

ENTRE LES LIGNES

N° 54 AOUT-SEPTEMBRE 1995 17 F



**La RATP contre
la pollution**



**Look 96
pour le MF 67**

Un métro très aérien

Couples d'amoureux italien, québécois ou péruvien en goguette à Paris, enfants d'Asie ou d'ailleurs... L'été, le métro parisien découvre ses mille et un visages.



CHABROL/SG.AV

2



MARGUERITE/SG.AV

Panoramiques

P.4 L'ouverture de la ligne D du RER

Dans la ville

P.10 Un métro très aérien

Au fil des années, le métro aérien a perdu de son élégance d'antan. Le programme de la RATP, en partenariat avec la Ville de Paris, pour revaloriser une architecture qui fait partie intégrante du paysage parisien.

Aller-Retour

P.14 MP 89 :
la meilleure façon de voyager

Comment concilier confort du voyageur et impératif d'exploitation ? Un test réalisé ligne 1 sur le MP 89 donne quelques pistes.

Correspondance

P.16 Paris-Lisbonne : l'art de coopérer

Un céramiste portugais a décoré cet été la station Champs-Élysées-Clemenceau.



P. 17

Arrêt sur

P.24 Look 96 pour le MF 67

Les trains MF 67 de la ligne 9 font peau neuve. Par le menu, les étapes de leur transformation.

Parcours

P.26 Une conduite exemplaire

Depuis octobre 1993, le groupe de travail Sécurité de la ligne 4 se réunit tous les mois pour échanger questions et expériences. Une démarche innovante.

P.28 Ces agents venus de la CEE

On peut être grec, italien ou portugais et travailler à la RATP. Une condition : être ressortissant d'un pays membre de la communauté européenne.

Passionnément

P.30 Golfeurs, rendez-vous sur le green.

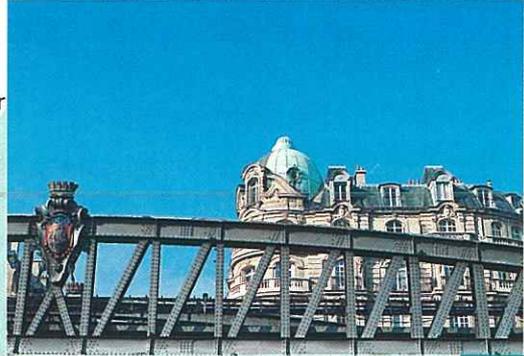
Avec canne et sans bagage.

Mémoire

P.31 Les archives à l'heure universitaire

Tout bon spécialiste de l'histoire des transports connaît le chemin qui mène aux archives de la RATP. Un haut lieu de recherche.

Sommaire



P. 10

Dossier

P.17 La RATP contre la pollution

La RATP s'engage activement dans la lutte contre la pollution atmosphérique. Le 27 juin dernier, elle signait une convention « Bus propres » avec le conseil régional qui finance ce projet à plus de 45 %. Des solutions techniques de dépollution sont déjà en cours d'expérimentation. Et bientôt, 600 bus à la norme Euro 1 circuleront dans les rues de la capitale.

P. 24

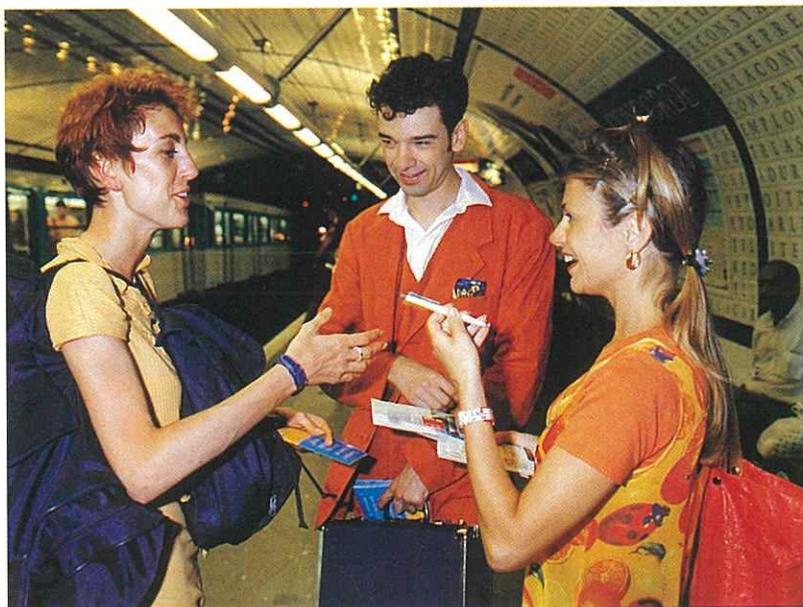


Entre Les Lignes : LAC A 85, 54, quai de la Rapée, 75 599 Paris Cedex 12. Délégation générale à la communication-RATP. Tél. : 44 68 36 62/36 51/36 42. **Directeur de la publication** : Vincent Relave. **Responsable de la rédaction** : Arnaud Corabœuf. **Rédaction** : Philippe Carron, Simone Feignier, Yvonne Kappès-Grangé, Alain Malglaive. **Photographies** : SG-AV. **Conception et réalisation graphique** : Textuel. **En couverture** : photo Corinne Simon ; **Photogravure** : TTAG. **Imprimerie** : Avenir Graphique. N°ADEP 1791. Membre de l'Union des Journaux et Journalistes d'Entreprise de France UJJEF. **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, 75 599 PARIS Cedex 12. **Retraités de la RATP** : vos changements d'adresse sont à transmettre par écrit au bureau des Pensionnés, 9, rue Belliard 75889 Paris Cedex 18.

promotion

L'été Carte Orange

Les Parisiens sont de plus en plus nombreux à Paris, l'été. Du coup, la RATP leur a proposé un jeu-concours avec la Carte Orange. But de l'opération : augmenter les ventes par une animation avec des lots quotidiens à gagner, rendre la Carte Orange indispensable pour l'été. En un mot, fidéliser cette clientèle. Pour jouer, il suffisait de répondre au questionnaire figurant dans un petit guide, remis par les agents de station, sur lequel les Franciliens retrouvaient des thèmes chers à l'entreprise : le métro, la ville, Paris...



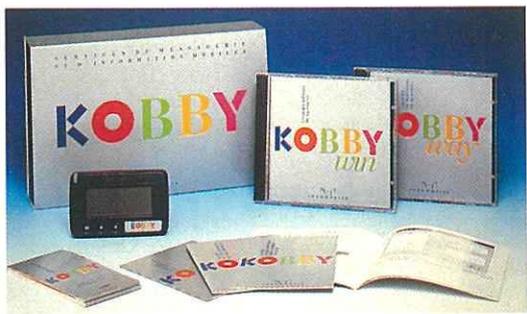
Un « monsieur Orange » circulait sur le réseau pour récompenser les bonnes réponses.

Toujours en ligne avec Kobby

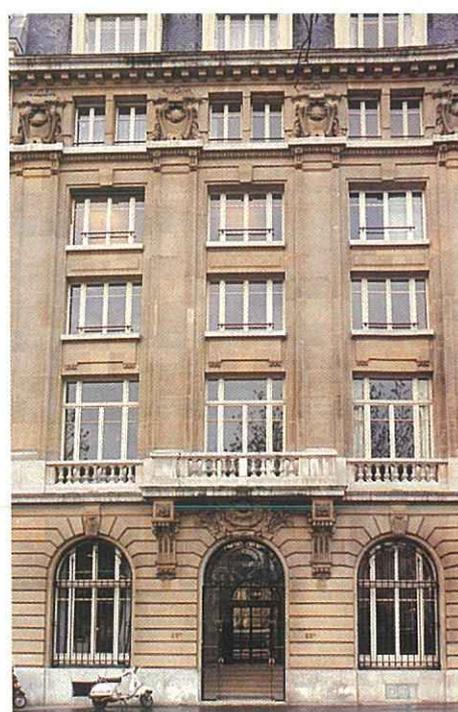
Kobby, 102 grammes pile comprise, à peine 2 cm d'épaisseur, est un service de messagerie et d'information mobile. Parmi les mille et un services

qu'il peut offrir, la RATP et la SNCF ont mis en place un produit baptisé « Copilot » pour les abonnés (15 F par mois). Etat détaillé du trafic, difficultés

punctuelles, retards, incidents... s'incrivent sur un petit écran à cristaux liquides de 400 caractères, à raison de 4 lignes de 20 caractères. La mise à jour de Copilot est assurée par l'Info-centre du département CML : une, le matin entre 6 h 30 et 6 h 45, et une autre vers 16 h 30 en situation normale. En situation dégradée, l'info se fait en temps réel. Merci Kobby !



PHOTOS : DR



l'événement

L'ouver

Le RER inaugure sa quatrième ligne. Exploitée par la SNCF, en partenariat avec la RATP, elle contribuera à soulager le trafic de la ligne A.

Dimanche 24 septembre, la jonction RER entre la banlieue Nord et la banlieue Sud-Est est ouverte au service voyageurs. C'est la ligne D SNCF qui relie Orry-la-Ville, au nord, à Melun, Corbeil et Malesherbes, au sud, en passant par le cœur de Paris. Cette opération permet de supprimer les terminus souterrains de Châtelet-les-Halles, pour la section nord de la ligne D, et de Gare-de-Lyon pour la banlieue Sud-Est.

Dans Paris, la ligne emprunte le tunnel RATP entre Gare-du-Nord et Châtelet-les-Halles, en commun avec la ligne B, et, de Châtelet-les-Halles à Gare-de-Lyon, deux nouveaux tunnels SNCF à une voie unique, doublant ceux de la ligne A. Ces derniers ouvrages ont été réalisés parallèlement à ceux de Météor,

entreprise

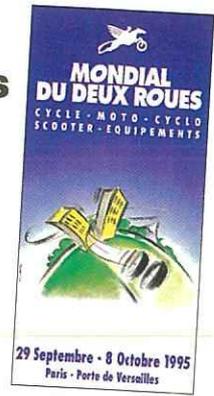
Adieu les GA, vive la Maison de la RATP !

Avec l'installation, le 21 août, de la Permanence générale BUS à Lyon-Bercy, ce sont les derniers agents de la RATP qui ont quitté le 53 ter, quai des Grands-Augustins (GA). Subsiste encore, au 53 bis, l'équipe des STL (services Touristes et de Location). Adieu, les GA qui ont été successivement le siège social de la CGO, de la STCRP et, enfin, de la RATP ! Depuis le début juillet, l'entreprise dispose, à Lyon-Bercy, d'un nouveau siège qui rassemble quelque 1 500 agents, dont les directions du Métro, du RER et des BUS. C'est un élément fort de la modernisation de la RATP et de son management.

service

Les deux roues ont le ticket

A l'occasion du Mondial du deux-roues, la RATP lance une nouvelle opération billet combiné, dans 25 stations et gares. Pour 60 F, les visiteurs obtiendront un billet donnant droit à une entrée au Salon de la porte de Versailles et un aller-retour section



urbaine sur le métro et le RER. Durée de l'opération en recette : du 25 septembre au 8 octobre 1995.

ure de la ligne D DU RER

la RATP ayant la maîtrise d'ouvrage déléguée et maîtrise d'œuvre de ces travaux.

La ligne D offre un accès au centre de Paris depuis la banlieue Sud-Est, et une liaison directe entre les gares du Nord et de Lyon. Avec les futures lignes Météor et Eole (ligne E du RER), la ligne D contribuera à soulager

**Première étape :
12 trains à l'heure**

le tronçon central de la ligne A. Dans une première étape, 12 trains à l'heure relient directement, aux heures de pointe, la banlieue Sud-Est à la banlieue Nord, et *vice versa*, 4 trains à l'heure continuant d'avoir leur terminus à Gare-de-Lyon. Ultérieurement, le nombre de trains traversant Paris sera porté à 16 trains à l'heure en période d'affluence.

Le matériel bicourant est composé de rames automotrices classiques, d'un ou deux éléments de cinq

voitures à deux niveaux et à deux portes par voiture. La longueur des trains de 10 voitures atteignant 260 mètres, la SNCF a dû allonger les quais des gares situées sur la partie nord de la ligne. La RATP en a fait de même à la gare de Châtelet-les-Halles. Signalons que le service des voyageurs est assuré à l'aide d'écrans de télévision sur le pupitre de conduite.

