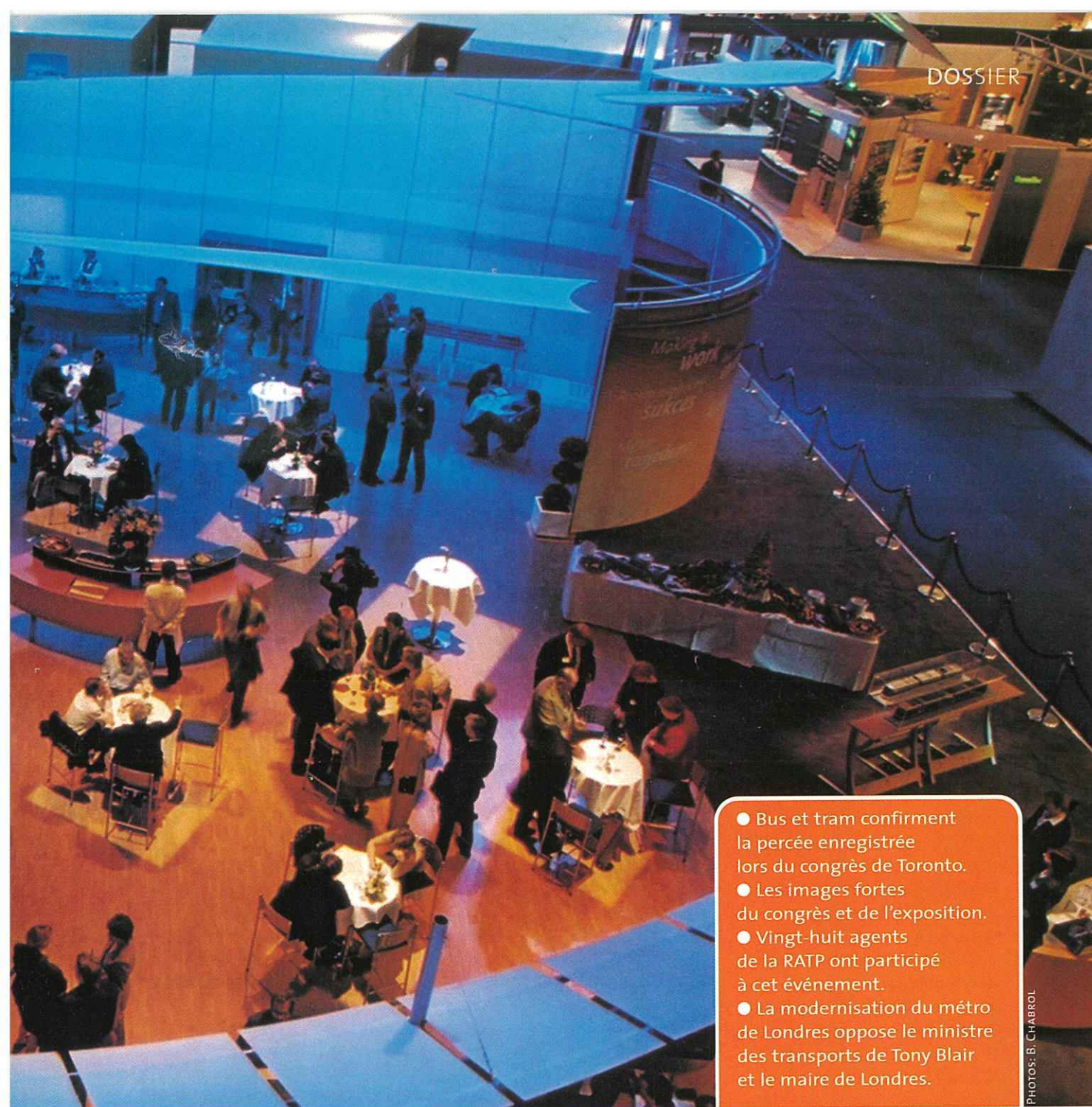
En 2001, sur chaque ligne de contrôle du réseau ferré, deux appareils au minimum seront équipés d'un valideur NAVIGO. Cela concerne environ deux mille appareils pour la première étape. Afin de valider, il suffit de présenter son passe NAVIGO près de la cible violette **A**. Pour une validation NAVIGO acceptée, la ligne de flèches vertes s'allume et un son aigu assez bref est émis **B**. Pour une validation NAVIGO refusée, la croix rouge s'allume **C** et une information complémentaire s'affiche sur l'écran **D**. Exemples : « hors zones de validité », « passe déjà validé »... Simultanément, un son grave et long est émis. Les terminaux qui assurent le passage des voyageurs sont reliés à un serveur qui transmet tout changement de paramètres. Quelques cas de données paramétrées : le dézonage (Imagine "R" le week-end), la liste des passes NAVIGO déclarés perdus, appelée « liste noire »...

NADINE GUÉRIN



# Le 54<sup>e</sup> congrès

Le 54<sup>e</sup> congrès de l'Union internationale des transports publics s'est déroulé à Londres du 20 au 25 mai 2001 sous la présidence de Jean-Paul Bailly. Dix mille professionnels étaient rassemblés et trois cent cinquante exposants ont participé à l'exposition.



PHOTOS: B. CHABROL

- Bus et tram confirment la percée enregistrée lors du congrès de Toronto.
- Les images fortes du congrès et de l'exposition.
- Vingt-huit agents de la RATP ont participé à cet événement.
- La modernisation du métro de Londres oppose le ministre des transports de Tony Blair et le maire de Londres.

## Dossier

RÉALISÉ PAR YVONNE KAPPÈS-GRANGÉ

# de

# l'UITP

## L'UITP : un réseau mondial d'échanges

L'UITP, fondée en 1885, est une association mondiale qui regroupe les entreprises de transport public, les autorités organisatrices et les fournisseurs de matériels et d'équipements de transport public de voyageurs urbains et régionaux. Son but est de resserrer les liens entre les différents acteurs du transport et de conforter la position des transports publics dans le marché de la mobilité. Avec plus de deux mille adhérents dans près de quatre-vingts pays, l'UITP est un réseau d'échanges d'expériences pour tous les professionnels des transports publics et œuvre en faveur d'une meilleure connaissance de leurs potentialités. C'est dans cette optique que l'UITP vient de créer la « Millennium Cities Database for Sustainable Transport ». Les données recueillies concernent la démographie, l'économie, la structure urbaine, les réseaux de transport public, mais aussi l'efficacité globale du système de transport et son impact sur l'environnement... En tout, plus de deux cents indicateurs ont été rassemblés pour cent villes.

BRUNO MARGUERITE/DGC-AV

**Le bus et le tram ont fait une percée remarquée au congrès de Londres. Le transport public souhaite offrir aux voyageurs une gamme de matériel étendue et mieux adaptée à la demande de qualité de service.**

Les réseaux de transports en commun, constructeurs de matériel roulant, équipementiers, spécialistes de la télébilletique et du mobilier urbain étaient au rendez-vous du 54<sup>e</sup> congrès de l'UITP qui s'est tenu à Londres du 20 au 25 mai. Au programme, peu de nouveautés, pas de grandes annonces, mais la confirmation de tendances déjà enregistrées au congrès de Toronto en 1999. Sur les stands de l'exposition « City Transport », qui se déroulait parallèlement au congrès, les participants ont pu constater la prédominance des bus, dont la gamme s'élargit : bus à gaz, hybrides, piles à combustible... Des ●●●

# Bus et tram : les vedettes du salon

● ● ● représentants de la RATP ont noté la présence de « matériel plus finalisé au niveau industriel ». « Mais on sent que les constructeurs sont perplexes quant à l'évolution du marché, cherchant un équilibre entre les exigences de performances et la recherche d'un coût moindre, dans un cadre concurrentiel », commente-t-on dans les allées. Les nombreuses restructurations industrielles, annoncées – comme le rachat d'Adtranz par Bombardier – ou en gestation, n'étaient sans doute pas étrangères à cet attentisme. Lors des interventions du congrès UITP, les matériels étaient aussi sur la sellette : « Il est évident que le bus est devenu incontournable : il permet à chaque agglomération, quelle que soit sa taille, de se doter d'un réseau de transport public », explique un congressiste. On parle aussi de plus en plus des systèmes intermédiaires, moins coûteux que les modes de transports lourds. Mais l'offre est encore faible et peu développée sur le plan industriel hormis la présence du Civiis aux couleurs de Clermont-Ferrand. »

### Les constructeurs cherchent un équilibre entre les exigences de performances et la recherche d'un coût moindre.

Comme le signalait Hans Rat, secrétaire général de l'UITP : « Auparavant, l'intitulé de cette exposition était limité à "City Transport". Nous l'avons récemment rebaptisé "Mobilité et City Transport" pour refléter l'évolution du marché et pour accueillir les nouveaux services et les nouveaux acteurs. En effet, le transport public n'est plus seulement une question de trains, de bus ou de tramways : il s'agit à présent de donner davantage de possibilités aux usagers et d'élargir leurs choix de mode de transport. » Une évolution qui s'est retrouvée dans les thèmes développés lors du congrès, où les interventions étaient placées sous le signe du service à la clientèle et de la qualité de service. Ainsi, pour la RATP, André Ampelas, directeur du département SIT, a présenté le projet européen Calypso, un passe urbain avec ou sans contact, intégrant le transport et la monétique. Il facilitera ● ● ●

## « Concilier vocation sociale et efficacité économique »

Après quatre années de mandat, Jean-Paul Bailly quitte la présidence de l'UITP. Dans son discours inaugural, il dresse un tableau du transport urbain dans le monde et expose les convictions qui sous-tendent son action en faveur des transports publics. Extraits.