La ligne D est exploitée par la SNCF, excepté sur le tronçon Gare-du-Nord - Châtelet-les-Halles, où l'exploitation est assurée par la RATP depuis le PCC de la ligne B à Denfert-Rochereau. Il en résulte, au plan tarifaire, que les agents de la RATP continuent à voyager gratuitement entre Gare-du-Nord et Châtelet-les-Halles, que le parcours soit réalisé par la ligne B ou par la ligne D. En revanche, ils doivent être en possession d'un titre de transport valable pour effectuer un parcours sur le reste de la ligne, et en particulier sur le tronçon Châtelet-les-Halles-Gare-de-Lyon ●

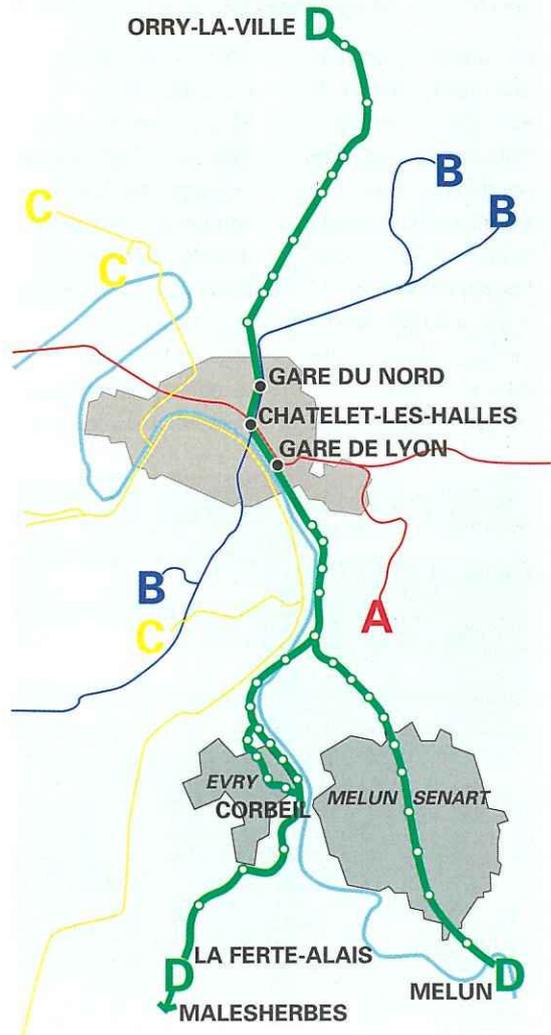
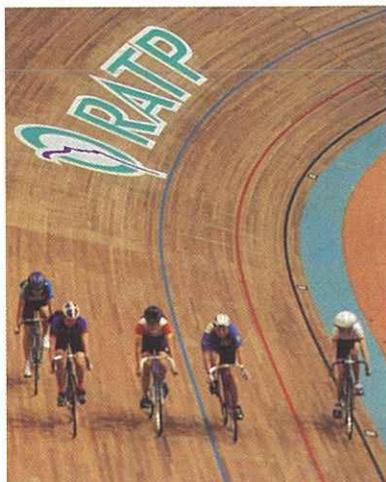


ILLUSTRATION : DGC

partenariat

La RATP, toujours dans la course

Pour la quatrième fois, la RATP est partenaire de l'Open des nations cyclistes, qui se déroulera les 21, 22 et 23 octobre prochains au palais omnisports de Paris-Bercy. Une manifestation qui rencontre toujours un grand succès populaire : 30 000 spectateurs en 1994.



MARGUERITE/SG-AV

enquête

Client mystère, premier bilan

La qualité de l'accueil aux recettes métro et RER a fait l'objet de mesures, en mai 1995, par le biais de la technique du « client mystère » (ELL n° 49). Les résultats de la mesure du standard de l'accueil ont donné 46 % d'accueil conforme sur le métro

avec 188 situations inacceptables, 50 % conforme sur le RER avec 37 situations inacceptables. La conformité – la qualité d'accueil que l'on souhaite offrir – comprend les critères de présentation des recettes (propreté, rangement...), de compor-

tement et d'efficacité de l'agent (amabilité, disponibilité...) et de modalité de paiement. « L'inacceptable » concerne l'agent qui ignore délibérément le client, une présentation incorrecte ou une attitude discourtoise. Prochaine mesure à l'hiver 95.

environnement

Chiffons écologiques

Dix tonnes : c'est le poids des chiffons utilisés chaque année à l'atelier de maintenance des trains de Boissy (MRF). Un chiffre qui sera bientôt de l'histoire ancienne, avec l'utilisation de textiles recyclés lavables. Un progrès écologique, puisqu'il

s'agit de récupération de vieux chiffons naturels lavés dans des usines spécialisées et réutilisables plusieurs fois. Un résultat économique aussi, puisque cette opération devrait permettre de réduire de 30 % le coût de ce poste, soit un gain d'environ 100 000 F.

Message en clair à Boissière

Vous avez déjà remarqué que les messages d'information dans certaines stations étaient peu compréhensibles. Ne cherchez plus, les vouîtes sont les responsables, en jouant les caisses de résonance. A titre expérimental, le laboratoire d'Expertise d'acoustique et de vibrations de SEC a donc installé, au-dessus des quais de Boissière, plus de 700 résonateurs dans des caissons, pour

absorber les basses fréquences. La sonorisation a également été revue : matériel plus performant, haut-parleurs plus nombreux et mieux orientés... Du coup l'intelligibilité des messages est passée de 50 % à plus de 80 %. Une expérimentation qui pourrait être reprise, de façon moins apparente, dans les projets d'extension de lignes souterraines ou dans les rénovations de stations. ▼



PHOTOS : MINOLI/SG-AV



KOCON/SG-AV

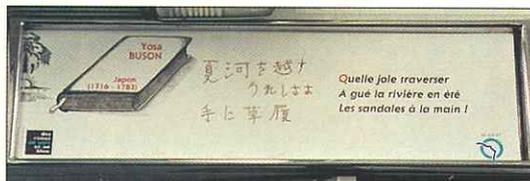
Sandrine tire sa révérence

Après deux années de bons et loyaux services, le tunnelier de *Météor*, baptisé Sandrine, vient d'achever son travail de titan. Le démontage du colosse, pièce par pièce, démarré le 26 août, aura duré sept semaines, depuis la « chambre » construite à cet usage à 25 m sous terre et débouchant boulevard Haussmann. Sandrine aura effectué là son ultime voyage.

animation

La poésie s'affiche en VO

De juillet à fin septembre, la poésie dans le métro, plébiscitée par les voyageurs, se déclinent en cinq langues : italien, anglais, espagnol, allemand et japonais. Des poèmes affichés sur les quais et dans



les rames, sur le thème du voyage et de l'été, un clin d'œil pour les touristes

étrangers et un mini-cours de langues étrangères pour les Franciliens.

La 12 en 19 photos

Porte-de-la-Chapelle, un des terminus de la ligne 12 : la station vient d'être ravivée, restituant au style Nord-Sud tout son éclat. En conservant du même coup ses 19 panneaux publicitaires dans un gabarit hors normes. Pour remplacer les affiches absentes, les exploitants et les responsables de Raviver ont eu l'idée de photos qui rappellent les sites les plus fameux desservis par la ligne. Gare

Saint-Lazare, musée d'Orsay, Assemblée nationale, jardin du Luxembourg : le voyage sur la 12 commence dès le quai. Devinette : sur l'ancienne

Nord-Sud, la décoration est tantôt verte, tantôt brune. Explication : le vert était réservé aux correspondances et aux terminus.

Des photos réalisées par le service Audiovisuel de la RATP.



é c e m b r e

agenda

23 septembre

● Challenge Bus au centre de Belliard.

24 septembre

● Mise en service de la ligne D du RER.

30 septembre

● Une motrice de tramway de 1907 circule exceptionnellement sur la ligne Saint-Denis-Bobigny.

2 octobre

● Mise en place de la restructuration locale du réseau bus de Val-Maubuée.

14 octobre

● Journée Sprague et TN sur la 3 bis.

15 octobre

● Cross unités 95, qui réunit en toute multimodalité, comme chaque année, les différents acteurs du transport sur le secteur de La Défense.

10-11 novembre

● Cross du CRE RATP.



MARGUERITE/SG-AV

8

matériel

Météor en piste

La BEPC, c'est la Base d'essais de la petite ceinture, construite par la RATP, en 1994, pour la mise au point des automatismes des trains MP 89 - version ligne 14 (Météor) - qui fonctionneront en pilotage automatique intégral. La RATP - ESE, MRF et MTR - et les constructeurs, dont Matra Transport qui a étudié et réalisé le système d'automatisation de l'exploitation des trains (SAET), sont présents sur la base. Les essais sont divers : mise au point des automatismes de conduite, principales fonctions du PCC, interfaces entre les portes palières des stations et les automatismes de conduite, vidé embarquée et phonie rame (permettant à tout voyageur d'entrer en contact avec le PCC). Située sur une emprise SNCF de 8 500 m² dans le XIII^e, la BEPC comporte une voie d'un km permettant aux trains d'atteindre une vitesse de 80 km/h, une voie de 300 m pour les manœuvres. Deux trains sont utilisés pour les essais, qui ont commencé le 10 avril.

bilan

Résultats 94 : les chiffres ont la parole

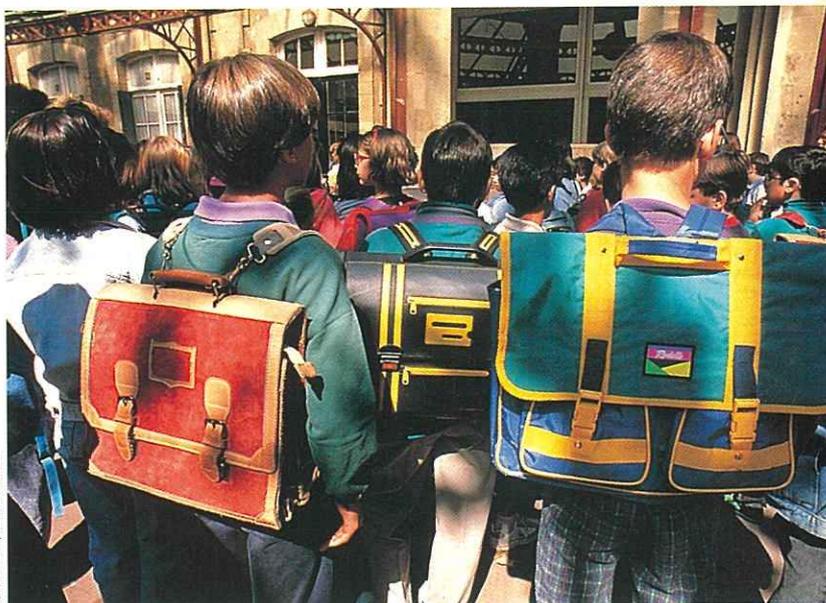
En 1994, les recettes du trafic ont baissé de 1 % en moyenne, à tarif constant, sur l'ensemble des réseaux (après avoir accusé une perte de 3 % en 1993). Cependant, depuis l'automne 1994, on observe une stabilisation. Cet infléchissement favorable est, notamment, à mettre au crédit des actions menées par l'entreprise pour rétablir ses recettes. Par ailleurs, les dépenses d'investissements ont représenté 4,9 milliards de francs (+ 3,7 % par rapport à 1993).

La RATP a mis en œuvre, en 1994, une politique d'amélioration de la qualité de service en accroissant significativement le nombre d'agents en contact avec les voyageurs, et a poursuivi activement un programme d'investissement de modernisation et d'extension. L'effectif total de l'entreprise a augmenté de plus de 500 agents par rapport à la fin 1993, développement correspondant pour l'essentiel à la création de postes pour la sécurité, l'accueil et la lutte contre la fraude.



5

Fin 1995, près de 1 000 de ces postes en contact avec le public auront été créés. Au total, la RATP a embauché plus de 2 100 personnes, en 1994, pour 1 183 en 1993. Ces éléments sont extraits du rapport annuel de la RATP.



SCHWARTZ / SIFA IMAGE

prévention

La RATP sur le chemin de l'école

C'est souvent le jour de la rentrée des classes que tout se joue ; que les écoliers prennent leurs résolutions et leurs habitudes, les bonnes comme les mauvaises. Pour aller à la rencontre de cette jeune clientèle,

la RATP lance une expérimentation : des agents se rendront dans 50 établissements scolaires, les 5 et 7 septembre. La mission de ces « préposés rentrée » est de dialoguer avec les jeunes, les aider à

choisir le meilleur trajet, en un mot leur faire connaître les transports en commun et leur apprendre à les utiliser avec civisme. Pour que, cette année, le chemin de l'école passe par la RATP.

fraude

Le TPE portable sur le RER

Une source de problème, pour les agents de contrôle et pour les voyageurs en infraction, vient de l'impossibilité d'effectuer le règlement de l'amende par carte bancaire. Une solution est à l'étude sur le RER : le TPE portable (terminal de paiement électronique) expérimenté par les agents de contrôle RER de Châtelet-les-Halles. Avec à la clé, la disparition d'une cause de litige entre le voyageur et l'agent de contrôle, mais aussi des rentrées d'argent immédiates pour l'entreprise. Expérimenté durant le mois de juin, le TPE portable a suscité l'adhésion des agents ; du coup, l'expérience est reconduite jusqu'au mois de septembre. La généralisation sur le RER devrait se faire courant 1996 avec une vingtaine de TPE portable de 2^e génération d'un gabarit plus petit.



KOCON/SG-AV

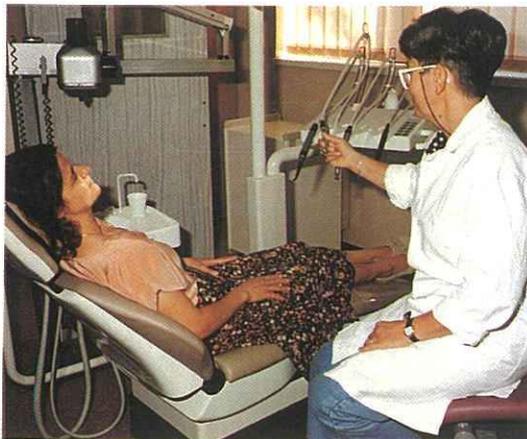
social

Soins dentaires à Neuilly-Plaisance

Une consultation dentaire est ouverte depuis le 1^{er} août à Neuilly-Plaisance par les Services sanitaires annexes de la CCAS.

Après Lachamb'optique (ELL n° 49), il s'agit, ici aussi, pour les Services sanitaires annexes, de se rapprocher de leur clientèle.

Les agents en activité pourront bénéficier de prothèses dentaires, les ressortissants de la CCAS (retraités et famille d'agents) de soins et prothèses. Consultations sur rendez-vous les lundis, mercredis et vendredis de 8 h 30 à 12 h 45 et de 13 h 30 à 18 h 30 ; les mardis et jeudis de 13 h 30 à 18 h 30. Tél. : 48 15 24 92. Centre médico-dentaire, 20 bis, bd Gallieni, Neuilly-Plaisance, gare de Neuilly-Plaisance, RER A.



THIBAUT/SG-AV

enjeux lu dans la presse



Urbiel ? Le département du Développement permet d'en savoir plus. « Société anonyme au capital de 10 MF détenu à 100 % par la RATP, Urbiel a pour vocation de contribuer au développement de

la RATP. C'est un holding adapté au contexte concurrentiel [...], ses filiales actuelles sont SQYBUS (transports urbains de Saint-Quentin-en-Yvelines), RATP Val Services (exploitation d'Orlyval), Ligne Horizon (transport hectométrique de Noisy-le-Grand), société pour la desserte interne de l'aéroport de Roissy-Charles-De-Gaulle. Par ailleurs, Urbiel réalise des prestations de conseil dans divers domaines... Ses perspectives de développement se situent principalement auprès des collectivités locales de la grande couronne. »

Quoi de neuf ? Département du Développement, n° 9, 1^{er} semestre 1995.



Un journal pour promouvoir l'innovation ? L'éditorial précise que « l'un des objectifs d'ITA est de faire de l'organisation de la maintenance et de l'ingénierie une pépinière d'idées où le personnel aura le

droit – ou le devoir – de donner son avis et de rechercher des responsabilités ». Avec, pour illustrer le propos, le palmarès des six innovations sélectionnées au sein du département en avril, récompensées par un voyage à Lyon. Remue Ménages, l'esprit de l'innovation, département ITA, n° 1, juin 1995.



MRF vient de sortir son nouveau journal, « L'Attelage ». Diffusé aux agents du département, ainsi qu'à ses retraités, « L'Attelage » va nous permettre de mutualiser nos compétences et

donc de mieux nous connaître les uns les autres », comme le précise Jean-Michel Barnier, directeur de MRF, dans son éditorial. L'Attelage, journal de MRF, n° 0, juillet 1995.

Elégantes, elles le sont. Les stations aériennes s'inscrivent parfaitement dans le paysage parisien. Reste à les entretenir, les rénover, les repenser et les restaurer. Sans oublier leurs abords qui doivent laisser une large place à la circulation piétonne. Des actions à mener en partenariat avec la Ville.

Un métro TRÈS AÉRIEN

10

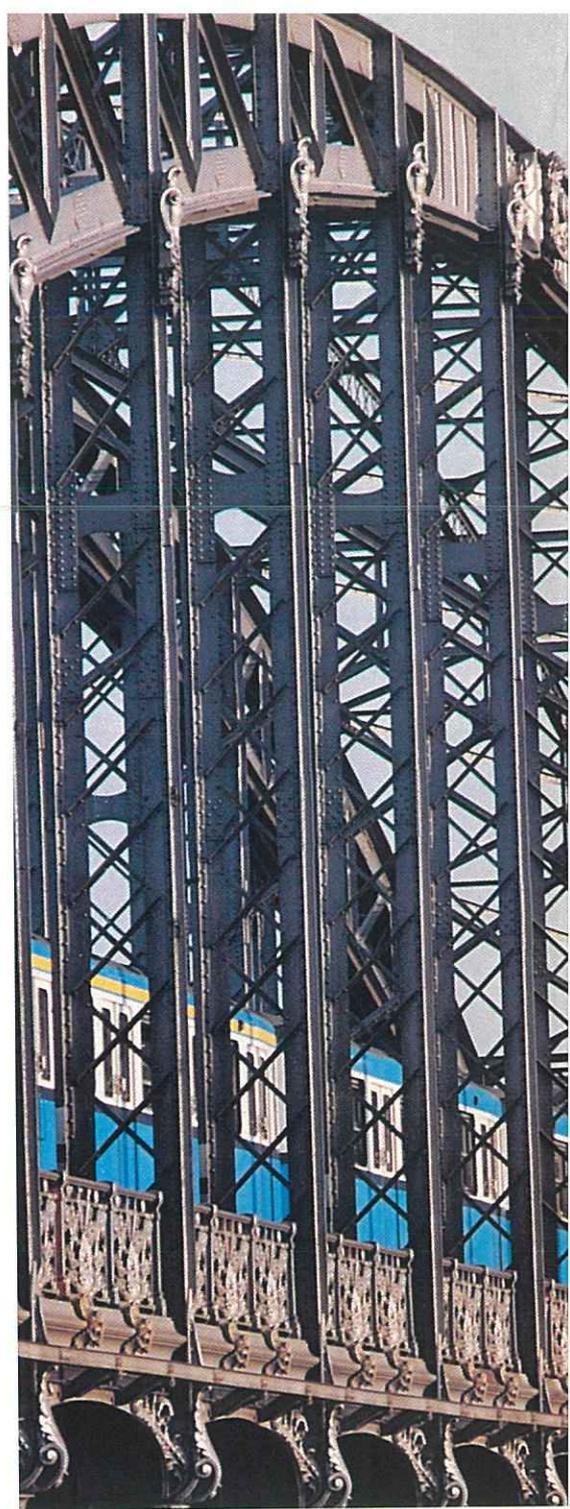
« Les lignes aériennes constituent la façade du réseau souterrain, s'enthousiasme Didier Bernard, architecte à IDP. C'est la partie visible du métro, un exemple d'insertion urbaine réussie. Qui fait réfléchir, à notre époque où les riverains auraient tendance à vouloir enterrer le RER. » C'est vrai que le métro aérien – lignes 2, 6 et, de façon moindre, ligne 5 – avec ses viaducs aux formes élégantes, ses stations décorées avec verrières, ses doubles ponts sur la Seine, fait partie intégrante du paysage parisien.

Promouvoir le circuit piéton

Un constat qui fait l'unanimité des différentes parties prenantes, la RATP – via le STP – à qui appartiennent les ouvrages, la Ville de Paris qui possède les cheminements sous les viaducs, et les Bâti-

ments de France, qui veillent jalousement sur ce patrimoine architectural.

Reste à l'entretenir et à le rénover. Car, au fil des années, ce métro a perdu quelque peu de son élégance initiale. Augmentation du nombre des locaux RATP au niveau de la voirie, installation d'escaliers mécaniques avec leur encombrante machinerie, mise en place de correspondances entre les lignes, les stations ont été profondément remaniées au fil du temps. Elles s'inscrivent, bien sûr, dans le programme « Espace Métro 2000 » qui vise à réorganiser le service voyageurs et à rénover l'ensemble des espaces d'accueil. « Mais il faut les repenser en tenant compte de leurs spécificités : jusqu'à maintenant, la RATP y reconduisait une organisation – ligne de contrôle, salle des billets liée à la logique du milieu souterrain. Or là, nous sommes à l'air libre, dans



Le métro aérien en chiffres

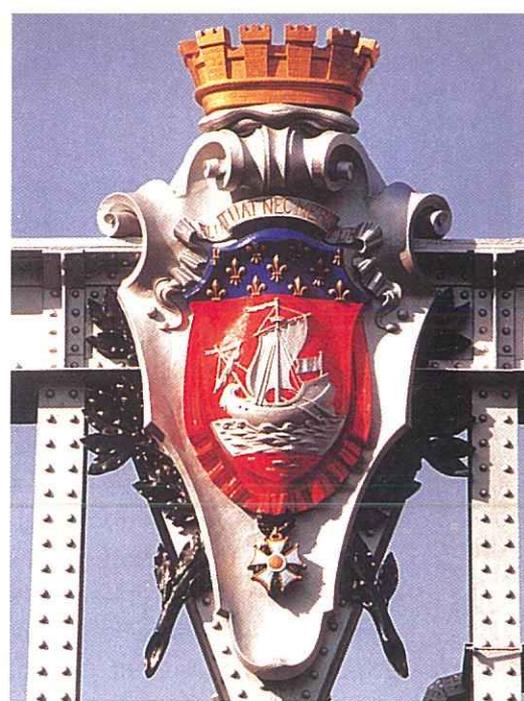


- 19 stations (sur 319 intra-muros) ;
- 10,8 km de voies (sur 159,2) ;
- le trafic des lignes 2 et 6 : 15 % du trafic métro ; 9 stations en correspondance avec les bus ; 3 en correspondance directe bus et métro.



PHOTOS : CHABROL/SG-AV

et de la Ville. Avec un mot d'ordre, restaurer le métro dans la conception initiale des architectes du début du siècle, choisir des solutions déclinables sur l'ensemble des stations pour renforcer leur unité. Chaque projet doit s'inscrire dans cette logique : dégager l'espace public, ouvrir les perspectives des viaducs, trouver une continuité à l'éclairage, étudier les revêtements du sol, remettre en ordre les plantations d'arbres. Le but recherché est de promouvoir une circulation piétonne ; l'organisation du terre-plein central devient alors un enjeu essentiel, car, comme le rappellent les Orientations générales : « *Seules les utilisations visant un public large peuvent permettre aux riverains de mieux accepter une interdiction de stationner.* » Mais les projets ne manquent pas de « promenade » associée à des manifestations épi- sodiques : expositions d'artistes du



Ci-contre, le viaduc de la ligne 5 franchit la Seine. Ci-dessus, une fonte aux armes de la Ville de Paris à La Motte-Picquet-Grenelle.

quartier, piste de patinage ou de jeux de boules, brocante, artisanat... la liste n'est pas exhaustive. Ainsi, il a été envisagé d'implanter un marché aux fleurs sous Quai-de-la-Gare (ligne 6), la prochaine station à être rénovée ●

Barbès-Rochechouart réhabilitée

La station aérienne de Barbès-Rochechouart est en rénovation. Tout est mis en œuvre pour préserver l'architecture initiale, aménager les abords, faciliter le déplacement des usagers et assurer leur sécurité.

un espace différent. Où l'on exige de nous une qualité architecturale très importante. » De leur côté, les automobilistes toujours plus nombreux, à l'affût de places de stationnement, se livrent à une occupation sauvage des terre-pleins centraux. Pour mettre fin à ces dérives, la Mairie de Paris et la RATP ont élaboré, en concertation, des Orientations générales pour « La revalorisation du métro aérien et de ses abords », qui permettront une cohérence entre les actions des services techniques de la Régie

Entre les IX^e, X^e et XVIII^e arrondissements, au croisement des boulevards de la Chapelle, Rochechouart, Magenta et Barbès, à un carrefour qui draine la population de tout un quartier, se dresse la station aérienne de Barbès-Rochechouart (ligne 2), en rénovation depuis avril dernier. Des travaux qui vont de pair avec la réhabilitation du secteur très voisin de la Goutte-d'Or. Avec le soubasse-

ment de ses piliers en pierre de Souppes, ses murs en briques de Bourgogne, ses fontes frappées aux armes de la Ville de Paris et sa marquise vitrée, la station fait partie du paysage du quartier ; et les Bâtiments de France suivent de près sa rénovation. Il faut dire qu'au fil du temps, la station avait perdu la pureté de son architecture initiale avec, sous son viaduc, l'ajout de locaux en tous ➔

genres, générateurs de recoins insalubres et malfamés. Sans parler du célèbre marché aux voleurs, installé entre ses piliers. Premier objectif : retrouver l'élégance de l'architecture. Les ajouts récents sur le terre-plein central vont donc être supprimés et, pour éviter que ce nouvel espace soit investi par une population marginale, il sera clôturé par des grilles « Ville-de-Paris », répliques de celles du début du siècle. L'éclairage et le revêtement du sol, asphalté et dallage de granit comme à Duplex, ont été repensés. La recette, toujours installée en mezzanine, en haut d'une imposante volée de marches est conservée, mais refaite sur le modèle dit GBGM, déjà utilisé à Duplex. Au niveau de la rue, une billetterie automatique permettra, aux voyageurs de la ligne 4, de gagner les quais sans avoir à monter l'escalier de la recette principale.

Un garde-corps en verre

Un autre souci domine cette rénovation, faciliter la fluidité des déplacements dans une station qui reçoit 80 000 voyageurs par jour ; en réorganisant les circulations et en installant des escaliers mécaniques. Un *escalator*, partant du quai de la ligne 4, débouche sous le viaduc ; l'emploi de l'acier inoxydable pour les garde-corps et les mains courantes aura valeur de test. Deux autres *escalators* relieront le terre-plein aux quais de la ligne 2 ; avec un garde-corps en verre, transparence oblige ! A l'autre extrémité des quais, côté rue Guy-Patin, un projet de deux ascenseurs, en verre également, garantirait l'accès aux personnes à mobilité réduite. Enfin, les



Une rénovation qui s'inscrit dans la réhabilitation du quartier voisin de la Goutte-d'Or.

actuels escaliers fixes avec volée centrale, seront déplacés et remplacés par deux escaliers indépendants, expérimentaux, sans points d'appui intermédiaires au sol, toujours pour ne pas encombrer les perspectives.

Qualité de l'environnement, facilité de l'accueil et du déplacement, il restait à traiter la sécurité, pour une station située dans un quartier particulièrement « chaud ». C'est chose prévue, avec la création d'une antenne de

C'était en 1902...



D'Étoile-Charles-De-Gaulle, le voyageur peut gagner Nation par Barbès-Rochechouart (ligne 2) ou par Denfert-Roche-reau (ligne 6), selon qu'il choisisse le nord ou le sud, ces deux lignes formant une orbitale intra-muros. Les boulevards qui accueillent les viaducs ont, en effet, été construits, autour de 1864, sur l'emplacement de l'enceinte des fermiers généraux, qui marquait les limites du Paris d'avant la Révolution, le célèbre « mur murant Paris

rend Paris murmurant ». Desservant remarquablement les différents quartiers parisiens, ces axes ont tout naturellement été choisis pour accueillir les premières lignes de transports publics. Entre 1902 et 1904, la construction du métro se réalise, sous les auspices de la CMP. Au nord, les viaducs de la ligne 2 s'étendent sur 10 % des boulevards dits des Fermiers-Généralx, mais, au sud, ceux de la ligne 6 les suivent sur près de 50 % de leur parcours.