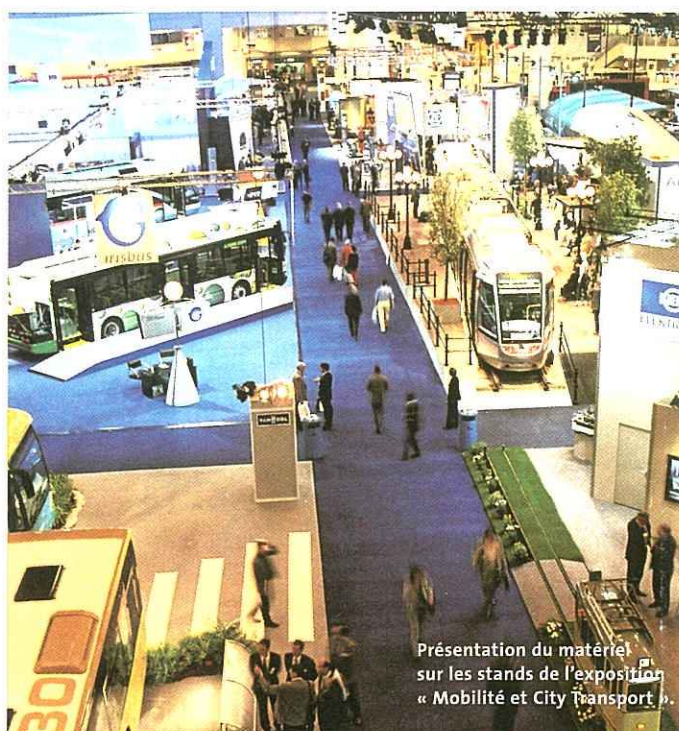
BRUNO MARGUERITE/DGC-AV

« J'aimerais, au moment de quitter la présidence de l'UITP, vous faire part de quelques convictions personnelles quant aux conditions pour que le transport public réussisse son avenir. Je place indiscutablement en premier le respect des fondamentaux : assurer la sécurité physique des personnes, la qualité de service, la continuité du service. Cette dernière représente une exigence indissociable du caractère de service d'intérêt général de notre mission. Le développement du transport public dépendra aussi de sa capacité à concilier vocation sociale et efficacité économique. Il est là pour assurer l'accessibilité à la ville – aux services, aux équipements, aux activités de la ville – au plus grand nombre. Sauf à perdre son âme, il doit être accessible à toutes les populations. Pour autant, il ne doit pas devenir un gouffre pour la collectivité. Parce qu'il est, le plus souvent, aidé par les pouvoirs publics et les collectivités et donc, en définitive, par les contribuables, il a un devoir impérieux de maîtrise et de bon emploi de ses ressources. Il y a en permanence une sorte d'équilibre, que je qualifierais volontiers de citoyen, à trouver entre l'exigence sociale et l'exigence économique, deux exigences d'égale priorité. Enfin, le transport public gagnera à prouver son dynamisme en réfléchissant à un élargissement de son rôle historique de producteur de déplacement de personnes à de nouvelles activités en lien avec le transport et avec la ville. N'a-t-il pas vocation à proposer des services complémentaires du transport ? N'a-t-il pas à faire valoir ses compétences comme professionnel de la mobilité urbaine ? Est-ce qu'il ne serait pas bien placé pour prendre en charge la livraison de marchandises, notamment dans le cadre de l'e-business ? Quantité d'idées innovantes sont sûrement à imaginer, à explorer, à expérimenter. Prendre de l'avance sur le futur est d'autant plus nécessaire que, dans notre activité, la mise au point puis la mise en œuvre des projets sont le plus souvent des affaires de vaste portée et de longue haleine. »

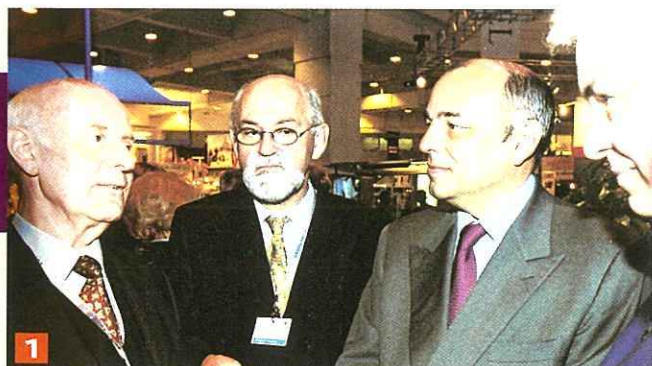
●●● l'accès à des services quotidiens et à leur paiement : transports, stationnement, restaurants d'entreprise, magasins...

Sylviane Delmas, responsable de la mission Engagements de service (CML), a fait le point sur la démarche Service Attentionné, lancée en janvier 2000. Enfin, Patrick Vautier, responsable de l'unité Marketing (CML), a exposé la stratégie marketing de l'entreprise, instaurée pour satisfaire les demandes individuelles de chaque client dans le cadre d'un service nécessairement collectif. Une offre ciblée et valorisée qui aboutit aux « contrats de service », dont Imagine "R" ou la Carte Intégrale représentent les premières réalisations.

Des tendances qui devraient trouver leur confirmation à Madrid du 4 au 8 mai 2003, lors du prochain congrès de l'UITP.



BRUNO MARGUERITE/DGC-AV



BRUNO MARGUERITE/DGC-AV

## Côté...

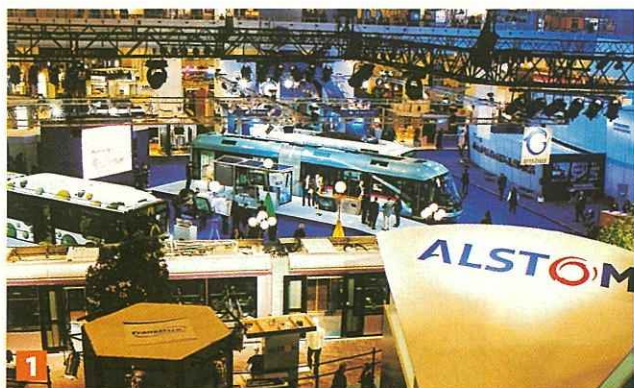
# congrès

La tenue du congrès a été marquée par des moments et des rencontres symboliques. Retour sur images.

**1 Rencontre au sommet.** Wolfgang Meyer, nouveau président de l'UITP, directeur de la Compagnie de transport de Cologne (Allemagne), Hans Rat, secrétaire général de l'UITP, Jean-Paul Bailly, président-directeur général de la RATP, qui vient de terminer son second et dernier mandat à la tête de l'UITP.

**2 Symbolique.** La princesse Anne d'Angleterre reçoit au nom de l'association Charity save the Children, dont elle est présidente, un chèque de 84 340 livres remis par l'UITP.

**3 En marge du congrès.** Signature d'un protocole d'accord pour la défense du transport public entre l'UITP et l'Apta (American Public Transportation Association), qui concrétise le développement de la sphère d'influence de l'UITP.



BRUNO MARGUERITE/DGC-AV



BERTRAND CHABROL/DGC-AV

## Côté...

# exposition

RATP, Irisbus, Alstom... Petite visite guidée de stands très fréquentés...

**1 Une exposition très riche.** Trois cent cinquante exposants, dix mille professionnels présents : la 54<sup>e</sup> édition du congrès de l'UITP est un bon cru.

**2 Un stand aux couleurs de Paris.** Sur 130 mètres carrés, le stand de la RATP occupe une position centrale. Près de trois mille visiteurs se sont rencontrés dans cet espace convivial pour y trouver de l'information, des échanges professionnels ou, tout simplement, un peu de détente.