Une volonté de réagir

Le Conseil national des transports (CNT) vient de publier son rapport annuel sur la situation et l'évolution des transports en 1994.

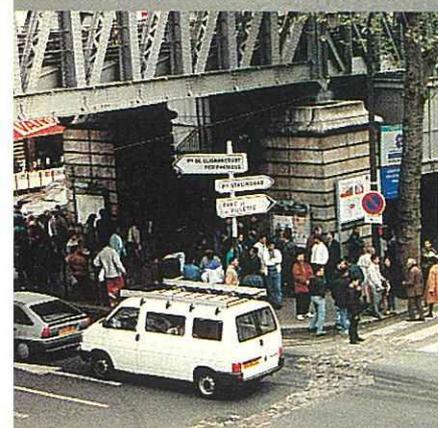
Redressement financier, inversion des priorités, qualité des transports, poursuite des investissements, ce sont les thèmes retenus pour les transports urbains en Ile-de-France.

« La sortie de la crise, la mise en service de nouvelles lignes, l'achèvement prochain d'une partie des nouvelles infrastructures de transport en commun et autoroutière de contournement, ainsi que l'évolution des esprits en faveur de choix plus favorables aux transports publics font, après des années difficiles, qu'une attitude plus conquérante devient possible », estiment les auteurs du rapport. « Il s'agit, poursuivent-ils, de faire face aux problèmes complexes qui se posent dans l'agglomération parisienne, que ce soit les problèmes communs à tous les réseaux urbains (congestion et étalement urbain, développement rapide des déplacements entre banlieues, fraude, exclusion sociale, etc.) ou les problèmes spécifiques à la Région parisienne (équilibre financier des entreprises publiques de transport, statut de l'autorité organisatrice. »

Pour ce qui concerne la RATP, le recul du trafic de 2 % a déterminé l'adoption d'un plan d'action pour le redressement du trafic et des recettes. Celles-ci ont été stabilisées au second semestre 1994 et progressent en 1995, mais l'endettement total de 23 milliards, fin 1994, est nettement supérieur à celui de 1993. Pour réagir à la situation présente, la Régie a

adopté un plan d'entreprise qualifié d'« ambitieux ». Par ailleurs, une évolution des priorités au niveau des acteurs publics est notée. Ainsi le budget régional se conforme de plus en plus à la répartition suivante des crédits pour les transports : 2/3 pour les transports en commun, 1/3 pour les équipements routiers. Le contrat de plan Etat-Région, signé le 20 juillet 1994, tend à respecter la même proportion dans la répartition des crédits. Par ailleurs, les auteurs du rapport ont retenu qu'en réponse aux aspirations de la clientèle, « la qualité est à l'ordre du jour dans les entreprises de transport ». En ce qui concerne les investissements, le réseau le plus concerné est le RER qui, au fil des années, atteint une ampleur qui a peu d'équivalents en Europe et dans le monde. Néanmoins, la controverse relative à la réalisation simultanée dans Paris intra-muros de Eole et de Météor est rappelée. C'est sur le thème d'une nouvelle donne urbaine que Guy-Salmon Legagneur, président du CNT, conclut son propos en tête du rapport : « La civilisation de cette fin de siècle est de plus en plus urbaine. Les transports peuvent y jouer un rôle de premier plan encore plus déterminant qu'aujourd'hui, pour sauvegarder la qualité de la vie, faciliter la cohésion sociale et spatiale, et assurer, dans les meilleures conditions, les déplacements des personnes et des biens. »

13



PHOTOS : PHOTO THEQUE ITA

police, installée au premier étage du local – datant de 1911 – situé au milieu du terre-plein. Avec pour missions, la lutte contre la délinquance, mais aussi l'accueil du public et l'assistance aux personnes en difficulté.

Un projet ambitieux, au budget estimé à 65 millions de francs, financé en partenariat par le STP, la Région, la Ville et la RATP, pour des travaux qui devraient s'étendre sur trois ans. Un chantier complexe pour ITA-AMI, car les travaux doivent s'adapter à l'existant, pour la préservation du patrimoine, sans interrompre l'exploitation. Mais un pari réaliste dans un des quartiers les plus vivants de Paris et pour une des stations les plus fréquentées du réseau ●

Yvonne Kappès-Grangé



CHABROL/SG-AV

Comment concilier confort du voyageur et impératif d'exploitation ? Places assises et places debout ? Un test réalisé ligne 1 sur la MP 89 apporte des éléments de réponse. Explications.

MP 89: la meilleure FAÇON DE VOYAGER

A la fin de l'année, le MP 89 arrive sur la ligne 1 : c'est le moment des derniers ajustements. Ainsi, la disposition intérieure des sièges – le diagramme – choisie pour Météor, est-elle bien adaptée aux besoins de la ligne 1 ? Faut-il privilégier le transport, en augmentant l'espace pour les places debout, ou le confort avec davantage de places assises ? Pour s'en assurer, le département Commercial a organisé le 12 juillet dernier, avec MRF et MTR, une simulation grandeur nature avec 150 vrais-faux voyageurs.

Résultat, c'est le schéma initial 2+1 qui a été préféré, c'est-à-dire d'un côté de l'allée centrale, quatre places, et, de l'autre côté, deux sièges en vis-à-vis ; au lieu du 2+2, habituellement utilisé sur le métro. Les voyageurs se sont montrés, en premier lieu, séduits par le sentiment d'espace offert dans ce nouveau matériel ; et ils ont apprécié l'accessibilité aux portes et aux sièges, la facilité de déplacement dans la voiture. Les tests ont démontré que la solution d'une seule barre au lieu de

deux sur la plate-forme centrale, face aux portes, était de loin préférable. Pour éviter les « bouchons » qui se créent avec deux barres entraînant un temps d'arrêt en station parfois doublé, de 50 à 100 secondes. « *Le diagramme 2+1, avec une seule barre de maintien, se révèle donc un choix satisfaisant notamment à l'heure de pointe,* explique Bernard Averous, directeur du département Commercial. *Mais nous avons également tenu à offrir en périodes creuses le maximum de places assises à nos*

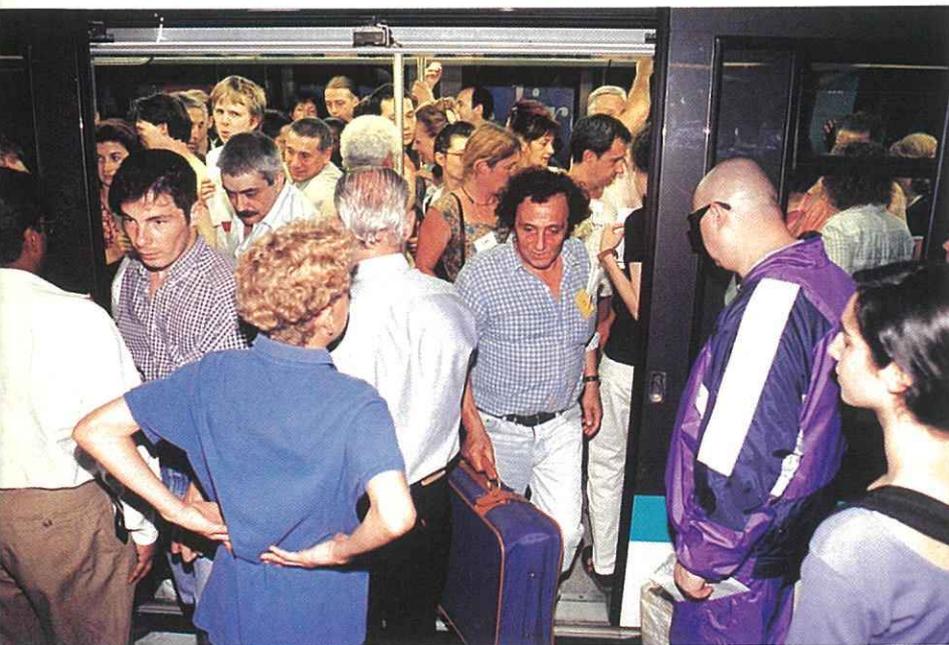
14

Capacités en chiffres



- **MP 59 (actuellement en service sur la 1) :**
144 places assises fixes,
184 strapontins.
- **MP 89 diagramme 2+2 :**
156 places assises,
102 strapontins.
Aux heures de pointe, en charge de confort (4 personnes au m²) :
676 voyageurs.
- **MP 89 diagramme 2+1 :**
132 places assises,
78 strapontins.
Aux heures de pointe, en charge de confort (4 personnes au m²) :
688 voyageurs.

PHOTOS : CHABROL/SC-AV



Test de confort et de facilité de circulation dans des voitures du MP 89, équipées selon les différents diagrammes. Pendant trois heures, des volontaires vont monter et descendre de la rame à quai, en simulant les heures de pointe ou les heures creuses.



La barre trièdre remplace les barres classiques, en offrant davantage de prises aux voyageurs. Ici présentée avec le diagramme 2+1.

voyageurs ; nous avons donc panaché les deux solutions les plus intéressantes. » En tenant compte des spécificités de la ligne 1. Or les voitures qui saturent le plus se trouvent en tête et en queue, face aux entrées et aux correspondances.

2+1 et 2+2 = confort du client

Sur proposition de l'exploitant, le choix s'est donc fixé sur une première et une sixième voiture en diagramme 2+1, plus favorable en heures de pointe, et sur quatre voitures au centre en 2+2, augmentant ainsi le nombre de places assises. « Il s'agit d'un choix qui intègre les avantages de l'intercirculation dans la rame, précise Bernard Averous. Même si celle-ci ne sera pas opérationnelle dès la mise en service du MP 89, car la courbure de la voie à la station Bastille pose des problèmes techniques. » Météor, quant à lui, conservera son diagramme initial de 2+1, le temps de transport entre Saint-Lazare et Tolbiac ne devant pas excéder dix minutes. Dans un cas comme dans l'autre, le maître mot est adaptation aux besoins de la clientèle. En se gardant la possibilité d'évoluer avec eux ●

Yvonne Kappès-Grangé

Raviver monte dans les rames

« Vous êtes chez vous, chez nous » : pour améliorer la qualité de l'environnement immédiat des voyageurs, la RATP lance Raviver train, après Raviver station. La même philosophie sous-tend les deux actions : raviver n'est pas rénover. L'opération a pour but de donner un coup de jeune à l'intérieur des rames du métro et du RER. Avec trois priorités : l'éclairage, les sols et les sièges. Un premier plan d'actions se déroule sur 1995-1996, pour un budget d'environ 30 millions de francs. Deux lignes ont déjà été ravivées : la ligne 12, à l'occasion du congrès de l'UITP, et la ligne 6... Sur les lignes A et B du RER, Raviver se limitera à une remise en état des sièges antilacération, et à un nettoyage renforcé des voitures. Pour informer les voyageurs de l'effort accompli, une campagne est affichée en fond de voiture, dans chaque rame ravivée. Une première affiche explique l'opération : « Notre métro : quelques années peut-être, mais il est toujours vert ! » et présente les caractéristiques techniques et de trafic de la ligne. Une seconde affiche « Prenez soin de votre ligne », exhorte au civisme et rappelle l'histoire de quelques-unes des stations desservies. Une campagne de sensibilisation et de proximité, qui figurera bientôt sur les lignes 1, 2, 7, 8, 10 et 13, au rythme des progrès de l'opération.

Tourisme : des chiffres prometteurs

C'est encore trop tôt pour tirer des conclusions sur les ventes de titres touristiques RATP de cet été 95 ; cependant, les premiers résultats des ventes aux guichets de l'Office du tourisme nous donnent des chiffres permettant de dessiner la tendance de la saison touristique.

Ils indiquent une progression des ventes de cartes musées et monuments, pour ces mois d'été, de 6,2 % avec près de 7 800 cartes vendues contre 7 318 en 1994 pour la même période. On constate que les objectifs culturels demeurent une composante forte des séjours des touristes dans la région. Les entrées dans les principaux sites sont en hausse de + 3 % par rapport au 1^{er} semestre 1994. Les ventes de titres touristiques RATP, elles, ont progressé de 3,8 %. La tendance est sensible pour les formules 5 jours : + 21 % et pour les formules 3 jours : + 15,4 % (source : ORTIF-Observatoire régional du tourisme d'Ile-de-France). La fréquentation touristique en Ile-de-France devrait donc enregistrer une légère croissance. Le renouvellement exceptionnel de l'offre touristique de la Région et la politique de promotion soutenue y contribuent largement, malgré une situation moins favorable si l'on raisonne en termes de nuitées : les évolutions sont alors respectivement de + 1 % (Ile-de-France) et - 1 % (Paris), ce qui témoigne d'une tendance à un raccourcissement des séjours (source : INSEE/ORTIF). Ce phénomène s'applique surtout aux Américains, aux Espagnols, aux Italiens, originaires de pays pour lesquels la dévaluation monétaire renchérit le séjour en France. Des chiffres à confirmer lors du bilan de ventes touristiques RATP.

15



MARGUERITE/S-G-AV

Pour fêter son jumelage avec la ligne 13, le métro de Lisbonne décore la station Champs-Élysées-Clemenceau. Récit d'une entente cordiale.