**3 Deux matériels novateurs sur le stand d'Irisbus :** le Cavis et le bus à pile à combustible.

- Le Cavis est un tramway sur pneus, dit matériel « intermédiaire ». Le système de guidage consiste en un marquage peint sur la chaussée lu par une caméra embarquée à bord du véhicule. Ce matériel sera expérimenté sur le site du Trans-Val-de-Marne fin 2001-début 2002.

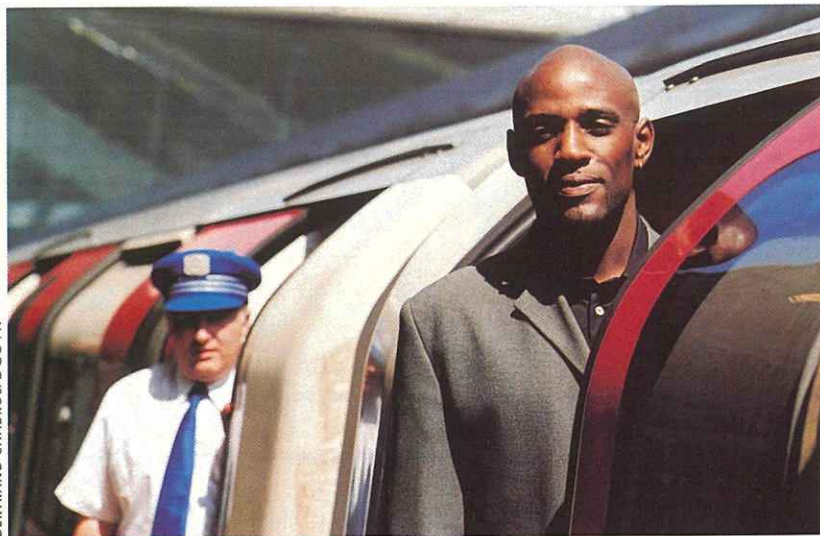
- Le bus Iveco CityClass à pile à combustible (de 60 kilowatts) est l'une des vedettes de l'exposition. Il est actuellement en essai à Turin (Italie) et devrait circuler en service commercial dès l'été 2002 sur le réseau de l'ATM (Azienda Torinese Mobilità).

**4 Le moteur rouge,** qui permet le plancher bas intégral, équipe le Cavis.

**5 Le tramway toujours.** Le Citadis d'Alstom : la RATP a commandé de nouvelles rames pour renforcer les lignes de tramway T1 et T2. Ici, la première des quarante rames du Citadis destinées à la ville de Dublin (Irlande).



BRUNO MARGUERITE/DGC-AV



Les agents ont jugé le métro de Londres vieux et non sécurisant, les rames sous-dimensionnées et les quais étroits. En revanche, ils ont apprécié la signalétique et la mise en libre-service des plans du réseau.

Munis de calepins, les agents prennent des notes. Elles leur serviront à préparer l'exposition qui devrait tourner dans les lieux d'attachement en septembre prochain.



# Londres fait un tube

Les vingt-huit agents de la RATP partis les 22 et 23 mai à Londres pour le congrès de l'UITP ont apprécié un voyage au programme riche. Leurs impressions autour de quatre moments importants.

Les agents invités à l'exposition ont été très intéressés par l'évolution de l'ergonomie des différents matériels exposés.

**L'**exposition. C'est surtout le matériel roulant, tramway et bus, qui a retenu l'attention des agents. « Depuis que j'ai vu le tramway Citadis, j'ai encore plus hâte de le conduire sur T2, se réjouit Nicolas Cheval, machiniste au centre bus de Point du Jour. La cabine de conduite est spacieuse, on s'y sent plus à l'aise, surtout quand on est grand. C'est normal, Alstom a consulté les conducteurs pour son agencement : on voit une évolution dans l'ergonomie. »

Le bus à hydrogène et la pile à combustible ont fait sensation. « J'en avais déjà entendu parler, ce n'est donc pas une découverte, commente René Violle, agent de maîtrise au centre bus de Malakoff, mais c'est l'occasion de les voir "en vrai". Dans leur conception, ils sont axés sur l'écologie, le confort du voyageur, et représentent un progrès qui sera réel quand les aménagements de voirie suivront. »

**Le service attentionné à l'anglaise : une disponibilité permanente qui dissuade fraudeurs et délinquants.**

Autre curiosité, la barrière antiretour qui équipe le Citaro de Mercedes ou l'Agora d'Irisbus. Elle sert à inciter les voyageurs à avancer vers l'arrière du bus pour réguler l'engorgement des véhicules. Une innovation qui a retenu l'attention des machinistes confrontés à l'installation de la validation systématique à l'entrée (VSE), mais qui les laisse dubitatifs.

**Le congrès.**

Les agents ont assisté à plusieurs interventions portant sur "le management novateur pour une meilleure qualité". À cette occasion, Sylviane Delmas a présenté le Service Attentionné. « C'est bien de se comparer à d'autres réseaux. Nous ●●●



●●● *«sommes plutôt en avance, se félicite Éric Briand, chef de départ sur la ligne 9. Leurs expérimentations nous semblent moins novatrices que ce que nous connaissons à la RATP. Elles se font surtout à travers des outils, comme la télébilletique ou les nouveaux médias.»* Le Service Attentionné était déjà bien connu et apprécié : *«Sur la ligne B, nous avons commencé à travailler sur la relation de service»,* explique Martine Mangroni, agent des gares à Massy-Palaiseau. Pour Jean-Pierre Bougouin, assistant RPS au centre bus de La Maltournée, *«le Service Attentionné est important, surtout actuellement alors que l'entreprise recrute. Permettre à un agent de mieux vivre sa relation avec le public, c'est lui permettre de mieux vivre son métier et sa vie privée. C'est la réponse humaine aux attentes de la clientèle et des agents : faire appliquer les règles d'usage d'une façon positive et interactive pour qu'elles ne soient pas perçues comme une contrainte.»*

#### Le métro londonien.

Au programme, voyage sur le réseau, en particulier sur la Jubilee Line, la plus récente des lignes du métro londonien. *«Le personnel est omniprésent aux lignes de péage pour aider et renseigner les clients, la tenue bleu vif étant facile à repérer. Cette disponibilité, c'est le Service Attentionné à l'anglaise, remarque Cécilia Moreau. Finalement, cette présence doit être dissuasive pour la fraude et la délinquance.»*

En ce qui concerne le transport, les commentaires sont critiques. *«Le métro est vieux, non sécurisant, juge Martine Mangroni. On voit que l'entretien n'a pas été fait au fur et à mesure»,* tandis que, pour Éric Briand, *«les rames sont sous-dimensionnées, à cause du petit gabarit des tunnels, et les quais sont étroits : c'est vraiment un "tube"».* Cécilia Moreau apprécie *«la signalétique bien faite, les plans du réseau mis en libre-service sur des présentoirs».*

#### La visite d'un centre bus.

Autre visite, celle du dépôt de bus d'East Thames, l'un des trois garages à être aujourd'hui exploités par le secteur public. Il est passé de trois cents bus et mille six cents personnes à vingt-quatre véhicules pour quatre-vingt-cinq conducteurs. *«Trois bus remisés, deux en maintenance, le centre de remisage a l'air déserté. Il est vieillot, le poste de régulation se trouvant dans un préfabriqué»,* commente René. Pour tous : *«Si ce sont là les conséquences de la privatisation, c'est édifiant.»*

De l'avis général, un séjour «passionnant», mais «trop rapide». Pour prolonger et partager cette expérience, les vingt-huit agents ambassadeurs se sont engagés à réaliser une exposition sur leurs visites qui tournera dans leurs lieux d'attachement. Rendez-vous en septembre...



B. CHABROL/DGC-AV



## Métro : le casse-tête londonien

**Le gouvernement londonien envisage de mettre en place un partenariat privé-public pour remettre à niveau le métro. Le maire de Londres, Ken Livingstone, s'oppose à ce projet. Affaire à suivre.**

Retards et incidents sont monnaie courante dans le plus vieux métro du monde, celui de Londres, mis en service en 1863.

Pour le remettre à niveau, John Prescott, ministre des Transports du gouvernement de Tony Blair, propose sa privatisation partielle, malgré l'opposition du maire de Londres, Ken Livingstone, qui veut conserver l'intégralité des métiers du métro dans le secteur public. Le gouvernement envisage d'instaurer un partenariat public-privé (PPP) séparant l'exploitation des infrastructures. La maintenance et la modernisation des infrastructures, regroupées en trois lots appelés Infraco (Jubilee, Northern et Piccadilly ; Backerloo, Central et Victoria ; Circle, Metropolitan, Hammersmith et City et East London), seraient confiées à trois consortiums privés pendant trente ans. Un service public, le New London Underground, continuerait d'assurer l'exploitation du service voyageurs.