Des azulejos, ces petits carreaux de céramique portugais agrémentent les murs.

PARIS-LISBONNE : l'art de coopérer

Champs-Élysées-Clemenceau décorée cet été par Manuel Cargaleiro, artiste céramiste portugais ; un entourage Guimard offert par la RATP à la station Picoas du métro de Lisbonne, en janvier dernier : cet échange résulte de l'accord d'amitié et de coopération passé, en mars 1994, entre le Metropolitano de

Lisboa et la RATP. Et la ligne 13 a été choisie, peut-être, parce que son directeur Pierre Lemaréchal parle parfaitement portugais... et plus sûrement parce que cette ligne et le réseau lisboète ont des caractéristiques comparables. Les transports urbains de Lisbonne – autobus, métro, tramway, funiculaire et ferry –, aujourd'hui complètement saturés avec plus de 1 milliard de passagers par an, sont en pleine évolution. Mis en service en décembre 1959, le métro est constitué

d'une seule ligne en forme de Y, longue de 19 km et comportant 25 stations. Dès 1996, un véritable réseau de 3 lignes, de 21 km, sera réalisé. Une quatrième ligne desservira l'Exposition internationale des grandes villes maritimes en 1998, et une cinquième est prévue à l'horizon 2010.

Qui se ressemble s'assemble

A signaler : la gestion des commerces du métro lisboète. Des contacts avaient été pris en 1991 par la RATP et Promo Métro qui gère les commerces du métro parisien. Ils se sont concrétisés par une volonté de travail en commun. C'est pourquoi Promo Métro participe (20 %) à Metrocom, filiale du métro de Lisbonne, société anonyme, qui a en charge la création, la commercialisation et la gestion des commerces. Une reconnaissance par un réseau étranger du savoir-faire de la RATP et de Promo Métro dans la gestion des commerces des stations de métro ●

Simone Feignier

Le métro de Lisbonne en chiffres



Avec 140 millions de voyageurs par an, il assure 12 % des déplacements (les bus : 37 % ; les ferries : 28 %). Personnel : 1 867 agents, dont 814 exploitants et 355 agents de maintenance. Matériel : 142 motrices datant de 1959 et 1975. Commande prévue de 105 motrices.

PHOTOS : MARGUERITESS-AV



Manuel Cargaleiro, artiste céramiste portugais, élève de Vieira da Silva, a réalisé la décoration de la station.



DEMAIN, DES BUS PROPRES

600 bus neufs à la **norme Euro 1** circuleront début 1996.

120 bus du centre de Lagny roulent aujourd'hui au **gazole**, un carburant à très basse teneur en soufre. Et bientôt des midibus **électriques**.



Dossier

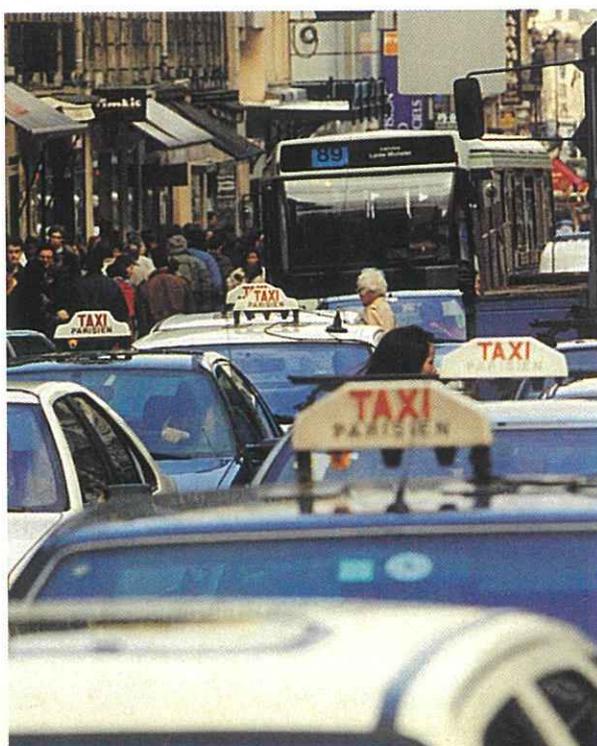
RECHERCHE SUR LES CHAPEAUX DE ROUE

Les solutions techniques de dépollution ne manquent pas. Et les expérimentations battent leur plein. Le **bus laboratoire** mis au point par la RATP mesure la pollution en circulation réelle.



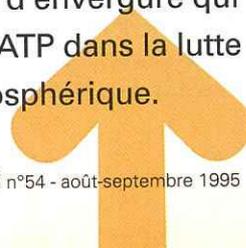
La RATP contre la pollution

17

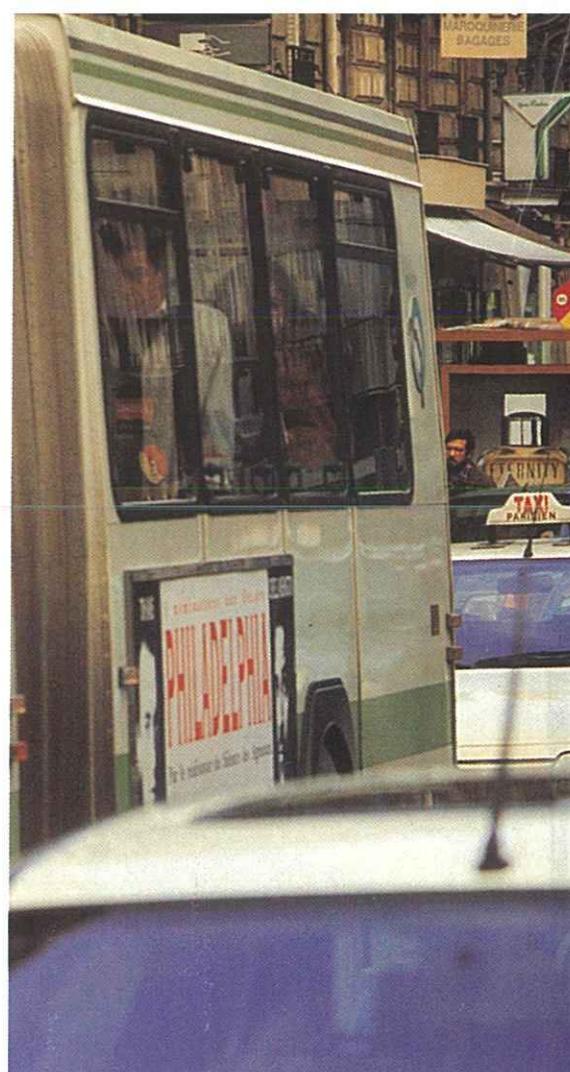


AU PROFIT DES TRANSPORTS EN COMMUN

La pollution est engendrée à 80 % par la circulation automobile. Pour limiter ses effets, le conseil régional **joue la carte** des transports en commun. Le 27 juin, la RATP et le conseil régional signent une **convention « Bus propres »**. Un projet d'envergure qui engage activement la RATP dans la lutte contre la pollution atmosphérique.



Devant les cotes d'alerte atteintes régulièrement par la pollution atmosphérique en région parisienne, la RATP met en chantier sa politique de contre-offensive. Avec des mesures qui visent à réduire les rejets toxiques de sa flotte de bus, déjà de 10 à 20 fois moins polluants que la voiture particulière. Pour améliorer les conditions de vie et de déplacements en ville.



Privilégier les transports en c

18



Michel Giraud, président du conseil régional d'Ile-de-France, et Jean-Paul Bailly, président de la RATP, lors de la signature de la convention « Bus propres », le 27 juin dernier.

Sans conteste, la pollution de l'air aura été l'un des sujets préoccupants de l'été 1995 : pas une journée sans une déclaration politique, un sondage ou un rapport alarmant, jusqu'à la recommandation du préfet de police de laisser sa voiture au garage la veille du 14 juillet. La RATP s'est résolument engagée dans la lutte contre la pollution atmosphérique. La convention « Bus propres », signée le 27 juin dernier entre la RATP et le conseil régional d'Ile-de-France, illustre parfaitement cette détermination commune, l'objectif étant de diminuer les rejets polluants des bus en exploitation de la RATP et de mieux les connaître. Pour y parvenir, la convention – première du genre – s'est assigné un programme en trois phases, de 1995 à 1997 : la première a pour mission de caractériser et de mesurer les rejets gazeux et particuliers

PHOTOS : KOCONISG.AY

3 questions à Françoise Duchézeau*

En cas d'alerte à la pollution, quelles sont les nouvelles dispositions prises cet été par les pouvoirs publics ?

Le préfet de police et le maire de Paris ont clairement exprimé leur souhait d'aller jusqu'à des mesures autoritaires de réduction de la circulation à Paris et en Ile-de-France, si nécessaire. Le maire a annoncé la gratuité du stationnement résidentiel pour la journée de pointe dès le niveau 2, et il souhaite une baisse du prix des transports en commun pour attirer les clients issus de la voiture particulière. Au niveau 3, il demande l'étude de la gratuité des transports collectifs, la Ville participant à la compensation financière pour la RATP.

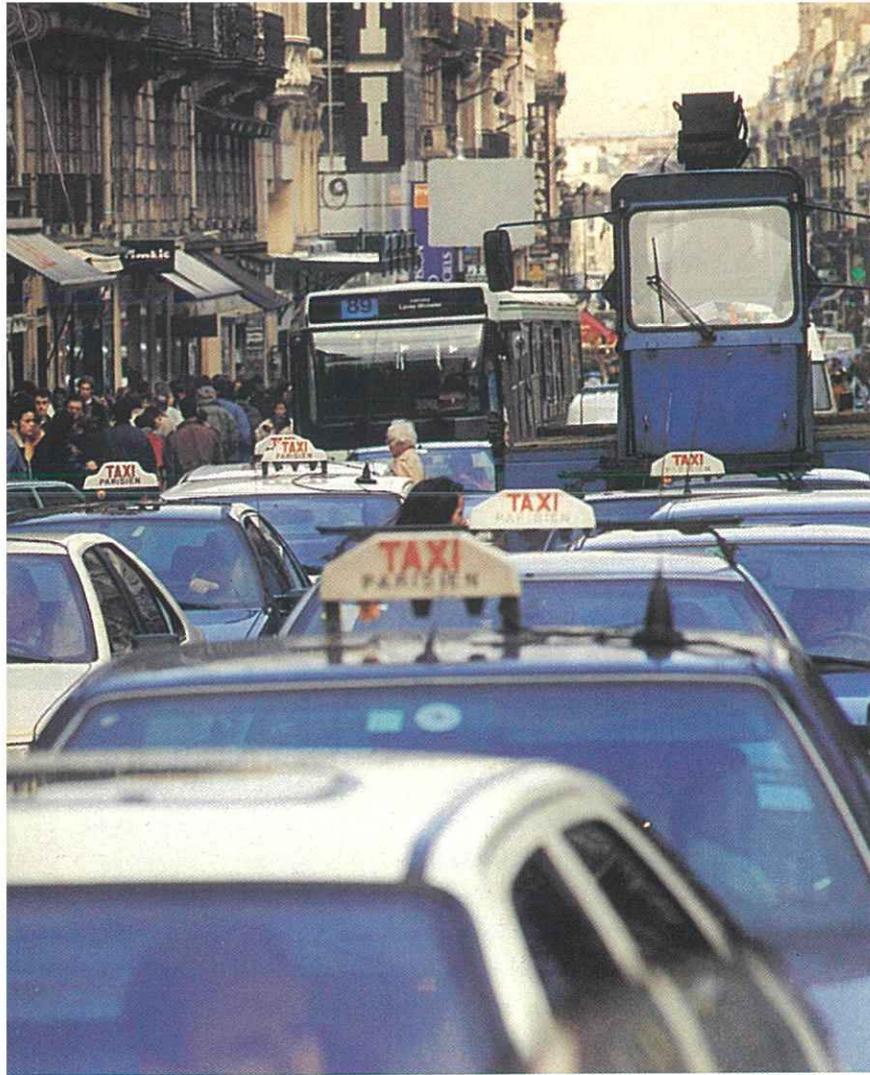
La RATP est-elle prête à absorber le report de trafic qui en résulterait inévitablement ?

La RATP s'y est préparée depuis un an, et elle est en mesure d'absorber dès maintenant un report de 10 % du trafic automobile à offre constante. Elle travaille à un renforcement de l'offre en cas de report plus important.

S'agit-il d'un tournant en faveur des transports publics ?

Après la signature de la convention « Bus propres », l'élément majeur de cet été est clairement une nouvelle orientation en faveur des transports publics et des modes non polluants. A la suite de sa rencontre du 20 juillet avec le président de la RATP, le maire de Paris a annoncé un ensemble de dispositions en faveur du réseau de surface : création de nouveaux couloirs de bus avec extension des séparateurs physiques ; étude de lignes de bus locales dans les quartiers et de la circulation de certaines lignes le dimanche et en soirée ; création d'une ligne touristique régulière dans Paris, exploitée par la RATP. Au-delà, il a affirmé sa volonté de voir aboutir le projet de tramway sur la rocade sud de Paris. Enfin, la RATP sera associée à la politique qu'entend mener la Ville, dans un véritable partenariat intégrant transports et urbanisme. C'est le cas des quartiers tranquilles qui vont se multiplier.

* Déléguée pour Paris et la région Ile-de-France et maître d'ouvrage du projet « Lutte contre la pollution atmosphérique » à la RATP.