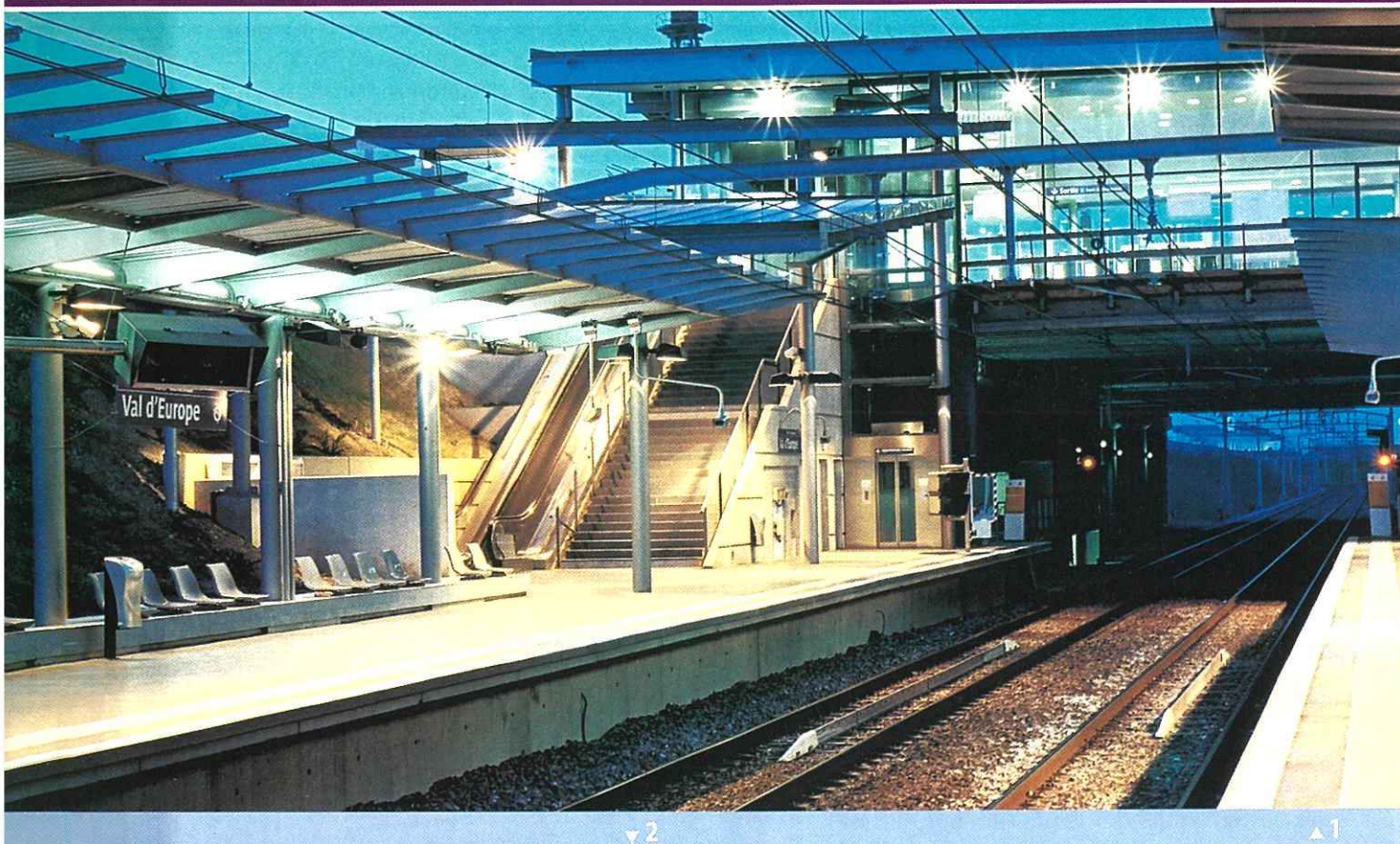
La mairie défend le recours à un emprunt massif garanti par l'État pour remettre le Tube à niveau. Ken Livingstone, hostile au projet de partenariat, estime que l'éclatement de l'actuel système centralisé apportera les mêmes risques pour la sécurité que ceux suscités par la privatisation du chemin de fer et des bus à partir de 1994 par John Major. Les transports de Londres (en particulier, l'Underground et les London Buses) sont coordonnés, depuis le 3 juillet 2000, par la Greater London Authority (municipalité du Grand Londres) à travers son organe exécutif, le Transport for London (TfL), ce qui confère au maire de Londres des pouvoirs étendus dans le domaine des transports londoniens.



BRUNO MARGUERITE/DGC-AV

# Escale à Val-d'Europe

Mise en service en juin, la trente-cinquième gare du RER A, Val-d'Europe, a été conçue comme un paysage. Aérienne et multimodale, elle s'intègre en douceur dans un immense quartier en plein essor.



PHOTOS : GILLES ALLIGON/DGC-AV

## 1 LE PÔLE MULTIMODAL

Dernière gare avant Marne-la-Vallée-Chessy (Seine-et-Marne) sur le RER A, Val-d'Europe est implantée sur les communes de Serris et de Montévrain. Située dans la ville nouvelle de Marne-la-Vallée, elle constitue la deuxième étape d'une convention signée en 1987 entre l'État, la région Ile-de-France, le département de Seine-et-Marne, EuroDisney et la RATP. Le trafic, aujourd'hui de l'ordre de 2 700 entrants, devrait atteindre 8 000 clients d'ici à sept ans et 20 000 vers 2015.

## 2 LE BÂTIMENT NORD

Grâce à la verrière et aux parois latérales vitrées, la salle des billets de ce bâtiment, qui dessert la commune de Serris, bénéficie d'un éclairage naturel. Les architectes, Louis Sirvin et Michel Guerrier, ont conçu les bâtiments comme des îlots entre lesquels s'écoule le flux des voyageurs.

### 3 LE BÂTIMENT SUD

Second accès à la gare, il se situe derrière le boulevard circulaire baptisé Méridienne et dessert la commune de Montévrain. Un parking de 282 places est en construction derrière la passerelle, un aménagement répondant aux objectifs du PDU (plan de déplacements urbains).



### 5 GALETS ET TOITS EN CUIVRE

Les parties techniques ont la forme arrondie de galets pour que les immeubles qui les surplomberont aient une vue agréable. Elles sont revêtues de pierres de Bourgogne, blanches, protégées par un vernis antigraffiti. Les toits, en cuivre, deviendront verts dans une vingtaine d'années.

### 4 LA GARE ROUTIÈRE

Point de départ de sept lignes d'autocars privées, elle jouxte le bâtiment Nord.



▲ 4

▼ 6

### 6 LE BUREAU DE VENTE

Il comprend deux postes de travail équipés de TPV, d'une interphonie électrique et de boucles magnétiques pour les malentendants.

### 7 LE JOURNAL LUMINEUX

Ce panneau, doté de huit lignes de texte, est géré par les treize agents de la gare. Il délivre des messages d'accueil, des informations sur le trafic, des rappels réglementaires, etc.



▲ 7

EMMANUELLE BAL

# Garches aménage une ligne pour les handicapés

Résultat d'un partenariat entre la commune de Garches et le centre bus de Nanterre, la ligne 360 est aménagée pour faciliter les déplacements des personnes à mobilité réduite de l'hôpital Raymond-Poincaré.



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

La conseillère municipale Martine Guérin s'est prêtée aux essais des arrêts et des palettes.

À Garches, la question de l'accessibilité des transports en commun aux personnes à mobilité réduite (PMR) est particulièrement sensible: situé à 4 kilomètres du centre-ville, l'hôpital Raymond-Poincaré, «pôle d'expertise dans la prise en charge du handicap lourd» réputé depuis sa création en 1936, draine un public directement concerné par ce problème. L'hôpital se trouve au terminus de la ligne 360 qui, de la Défense, dessert aussi Puteaux, Suresnes, Saint-Cloud, le centre-ville et la gare de Garches. Ancienne ligne, elle n'est

toutefois accessible aux handicapés que depuis peu. «Le détonateur a été la décision de l'entreprise, en 1999, d'équiper tous les nouveaux bus pour les PMR», explique Georges Guibon, responsable transport du centre bus de Nanterre. Ainsi, les nouveaux bus à plancher surbaissé et à palette Agora V2 ont-ils remplacé tous les SC10 sur la ligne 360 le 14 juin 1999.

De son côté, la municipalité de Garches réfléchissait aussi à l'aménagement de la ligne. Un texte fut proposé à ce sujet en 1998 lors des commissions extramunicipales sur la circulation.



Son acceptation par le conseil municipal marque le début de la collaboration entre le service de voirie de la mairie et le centre bus de Nanterre. À la fin de 1999, Gilles Pinçon, chef de la ligne 360, le responsable de la voirie du centre de Nanterre et Alain Sallais, directeur des services techniques de la mairie, commencent un travail de reconnaissance des vingt-cinq points d'arrêt de la commune. Mesure de la déclivité des pentes, calcul des espaces nécessaires pour le déploiement de la palette centrale des bus...

### La fréquentation a doublé entre 1999 et 2000

Chaque arrêt est étudié et progressivement aménagé. À Charles-Devos, on construit une plateforme pour atténuer l'inclinaison du terrain, qui ne doit pas dépasser 16 %. Aux Cliquets, on déplace un feu et une poubelle. La voirie rehausse les trottoirs à 18 centimètres et installe des « allumettes » antistationnements. Des arrêts en pleine voie sont demandés automatiquement. Installés non plus en retrait de la chaussée mais sur la voie, ils empêchent notamment le stationnement de véhicules et régulent le trafic.

« La mairie nous a même offert le tracé de carrés jaunes à l'avant des arrêts afin que le chauffeur soit sûr que les allumettes ne bloquent pas la sortie de la palette lorsqu'il stationne », précise Gilles Pinçon. Pour ce travail de terrain, les trois hommes ont eu une partenaire de choix, Martine Guérin, conseillère municipale elle-même en fauteuil roulant. « Relais des handicapés de la commune », selon sa propre expression, elle s'est prêtée au test des arrêts.

Au total, l'aménagement des arrêts de bus représente un budget de 1,6 million de francs, soit 40 % de l'enveloppe des transports municipaux

de 2001. Un effort financier traduisant la volonté politique de la mairie. « C'est la seule façon pour que les choses avancent », commente Georges Guibon. Aujourd'hui, quinze arrêts sont aménagés et l'opération se révèle un succès : la fréquentation a doublé entre 1999 et 2000, selon le document que Gilles Pinçon fournit scrupuleusement chaque mois à la mairie.

En ce qui concerne les machinistes, la réaction est bonne : « Auparavant, il fallait tirer les fauteuils à la main et solliciter l'aide des passagers. Cela prenait du temps ! Il ne me faut désormais qu'une minute pour embarquer une personne handicapée », témoigne Yves Cantraine, machiniste depuis vingt-cinq ans sur la ligne.

Les handicapés de Garches ont maintenant accès à leur ville et peuvent se déplacer jusqu'à la Défense. Avec la nouvelle gare routière, leur itinéraire pourra même s'allonger jusqu'au centre de la capitale.

EMMANUELLE BAL

Gilles Pinçon et Georges Guibon (à gauche) ont su établir un partenariat efficace avec Martine Guérin, Gilles Ménel, adjoint au maire, et Alain Sallais.

Ces carrés jaunes indiquent au chauffeur que des allumettes antistationnements ne bloquent pas la sortie de la palette.

### Des médecins pour conseillers

L'Institut Garches, association loi 1901 créée en 1988 par les médecins de l'hôpital Raymond-Poincaré pour faciliter la réinsertion des personnes handicapées, a joué un rôle important auprès de la RATP dans l'opération d'aménagement de la ligne 360 : « À plusieurs reprises, nous avons incité la Régie à faire de l'accessibilité de la ligne une de ses priorités, d'autant qu'elle est notre partenaire depuis les débuts », explique Georges André, responsable communication de l'Institut. En effet, la RATP a participé à la réalisation d'un parcours d'essais tout-terrain pour fauteuils roulants à l'hôpital. L'Institut joue un rôle de conseil auprès de l'entreprise, qui l'a sollicité pour le réglage des trottoirs roulants. Enfin, la RATP vient de mettre au point une journée de formation à l'accueil des handicapés avec l'association destinée aux formateurs de l'entreprise.

# Le contrat social se penche sur les prestations

**Dans le cadre du nouveau contrat social, les prestations vont connaître des remaniements et des évolutions. État des lieux.**

La concertation autour d'un « nouveau contrat social » s'est ouverte entre la direction de la RATP et les organisations syndicales. Le contrat social vise à réexaminer l'ensemble des prestations se trouvant au-delà de la rémunération de base. Elles ne sont pas

toutes sujettes à modification ou évolution, mais certaines doivent être adaptées aux évolutions des métiers, de l'environnement, des modes de vie. Petit inventaire de ces prestations, telles qu'elles sont actuellement appliquées dans l'entreprise.



## VIE AU QUOTIDIEN

### HABITAT

162,1 millions de francs, dont 32,8 d'obligation légale.

- Logement locatif social (plus de 5 500 agents).
- Prêts pour l'acquisition de la résidence principale, pour l'amélioration du cadre de vie, de l'habitat (plus de 1 400 prêts).

### ENFANCE

148,9 millions de francs, dont 28,9 d'obligation légale.

- Allocation pour garde d'enfants (1 800 agents concernés) et réservation de berceaux dans les crèches.
- Congés pour soins à enfants.
- Congés spéciaux d'ordre familial...

### TRANSPORT

167,1 millions de francs, dont 15,7 d'obligation légale.

### Pour les agents en horaires contraints :

- allocation complémentaire de déplacement ;
- prise en charge de frais de stationnement ;
- prêts bonifiés pour achat de véhicule.

### Pour tous les agents :

- remboursement Carte Orange ;
- cartes de service...

### PRÉVENTION INDIVIDUELLE

23,8 millions de francs, dont 7 d'obligation légale.

- Création de l'IAPR pour les agents victimes de stress post-traumatique.
- Avance aux victimes d'agression des dommages et intérêts alloués par les tribunaux et prise en charge des honoraires d'avocat.
- Financement d'associations d'aide au personnel luttant contre le cancer (Arc-en-ciel), l'alcoolisme (Amitié-présence),

la toxicomanie (La Bouée).

### SOLIDARITÉ

25,6 millions de francs sans obligation légale.

- Renégociation de prêts et aides diverses aux agents en situation de surendettement.
- Versement d'une indemnité en cas de décès d'un agent en activité au conjoint, aux enfants à charge ou aux ascendants directs.
- Conseils juridiques gratuits...

### ÉPARGNE SALARIALE

27 millions de francs sans obligation légale.

- Plan d'épargne entreprise : TickÉpargne (7 400 adhérents).

### TRAVAILLEURS HANDICAPÉS

6,4 millions de francs, dont 4,3 d'obligation légale.

- Embauches et aménagements de postes de travail.



## COUVERTURE SANTÉ

### PROTECTION SOCIALE

303,1 millions de francs, dont 118,7 d'obligation légale.

- Prestations en nature (service médical et médecins agréés).
- Maintien du salaire sans délai

de carence en cas de maladie...

### PRESTATIONS SOCIALES

75,5 millions de francs sans obligation légale.

- Consultations sur le temps de travail.
- Prise en charge de tickets modérateurs.



## INTÉRESSEMENT

Sans obligation légale, la Régie a proposé un accord sur l'intéressement (voir ELL n° 111). Il a été signé par la CFDT, la CFTC, la Coordination des syndicats autonomes, la Fédération des syndicats indépendants et FO.



Yvette Noguero, chef de projet, présente la nouvelle gare devant Jean-Pierre Duport, président du STIF et préfet de Paris, Jean-Paul Bailly et Jean-Paul Huchon, président du conseil régional d'Ile-de-France (de gauche à droite).

DENIS SUTTON/DGC-AV

La gare multimodale Val-d'Europe est en exploitation voyageurs depuis la mi-avril.

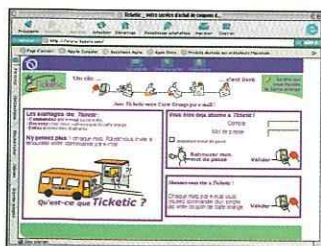
## Val-d'Europe inaugurée sur le RER A

Le 8 juin fut inaugurée la nouvelle gare du RER A, Val-d'Europe (cf. « Arrêt sur », pages 20 et 21), en présence du directeur général d'EPA Marne, Michel Dresh, du président du Syndicat d'agglomération nouvelle (SAN) et du maire de Montévrain, Gérard Guyot. « Desservir le nouveau quartier de Val-d'Europe et améliorer le rabattement sur le RER en offrant

un accès plus direct qu'à Marne-la-Vallée-Chessy, voilà les deux objectifs de la gare », explique Yvette Noguero, chef de projet. En exploitation voyageurs depuis le 14 avril, Val-d'Europe s'intercale entre les gares de Bussy-Saint-Georges et Marne-la-Vallée-Chessy. Multimodale, équipée d'une gare routière et d'un parking, elle accueille

aujourd'hui près de deux mille sept cents voyageurs par jour, un chiffre qui devrait tripler d'ici à sept ans. Elle préfigure le développement d'un centre urbain avec logements, bureaux, médiathèque, conservatoire, groupe scolaire... Le centre commercial, ouvert en octobre, emploie déjà plus de deux mille cinq cents salariés.