MARGUERITE/SGS.AV

ommmun

des bus (cf. l'encadré « bus laboratoire »). La deuxième concerne l'amélioration des procédures de réglage et d'entretien ainsi que l'évaluation d'une gamme de moyens destinés à réduire les émissions (filtres à particules, gazole à très basse teneur en soufre...). Enfin, la troisième doit conduire à préconiser un plan d'actions à partir du bilan précédent, en tenant compte des contraintes techniques et financières de l'entreprise et de ses partenaires. Cette phase inclut l'équipement éventuel de 20 bus avec une technologie performante. Si l'on rappelle que, sur le territoire couvert par la RATP, 50 % des déplacements →



Grâce à son appareillage embarqué, le bus laboratoire de la RATP récupère une partie des gaz d'échappement et mesure la pollution en circulation réelle.

→ sont assurés par le métro, le RER et le tramway – modes non polluants par excellence – et que le bus, qui pollue 10 à 20 fois moins par voyageur transporté que la voiture particulière, couvre à lui seul 15 % des besoins sur ces mêmes zones, l'entreprise contribue déjà de façon décisive à la limitation de la pollution atmosphérique. Pollution engendrée à 80 % par la circulation automobile. C'est dire si le réseau des transports en commun apparaît bien comme le « poumon » de la région, et que son attractivité reste prioritaire. La RATP s'est d'ailleurs donné pour

objectif majeur dans son Plan d'entreprise, précisément intitulé « Mieux vivre la ville », le renforcement de l'attractivité de son réseau par davantage de qualité de service pour inciter à réduire l'usage de la voiture particulière au profit des transports collectifs. Tout le monde s'accorde à dire (pouvoirs publics, industriels, experts...) qu'il y a énormément de choses à apprendre dans le domaine de la pollution émise

Le bus labo, une affaire qui roule



Unique en France et en Europe, le bus laboratoire mis au point par la RATP permet, grâce à un appareillage embarqué, de mesurer la pollution en circulation réelle.

Le système récupère une partie des gaz d'échappement émis par le véhicule, dilués avec l'air extérieur dans un tunnel de dilution CVS embarqué (Constant Volume Sampler). Deux compteurs optiques permettent d'apprécier la granulométrie des particules (en microns) ; un impacteur et une batterie de diffusion apprécient la répartition granulométrique des très fines particules (en dessous

du micron), un prélèvement sur filtre identifie les composés chimiques (sulfates et hydrocarbures aromatiques polycycliques) ; un opacimètre mesure la concentration des suies en continu ; enfin, une mesure des gaz (monoxyde de carbone, oxydes d'azote...) et des polluants non réglementés (aldéhydes, cétones...) complète le dispositif. Tests de toxicité, analyses physiques et chimiques, analyses de plusieurs types de carburants doivent fournir d'ici à janvier 1998 une multitude de résultats quant à l'impact sanitaire sur l'environnement et la santé.

Les Japonais n'ont plus le monopole du masque antipollution. Les cyclistes parisiens commencent à l'adopter.

par les moteurs thermiques. C'est pourquoi, comme le souligne le président Jean-Paul Bailly : « *Les choix qui s'ouvrent à notre entreprise sont l'enjeu d'intérêts économiques et financiers considérables. Cette étape décisive, concrétisée par la convention "Bus propres", consiste donc à se doter d'un outil de connaissance et d'aide à la décision.* »

Un projet d'envergure, financé à plus de 45 % par le conseil régional, affirmant ainsi un réel partenariat. Une coopération renforcée avec la mise en place d'un comité scientifique de suivi, qui valide la méthodologie tout au long du projet et associe également des organismes comme le Laboratoire d'hygiène de la Ville de Paris, l'Institut français du pétrole et l'Union technique de l'automobile et du cycle.

Incontestablement, le conseil régional a joué la carte des transports publics en accordant à la RATP une place très privilégiée ●

La RATP en actions

Nouveaux carburants, filtres performants, autobus électriques... La RATP développe pour ses bus un arsenal de lutte contre la pollution. A suivre...

Au-delà de la convention « Bus propres » qui reste principalement un programme d'études, la RATP contribue déjà de façon significative à la limitation de la pollution atmosphérique. Elle compte aller beaucoup plus loin en montrant l'exemple sur sa propre flotte de 4 000 bus.

Dès le début de 1996, près de 600 bus neufs, livrés depuis le 1^{er} octobre 1993, seront à la norme Euro 1, c'est-à-dire qu'ils émettront environ quatre fois moins de particules que les matériels de conception plus ancienne. Il faudra attendre cependant encore une dizaine d'années pour que tous les bus de la Régie soient conformes à cette norme, sans oublier que les nouvelles directives européennes de 1996 et de l'an 2000 seront encore plus drastiques. C'est pourquoi la RATP s'intéresse aux solutions de dépollution du diesel.

Depuis octobre 1994, 120 bus (35 SC10 et 85 R312) du centre de Lagny roulent au gazole à très basse teneur en soufre (gazole joliment baptisé « Emeraude » par son fournisseur). Ce dernier contient 0,05 % de soufre, contre 0,2 % pour le gazole actuel. Deux suivis, un quantitatif et un qualitatif, sur un panel d'une vingtaine de bus, permettent de tirer quelques constats. D'abord, en comparant le gazole actuel et le carburant Emeraude, on constate qu'il existe très peu de variation quant à la production de fumée établie par l'opacimètre. Les consommations de gazole restent, elles aussi, identiques. « En revanche, nous n'avons jamais noté d'incident mécanique avec ce nouveau carburant, alors qu'avec le gazole traditionnel nous avons toujours des filtres encrassés », explique Jean-Claude Hauck, responsable maintenance MRB à Lagny. Grâce à la moindre teneur en soufre, nous avons le sentiment de mieux vivre : plus d'irritation



ou de gêne respiratoire, phénomène constaté par l'ensemble des machinistes et agents de maintenance. Même les visiteurs partagent cette impression ! » Jean-Claude Hauck ajoute : « Le noircissement est également moins important autour des pots d'échappement des SC10. »

Les premiers midibus électriques arrivent...

A noter que, dans le domaine des nouveaux carburants, la RATP a décidé de ne pas exploiter son réseau bus avec des carburants verts. « Un Diester à 5 % (ester méthylique d'huile de colza) – il reste toujours 95 % de gazole normal – émet de la fumée ; de plus, nous n'avons pas la garantie constructeur pour la fiabilité des organes moteurs », expose Jean-Pierre Charrier, responsable des Etudes environnement et pollution à MRB.

Dans la panoplie de la dépollution, il faut compter avec les filtres à particules. Placés dans la ligne d'échappement du bus, ils doivent non seulement retenir les particules mais également pouvoir être régénérés. Régénération automatique, en marche normale et sans intervention du machiniste. Deux types de filtre sont en essai à la RATP. Le filtre ECS-Lubrizol, filtre en nid d'abeilles qui retient les particules de suie et déclenche une régénération grâce à un produit ajouté au gazole. Un SC10 sur la ligne 85 et un R312 sur la ligne 75 en sont équipés depuis le deuxième semestre 1992. →



PIERRE VAUTHY

Contrôle de pollution au Laboratoire d'hygiène de Paris.

→ Le bilan est attendu courant février 1996. Le second filtre à être testé est celui de Rhône-Poulenc, filtre à monolithe céramique monté sur un SC10. Un additif au gazole à base de cérium développé par Rhône-Poulenc est utilisé. Un bilan sera effectué en 1996 et, selon les résultats, 20 bus pourraient être équipés. « Les filtres sont très efficaces puisqu'ils éliminent 80 % des particules et l'opacité des fumées est réduite d'environ 80 %. Mais le coût de fourniture d'un filtre s'échelonne actuellement entre 20 000 et 40 000 francs en l'absence de proposition commerciale », commente Jean-Pierre Charrier. Le *nec plus ultra* en matière de dépollution est sans aucun doute le moteur électrique. D'ici à la fin de l'année, la RATP aura sur son réseau les deux premiers midibus prototypes électriques de fabrication française, d'une capacité de 30 places. Construits par les sociétés Ponticelli et Gruau, ils sont équipés de batteries au nickel-cadmium très performantes. Le parc de véhicules de service comprendra également, d'ici à la fin de l'année, 10 véhicules électriques légers. La mise en exploitation prévoit une recharge rapide par tour (environ six min) et une recharge normale nocturne (environ six heures). « Moteur silencieux, pollution zéro, cette expérimentation devrait permettre d'acquérir une bonne connaissance de ce type de matériel. Leur autonomie reste cependant limitée à une centaine de kilomètres », poursuit Jean-Pierre Charrier. La RATP participe également à la définition et à

Moteur électrique, c'est la pollution zéro

la mise en place de 18 bus au gaz naturel sur deux lignes de la ville de Poitiers. « Poitiers fait partie du réseau Agir comme la RATP. Grâce à ce partenariat, l'entreprise pourra bénéficier des résultats et de l'expérience acquise dans ce domaine. La livraison des bus n'est prévue qu'au cours du second semestre 1996 », rappelle Jean-Pierre Charrier. En effet, il est nécessaire d'installer une station de compression, d'amener le gaz, d'adapter les véhicules à ce type de carburant : une logistique assez lourde. « La partie bloquante est le chargement des bus : les limites actuelles font que ce chargement ne s'effectue pas en moins de dix minutes, un temps actuellement incompatible avec les impératifs d'exploitation de la RATP », précise Jean-Pierre Charrier. Reste que le gaz naturel est polluant : sept fois moins d'oxydes d'azote, et quatre fois moins de monoxyde de carbone par rapport à la norme Euro 2, plus contraignante que Euro 1. Enfin, une dernière action en matière de dépollution concerne la conduite « confort » (voir ELL n° 49), déjà testée au centre bus de Fontenay-aux-Roses. Quatre nouveaux centres bus (Pavillons, Charlebourg, Malakoff et Montrouge) s'appêtent à l'adopter. Il s'agit là d'une optimisation de l'utilisation du bus qui doit conduire à une diminution de la consommation, entraînant ainsi une réduction de l'émission de polluants. Les solutions techniques ne manquent pas et peuvent parfois se compléter judicieusement. Mais les expérimentations sont encore nécessaires pour trouver un juste équilibre entre la volonté de protéger l'environnement et le coût global d'une telle protection.

Pollution et santé

Les effets de la pollution sont connus : pluies acides, effet de serre, formation d'ozone. Mais aussi conséquences sur la santé, en particulier celle des enfants et des personnes âgées.

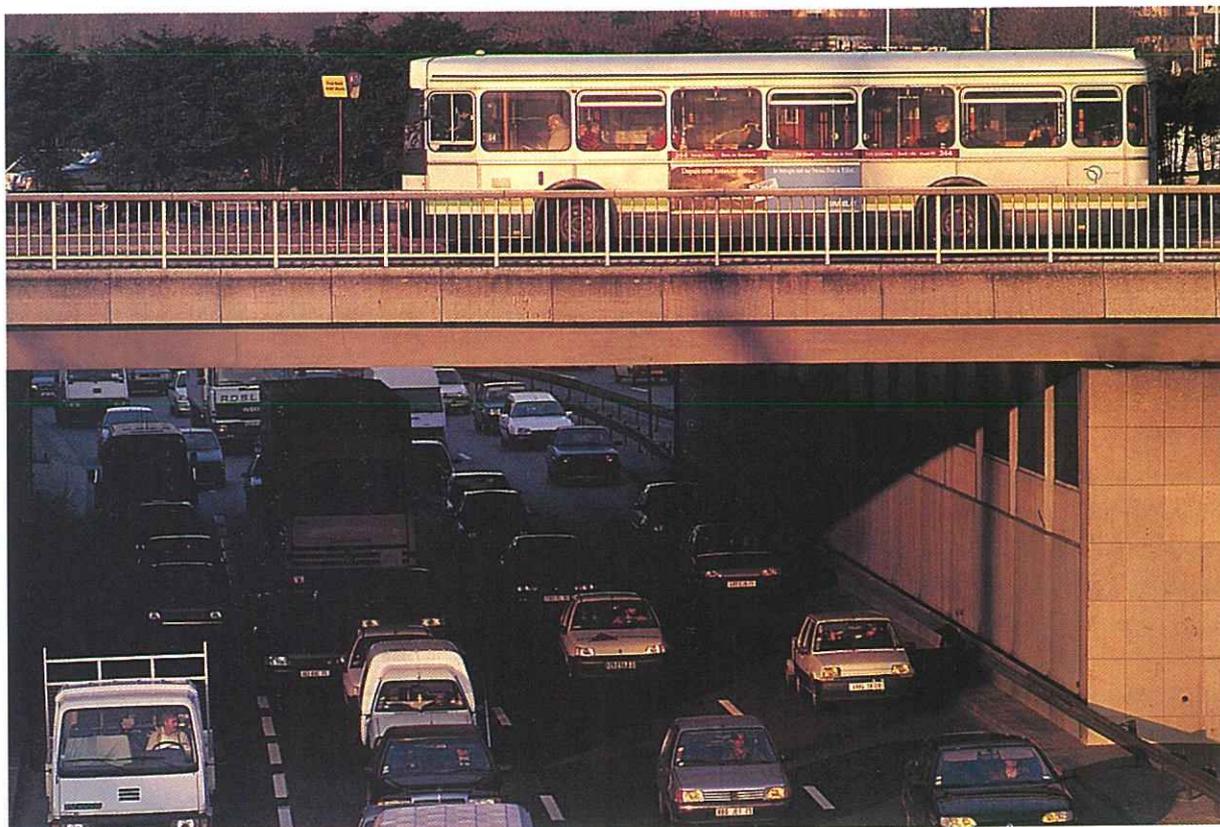
Les pics de pollution enregistrés cet été à Paris, Strasbourg, Grenoble, Marseille ont multiplié les rassemblements de citadins inquiets pour leur santé. Le rapport de l'Agence de l'environnement et pour la maîtrise de l'énergie (Ademe) rendu public en février dernier ainsi que l'étude sur l'impact de la pollution atmosphérique urbaine sur la santé en Ile-de-France entre 1987 et 1992, baptisée Erpurs et publiée en novembre 1994, mettent en évidence le danger de la pollution aux âges extrêmes de la vie. Elle accroît de 5 à 10 % le nombre d'hospitalisations,

Les oxydes d'azote attaquent les poumons

elle est à l'origine d'une nette augmentation du nombre des visites médicales à domicile (jusqu'à 60 % pour les asthmatiques) et elle est directement responsable d'un certain nombre de décès. Le monoxyde de carbone entraîne maux de tête, fatigue et baisse de vigilance. Les oxydes d'azote et certaines particules attaquent les poumons. Hydrocarbures et plomb se chargent du système nerveux. Cibles privilégiées : enfants, personnes âgées, déficients respiratoires, malades cardiaques et autres personnes sensibles.

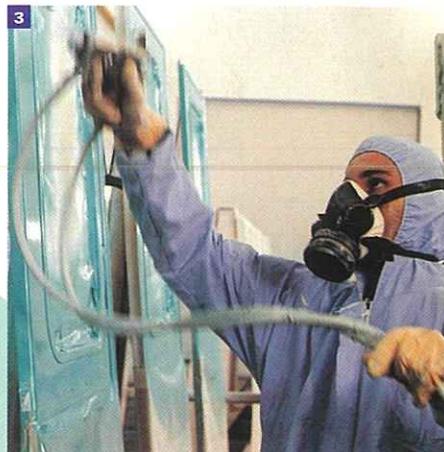
Si l'on connaît les effets à haute dose d'un polluant, les experts ne savent pas encore mesurer la fraction attribuable à chacun des polluants quand plusieurs sources se mêlent, notamment en milieu urbain. La Direction des affaires sanitaires et sociales de l'Ile-de-France a donc mis en place, en cas d'alerte, une ligne téléphonique à l'hôpital antipoison Fernand-Vidal - 40 34 76 14, à Paris. La création d'un serveur Minitel baptisé Airsanté est également prévu ●

Dossier réalisé par Philippe Caron



La pollution accroît de 5 à 10 % le nombre des hospitalisations et entraîne l'augmentation des visites médicales à domicile.

Après déshabillage intérieur de la voiture et réfection du sol, Albi El Hakkaoui pose des dalles en caoutchouc. ▼



L'atelier de révision du RER de Boissy-Saint-Léger (MRF) a répondu à l'appel d'offres lancé par la RATP pour la rénovation des trains MF 67 de la ligne 9, et a obtenu une part du marché faisant jeu égal avec deux autres entreprises - la Société des ateliers de constructions du Centre, à Clermont-Ferrand, et les ateliers de Cannes-La-Bocca Industrie. Grâce à leur savoir-faire, les agents de Boissy sortent une voiture de l'atelier tous les six jours.

Les vingt rames, qui leur ont été confiées, seront rénovées d'ici à la mi-98.

Les objectifs de la rénovation sont de rajeunir l'aspect des voitures, de prolonger leur durée de vie et d'améliorer la sécurité ferroviaire.

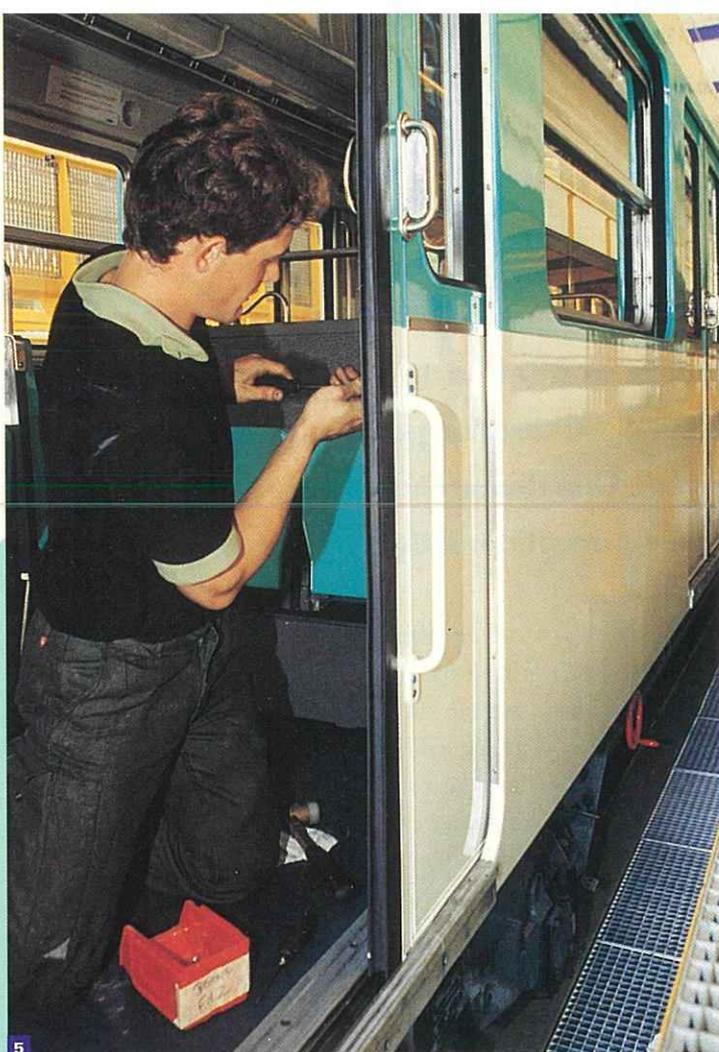
Ainsi ce matériel âgé de vingt-cinq ans peut encore rendre de bons services pendant plus d'une quinzaine d'années. Rappelons que les MF 67, circulant sur la ligne 9, transportent chaque jour 380 000 voyageurs. Visite guidée de la rénovation d'une voiture aux ateliers de Boissy puis de Boulogne.

▲ Afin de correspondre aux normes de sécurité actuelles, le plafond en résine est remplacé par un plafond en tôle ; il en est de même des panneaux d'extrémités de voiture. Les vasques de luminaires sont également changées.

E MF 67

◀ Luc Bonil repeint la voiture aux nouvelles couleurs de l'entreprise, qui prend alors un aspect neuf et rutilant permettant son identification immédiate par les voyageurs.

Guy Nodrid pose de nouveaux sièges aux couleurs rouge et verte dont le garnissage est antilacération et antigraffiti. ▼



◀ Dernières finitions apportées par Xavier Clusel. Préalablement l'intérieur de la voiture a reçu une protection antigraffiti et une nouvelle signalétique y a été installée.

Aux ateliers de Boulogne, ▶ Michel Collas améliore l'équipement du pupitre en y ajoutant la signalisation du non-déblocage de frein de chaque voiture, l'annonce voyageur « main libre » et le voyant de contrôle de fermeture des portes. Par ailleurs, un nouveau siège assis-debout pour le conducteur est installé dans chaque loge de conduite.

Le MF 67 après sa cure de rajeunissement. ▼



CHABROL/SG-AV

Une conduit

Un an et demi après sa création, le groupe de travail Sécurité de la ligne 4 tire un bilan positif de son action sur le terrain. Une démarche innovante avec trois maîtres mots : prévention, solidarité et dialogue.

Septembre 1993, ligne 4 : les agressions d'agents se multiplient. « *La spirale agressions-grèves-sanctions-grèves ne pouvait plus durer... Il fallait bousculer tout cela !* » explique aujourd'hui Philippe Juraver, conducteur sur la ligne 4. C'est ainsi qu'à l'initiative du directeur de la ligne est proposée la création d'un groupe de travail sécurité, en octobre 1993, pour pallier ces problèmes d'agression, « *dont les conséquences sont souvent trop pénali-*

santes pour les voyageurs », ajoute Philippe Juraver. Conducteurs, agents de station volontaires et délégués syndicaux se sont donc mis aussitôt à la tâche pour avancer des propositions. Et les idées n'ont pas manqué ! A tel point qu'un an et demi plus tard, le bilan du groupe est largement positif : alarme sonore individuelle pour chaque agent, talkie-walkie pour les conducteurs de nuit, film anti-agression apposé sur les vitres latérales des loges de conduite, information en temps réel de tous les agents de la ligne en cas d'agression, formation de tout le personnel de la ligne à la gestion des situations conflictuelles et, dernièrement, l'opération « écoles », une démarche de sensibilisation auprès de 400 élèves de CM2 issus des établissements scolaires desservis par la ligne !

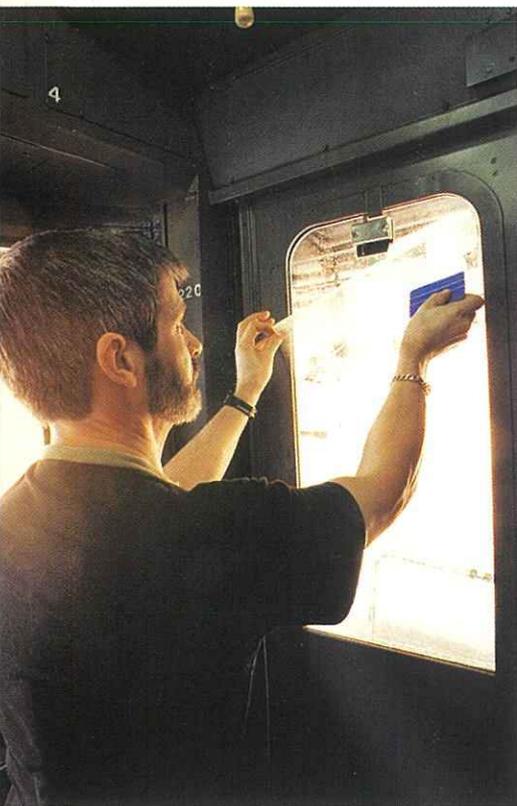
Un brassage permanent

« *L'originalité de ces réunions mensuelles a tenu dans les nouveaux rapports qui se sont établis entre les agents et l'encadrement : chacun écoute l'autre* », commente Sliman Kermad, conducteur et membre du groupe depuis son origine. Il faut noter que le groupe est totalement ouvert, y compris à l'encadrement, et ce depuis sa création. Si un noyau dur, dès le départ, s'est constitué autour de



Cathy Paillard, agent mobile au secteur sud de la ligne 4, un des agents ayant participé à l'opération « écoles ».

six conducteurs et de trois agents de station, c'est bien le brassage permanent des agents qui a fait la richesse du groupe. « *Il fallait d'abord régler des problèmes de communication, notamment en cas d'agression. Maintenant qu'une procédure est parfaitement établie, chacun sait que l'info est fiable, qu'elle est empreinte de vérité. On évite ainsi tout dérapage* », assure Philippe Juraver. Une rigueur dans la procédure d'information qui rappelle d'ailleurs celle mise en place à l'occasion de la sortie du guide RER assistance en avril 1993. Des réunions qui ont permis aussi de discuter, d'analyser, de comprendre l'origine d'une agression et ses conséquences. « *Il était nécessaire de mettre en rapport les agents avec*



PHOTOS : MINOLISG-AV

Toutes les loges de la ligne 4 sont dorénavant équipées du film anti-agression. Une mesure renforçant le sentiment de sécurité très bien accueillie par les conducteurs.

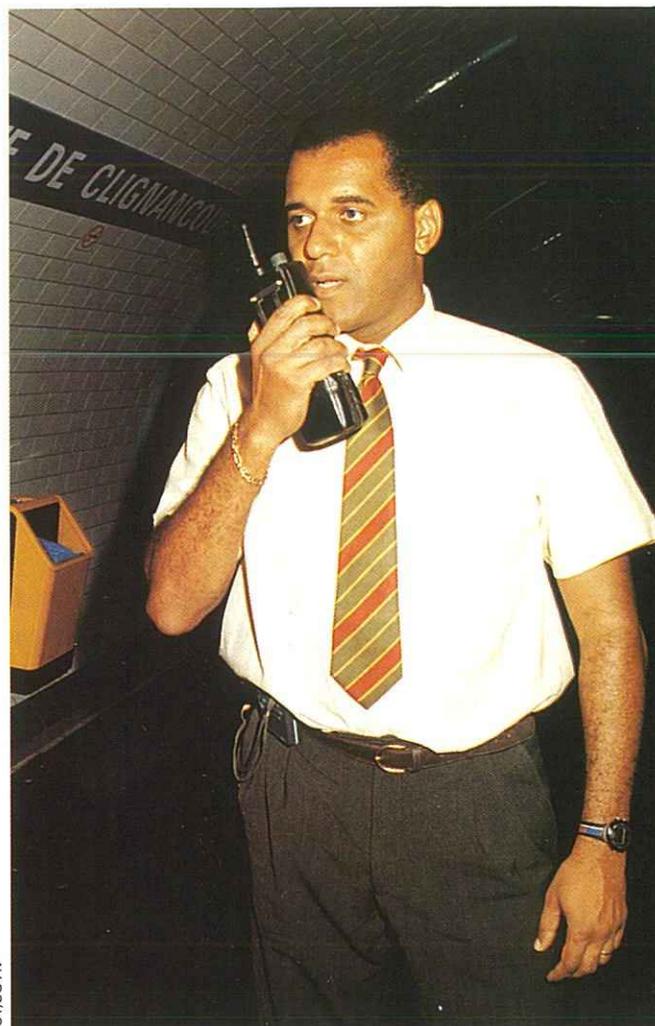
e EXEMPLAIRE

ceux des services de sécurité pour améliorer les relations entre les deux départements afin d'assurer l'efficacité des interventions », renchérit Sliman Kermad. La communication est bien le ciment du groupe, à l'exemple du stage de formation sur la gestion des situations conflictuelles suivi par l'ensemble des agents de la ligne : « *Il a permis de réunir conducteurs, agents de station, chefs de manœuvre, agents de maîtrise et cadres, tous confrontés à un même problème. Et à engendrer une même solidarité!* » commente Alain Fuentes, conducteur. Le groupe de travail est manifestement un lieu de découvertes, comme l'explique Cathy Paillard, agent mobile du secteur sud de la ligne : « *On découvre nos métiers respectifs, les difficultés et les points forts de chacun... Travailler en concertation, c'est important.* » D'autant plus que le groupe de travail sécurité incite à la venue

d'agents n'appartenant pas à la ligne 4 : chefs de régulation, un animateur d'un point « Coup de pouce », des agents du GPSR... « *L'autonomie du groupe est essentielle,* précise Philippe Juraver. *Chacun peut faire part de projets, lancer des initiatives qui favorisent la démultiplication. Chaque réunion nourrit la suivante et nous sommes contraints à la progression!* »