## LA CARTE ORANGE SUR SIMPLE CLIC



Plus de 2 millions de Franciliens connectés à Internet peuvent aujourd'hui commander leur coupon de Carte Orange par e-mail. Pour profiter de ce nouveau service, il suffit de joindre le site [www.ratp.fr](http://www.ratp.fr), de s'inscrire sur Ticketic et de payer

son premier coupon par carte bancaire. Le client le reçoit ensuite directement par La Poste avant la fin du mois, chez lui ou à l'adresse de son choix. Chaque mois, un e-mail personnalisé l'invite à renouveler sa commande sur simple clic, avant le 23. Le compte bancaire n'est débité que lorsqu'il y a achat. Face aux avantages de Ticketic (souplesse, paiement sécurisé...), le prix de livraison (2 euros, soit environ 13 francs) par commande est attractif. Aussi, la RATP escompte-t-elle près de cent soixante mille ventes de coupons en ligne d'ici à la fin 2001.

## AFFICHE TA CITOYENNETÉ EUROPÉENNE

Le 9 mai, pour la Journée de l'Europe, Strasbourg a accueilli la première grande Fête européenne et citoyenne de la jeunesse organisée par l'Association de prévention pour une meilleure citoyenneté des jeunes (APMCJ). À cette occasion, cinq mille jeunes délégués européens, venus des quinze pays de l'Union, ont établi la Charte européenne et citoyenne de la jeunesse. Une charte, remise à Nicole Fontaine, présidente du Parlement européen, et conçue à partir des travaux effectués lors du concours « Affiche ta citoyenneté européenne » auquel ont participé près de quinze mille jeunes de plus de cinq cents établissements scolaires européens.

Cette grande manifestation, organisée par l'APMCJ, soutenue par la RATP, la ville de Strasbourg, le Parlement européen..., a permis de mobiliser les acteurs politiques et les jeunes autour des valeurs et fondements de l'Europe de demain.

# La Pagode ouvre ses portes à Seniorcité

Dans le cadre des Jeudis Seniorcité, la RATP a lancé, en collaboration avec le cinéma La Pagode (57bis, rue de Babylone, Paris VII<sup>e</sup>), une programmation de films sur le thème « En 2001, l'Histoire fait son cinéma ». Créé en 1998 sous le haut patronage de Leslie Caron, le festival de cinéma des Jeudis Seniorcité de la RATP propose chaque année aux seniors franciliens un thème ciblé. Cette année, c'est donc l'Histoire qui occupe le haut de l'affiche. Déclinée en neuf cycles de quatre films chacun (un cycle par mois), cette programmation montre

comment le cinéma explore l'Histoire. Ce festival, organisé tous les jeudis après-midi jusqu'au mois de décembre, propose ces séances à tarifs préférentiels, soit 30 francs pour les abonnés aux Jeudis Seniorcité et 35 francs pour tout public.

Outre le Cinéma, la RATP offre un large échantillon d'animations dans le cadre des Jeudis Seniorcité, comme la découverte d'Internet et du multimédia, les après-midi dansants au Balajo, les rencontres littéraires à la Maison de la RATP et l'aventure généalogique racontée.

Renseignements : [www.ratp.fr](http://www.ratp.fr)

## TANGO À PARIS

La Cité de la musique, le Théâtre national de Chaillot et la RATP ont rendu hommage au tango à travers un festival, du 4 au 27 mai, baptisé « Buenos Aires Tango ». La RATP s'est associée à cet événement en donnant, avec l'aide de musiciens et de danseurs, concerts, démonstrations et cours de tango dans les marchés parisiens. Le « Bus Tango » a sillonné, les 5 et 6 mai, les marchés d'Aligre, de Mouffetard et d'Abbesses avec, point d'orgue à cette animation, un grand bal organisé sur la place des Abbesses.

Les nouveaux produits dérivés sont en vente à la Boutique « Métro & Bus Paris, objets du patrimoine » dans la salle d'échanges de la station Châtelet-les-Halles.

## SUIVEZ LA TENDANCE MÉTRO...

### MONTRES : POUR GARDER SA LIGNE PENDANT L'ÉTÉ...



La montre, prix public 99 francs.  
La montre, prix agent 79 francs.

### CASQUETTE : LET THE SUN SHINE...



La casquette, prix public 99 francs.  
La casquette, prix agent 79 francs.  
Trois modèles.

### T-SHIRT : POUR DIRE JE T'« M »

Le T-Shirt, prix public 99 francs.  
Le T-Shirt, prix agent 79 francs.  
Existe en deux couleurs : jaune et bleu.



### DRAP DE PLAGE PLAN DE MÉTRO : SAINT-TROPPARIS PLAGE

Le drap de plage, prix public 135 francs.  
Le drap de plage, prix agent 108 francs.

## UN RAID NAUTIQUE RÉUNIT MACHINISTES ET LYCÉENS



DR

Du 11 au 22 mai, deux machinistes du centre bus de La Maltournée, Emmanuel Diaz-Gomez et Éric Boyer, ont accompagné trente élèves de trois lycées professionnels de l'Est parisien pour un raid nautique en zodiac dans le cadre d'une action de prévention. Cette expédition s'est déroulée sur la Manche et la mer du Nord entre l'Angleterre, les Pays-Bas et la France. Les deux agents, chargés de la conduite et de la maintenance d'un bus prêté par le centre de Montrouge, conduisaient les concurrents d'étape

en étape. Objectif du projet : créer des liens d'amitié avec ces jeunes et améliorer ainsi leur comportement sur les lignes desservant leurs lycées. Les photos du raid ont été diffusées pendant le raid sur les écrans vidéo des trois terminus de La Maltournée. Une manière, pour les agents, de partager l'aventure avec leurs collègues, dont certains se sont rendus à leur arrivée devant la tour Eiffel.

## Les loqueteaux du métro changent de forme

Finis les manches coincées dans les poignées de portes du métro. En effet, depuis le début de l'année, les capuchons des loqueteaux ont été progressivement remplacés sur les lignes 2, 3, 3bis, 5, 6, 9, 10 et 12. Leur forme, désormais conique, ne présente pas de renforcement comme auparavant. Le « système

à boule », concave, provoquait des problèmes d'accrochage de vêtement. Sur l'autre côté des portes, les « coquilles », poignées creuses, ont été remplacées par des pièces plates pour empêcher que les passagers forcent l'ouverture des portes avec les mains ou... les pieds !



J.-F. MAUBOUSSIN/DGC-AV

## PLAN ROUGE À CRÉTEIL



ALEXANDRE MOREAUX/MRB

Un bus renversé, des victimes parmi les voyageurs : le Plan rouge a été décrété par la brigade des sapeurs-pompiers de Créteil,

le 25 avril, au centre bus de Créteil. Un accident grave... mis en scène par la prévention des risques professionnels (PRP) de MRB, à l'occasion de la visite d'une délégation de pompiers chinois venus de Pékin.

Le bus accidenté, un SC10 a été installé puis relevé par les équipes du centre de Bastille (MRB).

Contact - Robert Wallet, MRB, tél. : (01 49 2) 5 64 17.

## Manu Chao habille Ménilmontant

Du lundi 28 mai au dimanche 3 juin, la station Ménilmontant (ligne 2) a été débaptisée pour devenir « Estación Esperanza ». Cette station a pris les couleurs du nouvel album, *Proxima Estación* Esperanza, du chanteur Manu Chao, ex-leader de la Mano Negra.

Ainsi, tout l'espace publicitaire a disparu au profit d'une décoration originale (affiches 4 x 3 mètres, les couloirs, l'entrée...) entièrement réalisée par l'artiste. Un habillage sonore spécial a été mis en place au sein de la station avec la diffusion des extraits de son dernier *opus*. Son nouveau clip a également été projeté en avant-première dans la station ainsi que de nombreuses images vidéo.



### DRAP DE BAIN TICKET : SOUS LE(S) TICKET(S) LA PLAGE...

Le drap de bain, prix public 135 francs.

Le drap de bain, prix agent 108 francs.



### CALEÇON : DES DESSOUS CHICS

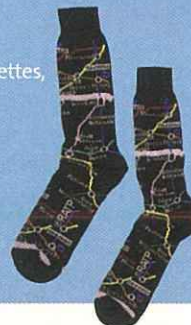
Le caleçon, prix public 59 francs.

Le caleçon, prix agent 47 francs.

### CHAUSSETTES : BLACK SOCKS...

Les chaussettes, prix public 45 francs.

Les chaussettes, prix agent 36 francs.



### CHAMPS-ÉLYSÉES

### PLAQUE MÉTAL STATIONS DE MÉTRO : DU NORD AU SUD

La plaque métal stations de métro, prix public grand modèle 90 francs.

La plaque métal stations de métro, prix agent grand modèle 72 francs.

La plaque métal stations de métro, prix public petit modèle 45 francs.

La plaque métal stations de métro, prix agent petit modèle 36 francs.

PHOTOS BRUNO MARGUERITE/DGC-AV

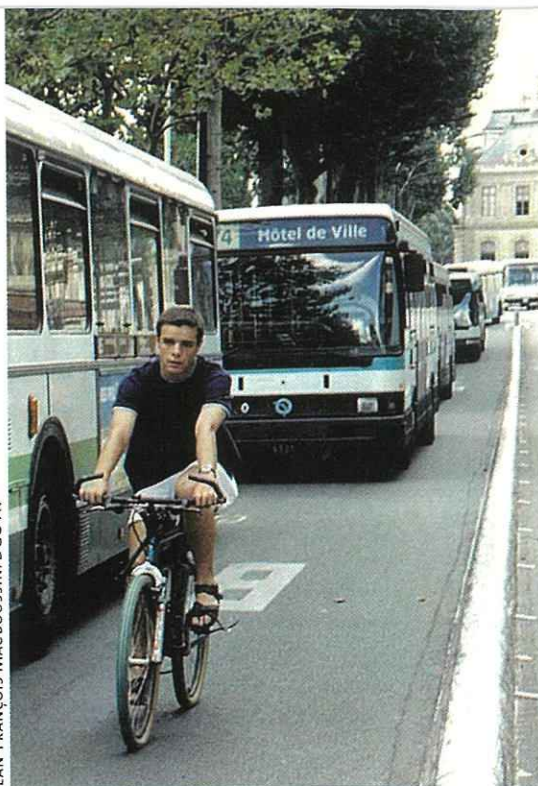


## Bus-vélo, cohabitation désormais officielle

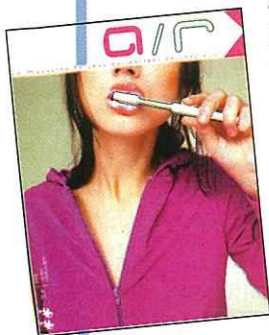
Depuis le 12 décembre 2000, les cyclistes parisiens peuvent officiellement circuler sur 78 kilomètres de couloirs de bus en vertu d'un arrêté préfectoral. Un dépliant d'information sur cette ouverture aux vélos a été distribué courant avril aux machinistes des lignes concernées. Tiré à dix mille exemplaires, il leur indique notamment le marquage au sol signalant ces couloirs mixtes. Tous les couloirs élargis à 4,5 mètres, dimension idéale pour le tandem bus-vélo, sont concernés, soit

17 kilomètres. À ceux-ci s'ajoutent les couloirs présentant une fréquentation inférieure à trente bus par heure et une faible déclivité. Enfin, certains sont ouverts pour assurer la continuité des itinéraires. Sur les cent quatre-vingts kilomètres de couloirs de bus de la capitale, plus d'une cinquantaine sont encore potentiellement ouvrables. Denis Baupin, l'adjoint au maire de Paris chargé des transports, a d'ailleurs récemment annoncé l'élargissement à 4,5 mètres de 20 à 30 kilomètres de voie de bus d'ici à la fin de 2001.

JEAN-FRANÇOIS MAL BOUSSIN/DGC-AV



### Imagine "R" a son magazine



«a/r» comme aller/retour, c'est le nom du nouveau magazine trimestriel destiné aux abonnés d'Imagine « R ». À l'intérieur, on y trouve reportages, shopping, infos sur les événements culturels, les sorties en Ile-de-France, ainsi que les bons plans et les avantages que proposent les partenaires de la carte. Particularité du magazine : ses deux sens

de lecture. Côté « Aller », ce sont les journalistes qui s'expriment et, côté « Retour », les abonnés ont la parole : coups de cœur, coups de gueule ou simples commentaires... Une bonne idée qui devrait séduire les cinq cent mille abonnés d'Imagine « R ».

Pour en savoir plus :

[www.ratp.fr](http://www.ratp.fr) ou [www.imagine-r.com](http://www.imagine-r.com)

## ParisTrafic : tout savoir sur les perturbations



ParisTrafic est un nouveau service proposé aux voyageurs par la RATP en partenariat avec France Télécom. Il permet à tous les clients disposant d'un téléphone portable (estimés à environ 7 millions de personnes en Ile-de-France) et étant abonnés au service d'être informés personnellement par un message écrit court (SMS) sur les perturbations

constatées sur les lignes de métro, RER et tramway, qu'ils empruntent habituellement (seules les informations concernant les perturbations supérieures à quinze minutes sont envoyées sur le portable). Ce service fonctionne du lundi au dimanche de 6 heures à 21 heures. Le voyageur a la possibilité de choisir jusqu'à cinq lignes de métro, RER et tramway, sur lesquelles il désire être informé particulièrement.

On peut s'inscrire facilement au service ParisTrafic par Minitel (36 17 PARISTRATFIC) et par Internet, [www.ratp.fr](http://www.ratp.fr) et [www.paristratfic.com](http://www.paristratfic.com).

## INFORMATIQUE ET LIBERTÉS

Dans le cadre de ParisTrafic – un service d'abonnement à un système d'alerte, par l'intermédiaire d'un téléphone portable, en cas de perturbations constatées sur les lignes de métro, RER et tramway –, la RATP a créé un traitement automatisé d'informations nominatives dont l'objet est de réaliser une messagerie électronique

afin de communiquer avec ses clients. Les catégories d'informations nominatives enregistrées sont les suivantes : identité, déplacement des personnes. Les destinataires ou catégories de destinataires de ces informations sont l'encadrement de la RATP, les administrateurs de l'application

ParisTrafic et des services Vidéotex RATP, Situ et ParisTrafic. Le droit d'accès aux informations prévu par l'article 34 de la loi 78.17 du 6 janvier 1978 s'exerce auprès du responsable de l'unité Information Voyageur du département Commercial de la RATP, 21 rue Auber, 75009 Paris.

## RATP-CONSOMMATEURS: AU PROGRAMME DE 2001

La concertation entre la RATP et les associations de consommateurs et d'usagers des transports en commun a été engagée depuis déjà cinq ans. Lors de la dernière réunion plénière annuelle, tenue à la fin du premier trimestre, avec dix-sept associations, le programme pour l'année 2001 a été validé. Les principaux thèmes abordés concernent la politique de la ville, la sécurité ferroviaire, l'accessibilité, la télébilletique, la tarification et le passage à l'euro. Des réunions de travail spécifiques auront

lieu et des points sur des sujets d'actualité faits régulièrement avec, si cela est nécessaire, des visites sur le terrain.

**Contact - Nadège Lacroix, CML,**  
tél. : (01 44 6) 8 35 45.



J.-F. MAUBOUSSIN/DGC-AV

### LE RETOUR DU SPRAGUE

Depuis le 1<sup>er</sup> juillet, il est à nouveau possible de voyager en Sprague sur la 6. Un circuit touristique de quatre-vingts minutes (aller-retour, de la station Kléber à Nation) est effectué un dimanche sur deux jusqu'au 7 octobre. Les dates proposées sont les 15 et 29 juillet, les 12 et 26 août, les 9 et 23 septembre et, enfin, le 7 octobre. Deux départs sont organisés dans la journée, l'un à 14 h 30 et l'autre à 16 h 30. La vente des billets ne se fera que par réservation et par téléphone au 01 48 04 22 65.

Pour les retirer, il faut s'adresser à la boutique des produits dérivés de la RATP, située dans la salle des échanges de la station Châtelet-les-Halles. À noter, la gratuité pour les agents (dans la limite de dix places par tour) et demi-tarif pour les familles d'agents.

**Pour en savoir plus : [www.ratp.fr](http://www.ratp.fr)**



B. MARCURIER/DGC-AV

## LA RATP ET MONTRÉAL ÉCHANGENT LEUR SAVOIR-FAIRE

L'exploitation et la maintenance des bus étaient le thème de la visite, du 28 au 31 mai, d'une délégation de la Société de transport de la Communauté urbaine de Montréal (STCUM) à la RATP. Une rencontre parmi d'autres, depuis

la signature, le 15 septembre 2000, d'un protocole d'accord de coopération entre la STCUM et la RATP. Il prévoit des échanges réguliers et approfondis sur des sujets de préoccupation commune. Des visites ont ainsi déjà eu lieu sur différents thèmes : décentralisation et ancrage territorial, transports en mode alternatif, service à la clientèle, transport adapté, recrutement et formation des conducteurs... Ce protocole permettra également à la RATP de se tenir informée sur la recherche dans le domaine des transports en Amérique du Nord.

**Contacts - Pascale Blanc, Coopération STCUM-RATP, tél. : (514) 280-5004, e-mail : [pascale.blanc@stcum.qc.ca](mailto:pascale.blanc@stcum.qc.ca) (heure de Paris moins 6).**



DR

### ORLYVAL CHANGE D'HORAIRES

Depuis le 1<sup>er</sup> mars 2001, la navette Orlyval relie tous les jours Antony et l'aéroport d'Orly de 6 heures à 23 heures. Ces nouveaux horaires plus pratiques proposent un élargissement ainsi qu'une simplification de l'offre. En effet, ils étaient précédemment différents en semaine et les dimanches et jours fériés.

### LA TERRE VUE DU CIEL, À AUBER

Jusqu'au 29 juillet, la RATP propose au public une exposition dans la salle d'échanges d'Auber sur le thème : « Avec la RATP, La Terre vue du ciel se reflète à Auber ». Sur plus de 200 mètres, l'exposition, gratuite, ouverte tous les jours, présente aux voyageurs soixante-seize photographies – pour la plupart extraites de l'ouvrage *La Terre vue du ciel* – réalisées par Yann Arthus-Bertrand. En offrant cette galerie photo au grand public, la RATP continue de mettre l'accent sur la qualité de l'environnement.

### PARTENARIAT FUTÉ POUR LA MALTOURNÉE

Courant mai, le centre commercial des Arcades de Nolsy-le-Grand-Mont-d'Est (Seine-Saint-Denis) a encarté gratuitement un dépliant d'information « Tout savoir

sur les transports », conçu par le centre de La Maltournée, dans les deux cent cinquante mille exemplaires de son journal. Distribué dans les boîtes aux lettres situées autour des itinéraires des lignes de bus, il a pour objet de développer le trafic les heures creuses et le samedi. Après un contrat d'affichage avec le magasin Décathlon de Neuilly-Plaisance, La Maltournée joue à fond la carte du partenariat.

### LA LIGNE 302 ENTRE DANS PARIS

Depuis le 5 juin, la ligne 302 du centre d'Aubervilliers, au départ de La Courneuve, se prolonge au-delà de la porte de la Chapelle jusqu'à la gare du Nord. Ce nouvel itinéraire dessert le quartier des Poissonniers et celui de la Goutte d'or. Les nombreuses correspondances à partir de la gare du Nord – RER B, D, E, lignes 2, 4 et 5 du métro et plus de dix lignes de bus – relient ainsi les communes de La Courneuve, Aubervilliers et Saint-Denis à toute la capitale.

**Brèves**

# Thierry, photographe du soleil noir



Soleil noir, jeudi 21 juin, sur une partie de la planète: l'astre était occulté en totalité dans une étroite bande de terre (200 kilomètres) de l'Afrique, en Angola, en Zambie, au Zimbabwe et à Madagascar.

Thierry Tallois, animateur agent mobile sur la ligne 3 passionné d'astronomie, était présent en Zambie pour cette première éclipse totale de Soleil du siècle, afin d'observer

et de photographier la nuit en plein jour, et cela pendant 4 minutes 56 secondes. « Les éclipses m'ont toujours fasciné, du fait de leur rareté et parce qu'elles sont les seules occasions d'observer dans son intégralité, de la Terre, "l'atmosphère" du Soleil appelée "la couronne".

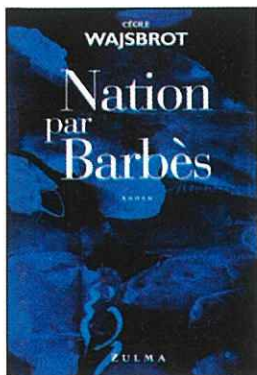
Ainsi, quand le ciel est dégagé, le Soleil apparaît comme un trou noir entouré d'une couronne brillante, et des étoiles, des planètes (Vénus, Mercure, Sirius...) deviennent visibles », explique Thierry. Muni de son appareil photo équipé de filtres pour se protéger, Thierry photographie ce phénomène depuis maintenant plus de dix ans.

Dans chaque lieu, il côtoie les astrophysiciens et des amateurs comme lui. Ce globe-trotter possède désormais des milliers de clichés d'éclipses... « Ce ne sont jamais les mêmes photos, il y a toujours quelque chose de différent », souligne Thierry. L'Afrique australe sera encore privilégiée lors de la prochaine éclipse totale de Soleil, qui aura lieu le 4 décembre 2002 et qui sera visible sensiblement dans les mêmes régions qu'en 2001. Nul doute que Thierry Tallois sera au rendez-vous !

AFP/PAUL CADENHEAD

## NATION PAR BARBÈS : UN PARCOURS ROMANESQUE

Au cœur du dernier roman de Cécile Wajsbrot, *Nation par Barbès*, il y a le métro parisien et, plus précisément, la ligne 2. Une ligne « composite » où l'on passe des quartiers les plus populaires aux plus chics.



C'est à la station Barbès-Rochechouart que les deux héros du roman, Léna et Jason, se rencontreront. Pendant ce temps, en Bulgarie, Aniela rêve de venir en France. L'histoire de ces deux femmes est racontée en alternance jusqu'à la venue d'Aniela dans la Ville lumière, qui scellera leur destin et celui de Jason. Le lecteur est donc partagé entre trois destins qui se lient et se délient dans les couloirs du métro. Lieu de rendez-vous et de séparation, abîme entre espoir et réalité, le métro joue un rôle primordial et de nombreuses anecdotes sur le sous-sol parisien rythment le livre. Inéluctablement, *Nation*

*par Barbès* mène chacun sur la voie de la perte ou de l'accomplissement. ***Nation par Barbès*, de Cécile Wajsbrot, 188 pages, éditions Zulma. Prix public : 99 francs, en vente en librairie et à la boutique « Métro & Bus Paris, objets du patrimoine », salle de correspondances RER de Châtelet-les-Halles.**

## LIGNE A : VTT POUR TOUS



JOAQUIN CUENCA/DGC-AV

Le Club de la ligne aventure, de la ligne A du RER, organise le 29 septembre, une course de VTT par équipe. Le départ du circuit de 12 kilomètres sera donné à Thorigny, à 13 heures. L'épreuve est ouverte à tous.

**Inscriptions : Joaquin Cuenca, tél. : 01 64 30 16 33, ou Pascal Olivain, tél. : 01 64 21 05 11.**

Réunir sur une même affiche toutes les informations légales destinées aux voyageurs a toujours été un casse-tête. Lisible et dynamique, la nouvelle affiche Mode d'emploi semble y être parvenue. Affiche d'hier, affiche d'aujourd'hui, lecture croisée.



Ordonnance interdisant la projection de papiers sur les quais, instruction sur les dangers présentés par les courants électriques...

Les différents textes réglementaires, les tarifs et autres horaires de passage des trains, doivent être affichés avant les lignes de contrôle : c'est une obligation légale.

Afin que le voyageur puisse les lire et entamer son voyage en toute connaissance de cause. Ces informations ont été données, de longues années durant, sans grand souci de présentation. Les textes étaient collés, côte à côte, sur un support unique, telle cette affiche photographiée, en 1935, à la station Richelieu-Drouot.

## D'une affiche à l'autre

DENIS SUTTON/DGC-AV

Dénommée successivement « Principes de tarification », « Règles d'utilisation » puis « Mode d'emploi », l'affiche connaît un premier toilettage au début des années quatre-vingt-dix. Des pictogrammes égayaient les colonnes de textes et la couleur fait son apparition. Aujourd'hui, son « look 2001 » la rend plus dynamique et plus lisible. Certains textes ont même été modifiés. Le département Commercial et les nombreux départements concernés (SEC, MTS, MES et JUR), ont essayé de « faire » plus court, plus simple, plus attrayant, avec toutes les données commerciales, réglementaires, les interdictions... L'idéal serait peut-être de disséminer ces informations dans la station, mais, faute de place, cette solution n'est pas envisageable.

SIMONE FEIGNIER





# PLUS ON BOUGE PLUS ON A BESOIN D'“R”

[WWW.IMAGINE-R.COM](http://WWW.IMAGINE-R.COM)



**Imagine “R”** LA CARTE DE TRANSPORT  
POUR LES JEUNES\* EN ILE-DE-FRANCE