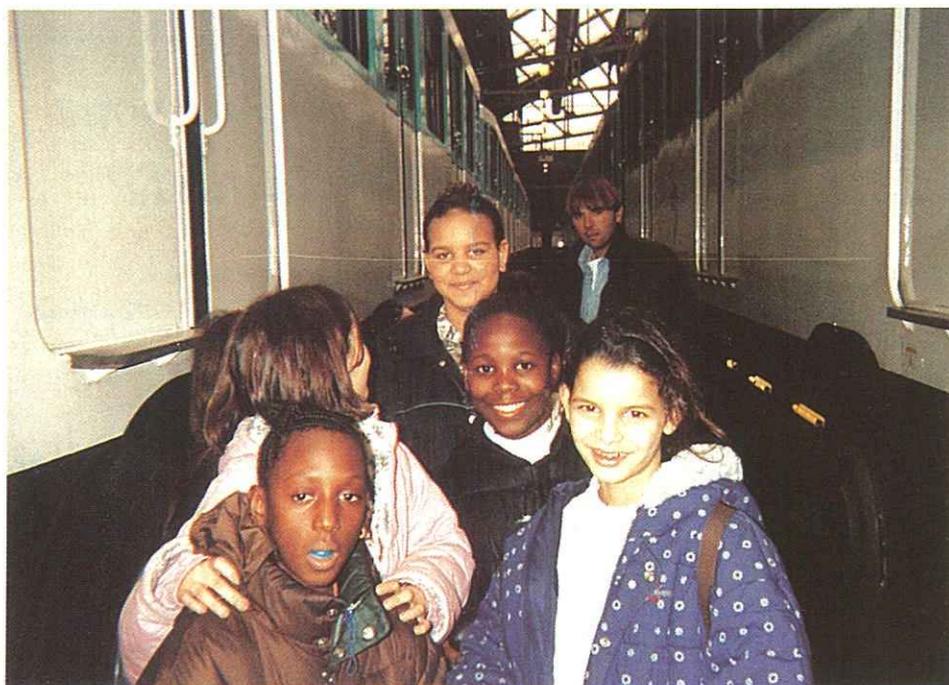
Les enfants à l'école de la RATP

Au-delà des mesures sécuritaires obtenues par le groupe de travail, ce dernier s'est également intéressé à la prévention. Et l'opération « écoles » illustre parfaitement cette initiative menée par des conducteurs et agents de station. « *J'ai une petite fille,* raconte Cathy Paillard, *et j'estime qu'il est important d'inculquer aux enfants des notions de civisme, de respect.*



ROYSG-AY

Equipé d'un talkie-walkie, Philippe Juraver est branché en permanence avec le centre de liaison. C'est une des mesures obtenue par le groupe de travail sécurité.



L'opération « écoles » : en six visites échelonnées pendant l'année scolaire 1994-1995, 12 classes de CM2, soit environ 400 élèves, ont pu découvrir les coulisses du réseau de la RATP...

Trop de gamins dégradent le matériel et ignorent que leurs parents devront payer en retour. »

Une démarche pédagogique saluée par Alain Fuentes : « *Il est vital de valoriser l'image de la RATP, de montrer aux enfants qu'il y a des agents qui travaillent pour bien faire fonctionner le transport.* »

C'est ainsi que les enfants ont pu visiter le centre bus de Montrouge, les ateliers de Saint-Ouen, le terminus de Clignancourt.

Le groupe de travail sécurité de la ligne 4, véritable pionnier dans cette démarche, paraît bien lancé. D'autres lignes ont maintenant pris le relais : la 7, la 9, la 12... Un signe qui ne trompe pas ●

Philippe Carron

Ces agents venus

Depuis décembre 1991, les ressortissants des Etats membres de la CEE peuvent travailler à la RATP. Ils sont actuellement une quarantaine. Portraits croisés.

Antonios Tzislakis, machiniste, est de nationalité grecque. Maria Rodriguez, agent de gare, est espagnole... Ils sont ainsi une quarantaine d'agents, venus de divers pays membres de l'UE, à être entrés à la RATP, à la suite de la modification de l'article 9 du Statut du personnel. « *La Commission des Communautés européennes a adressé, le 12 mars 1991, une mise en demeure au gouvernement français, rappelle Michel Michelangeli, de DRH. Elle considérait que l'interdiction de recruter des travailleurs ressortissants des autres Etats de l'UE figurant dans le Statut du personnel, non justifiée par la nature de leurs tâches, était contraire aux règles communautaires. Nous avons donc engagé la procédure de modification du Statut, ce qui a permis d'ouvrir l'entreprise aux ressortissants de l'UE.* » Ces agents venus de l'Europe, bien souvent,

sont installés en France depuis un certain nombre d'années, comme Maria Rodriguez, espagnole et agent de gare sur la ligne B du RER : « *J'étais secrétaire médicale puis j'ai eu envie de changer de branche. J'ai posé ma candidature à la RATP en 1994. Parfois des collègues me demandent – sans doute en raison de mon accent – quel est mon pays d'origine. Par simple curiosité.* »

Un accent qui évoque le voyage

C'est le cas aussi pour Mauro Mozzillo, italien, qui a toujours vécu en France. Il cherche un emploi stable et prend contact avec le recrutement : « *Âgé, avoir accompli ses obligations militaires, être ressortissant d'un Etat membre de l'UE... je remplissais toutes les conditions et je suis entré comme machiniste. Je tra-*



Lydia Silva Goncalvs, portugaise, agent de réserve sur la ligne 2.

vaille sur la ligne 285 qui dessert l'aéroport d'Orly. J'ai donc souvent à aider des touristes, et en particulier... des Italiens. Ils sont toujours très étonnés de voir un machiniste parler leur langue. » Antonios a quitté la Grèce en 1987. Après avoir occupé des emplois dans la restauration, il pose sa candidature à la RATP en mars 1994 : « *Je cherchais un emploi stable, l'image de la RATP me semblait bonne, mais j'ignorais que les emplois étaient autrefois réservés aux seuls Français. J'ai donc*

37 Européens sont entrés à la RATP :

**1992 : 1 Portugais,
1 Italien, 3 Espagnols**
**1993 : 9 Portugais,
1 Espagnol**
**1994 : 12 Portugais,
2 Belges, 2 Espagnols,
1 Britannique,
1 Italien,
1 Grec**
**1995 - au 31 juillet - :
3 Portugais.**
**Ils sont opérateurs à BUS,
ITA, MRF, MTR, RER.**

Antonios Tzislakis, de nationalité grecque, est machiniste depuis 1994.



CHABROL/SG-AV

E LA CEE...

trouvé naturel d'être admis. » Antonios s'exprime aisément en français, seul son accent le « trahit ». « En général, les voyageurs pensent que tous les agents sont français, ils sont étonnés de voir un étranger. Lorsque les gens me demandent d'où je suis originaire, je leur réponds : du Sud... ou bien je leur dis que je suis grec. Alors, la conversation s'engage sur mon pays... C'est une façon d'établir un dialogue avec les voyageurs. »



CHABROL/SG-AV

Mauro Mozzillo, italien de naissance, est machiniste sur la ligne 285.

Lydia Silva Goncalväs est portugaise. En 1984, elle obtient un poste de TUC à la RATP : « L'entreprise me plaisait et, à la fin de mon contrat, j'ai posé ma candidature pour y entrer. Mais elle a été refusée parce que je n'étais pas française. Dix ans plus tard, mon beau-frère, travaillant à BUS, me montre un dépliant selon lequel le Métro recherchait des agents de station. Depuis septembre 1994, je suis agent de réserve sur la ligne 2 et j'aimerais devenir conductrice. » ●

Simone Feignier

Forum sécurité à ESE

Un Forum sécurité s'est tenu les 17 et 18 mai dernier, organisé par l'encadrement local de l'entité MER A EST (espaces gares et mouvement des trains RER) du département ESE, à l'attention de ses agents. Les métiers d'entretien de la caténaire ou des installations électromécaniques présentent des risques qui entraînent, chaque année, des accidents du travail : ce forum était l'occasion de sensibiliser le personnel. L'occasion également de faire se rencontrer des agents qui travaillent désormais dans une même entité, mise en place en 1994 dans le cadre du Rapprochement exploitation maintenance (REM), mais sur deux lieux géographiques : gare de Lyon et val de Fontenay, et sur des métiers différents : les caténaires et les installations électromécaniques. Ce Forum a débouché sur des propositions d'actions concrètes pour répondre à des problèmes de sécurité décelés lors des réunions HSCT. Un système de barrières fixes à poser sur les escaliers mécaniques en cours de réparation ou d'entretien, un train de déroulage caténaire plus sécuritaire, la présentation d'un prototype de Lorry motorisé (véhicule sur rail qui permet aux agents de travailler au



G. LAPORTE ESE-MIERS

Présentation d'une barrière utilisée lors de la réparation d'escaliers mécaniques par les mainteurs et les exploitants, pour leur sécurité et celle des voyageurs.

niveau de la caténaire) ont ainsi été proposés et analysés avec l'ensemble des opérateurs. Un progrès pour la sécurité du travail et pour la communication entre agents.

CSA : bien, mais peut encore mieux faire...

Les CSA, vous connaissez ? Après six mois d'expérimentation, les équipes de Contrôle, Sécurisation Assistance, (CSA) ont fait l'objet d'une enquête – à la demande de MTR – auprès des voyageurs, des agents d'exploitation et des CSA eux-mêmes. Objectif : savoir comment était perçue leur activité – sécurisation des voyageurs et des agents, lutte contre la fraude, éviction d'indésirables... Les CSA apprécient la variété des tâches qui leur sont confiées, l'esprit d'équipe... Reste à améliorer la formation qui ne satisfait qu'un agent sur deux, et à affiner les méthodes d'intervention, jugées parfois trop abruptes par les voyageurs et les exploitants. L'expérimentation est jugée cependant très positive par les opérateurs : 99 % d'entre eux connaissent les CSA et 68 % les voient chaque fois qu'ils sont en service de nuit. Les équipes CSA sont utiles parce que rassurantes, efficaces et compétentes (pour 80 % des opérateurs interrogés). Ainsi, 70 % des agents de station ont bénéficiés de leur assistance à la fermeture de la station et 38 % des agents questionnés les ont appelés à l'aide. Côté voyageurs, on se montre plutôt satisfait de l'expérimentation : 60 % des personnes interrogées se déclarent rassurées, 65 % d'entre elles estiment que l'image de la RATP s'en trouve améliorée. Même si 15 % seulement ont identifié les CSA. Question de visibilité ? L'expérimentation va se poursuivre jusqu'à la fin de l'année, sur les secteurs nord des lignes 4 et 7, l'est de la ligne 9 et sur la ligne 11. Pour un développement possible sur d'autres lignes ?

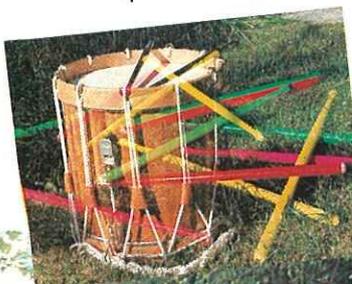
Lire, voir, écouter

Les TAG battent le tambour

Vêtus de combinaisons noires à cols rouges, portant lunettes noires et casquettes rouges, les « TAG », Tambours Autre Génération, veulent démontrer que « le tambour n'est pas seulement un instrument de musique militaire, il est aussi un instrument de fête ». Daniel Bailly-Maître, agent de maintenance au centre des Lilas (MRB), est responsable de ce groupe de douze musiciens – dont quatre agents de la RATP. Il découvre le tambour vers l'âge de 10 ans, et, après avoir fait partie de diffé-

rentes formations, il crée, en 1990 et avec six musiciens, Tambours Autre Génération. Le groupe TAG, c'est avant tout un état d'esprit : « Nous avons tous la même envie : jouer, en nous amusant, de la musique de tradition comme de variétés, distraire les spectateurs et montrer que le tambour est un instrument de percussion à part entière. Nous participons à des émissions de télévision, à des manifestations diverses – concerts, défilés, inaugurations – à Paris et en province. » Présents aux fêtes du Bicentenaire, ils font partie de l'Association internationale de l'école française des tambours qui réalise des spectacles histo-

riques de prestige, en costumes d'époque. Aujourd'hui, Tambours Autre Génération innove. « Nous avons décidé, pour agré- menter nos presta- tions, d'utiliser les effets spéciaux et les artifices Ruggieri. » Tambours et feu d'artifice : un spec- tacle que vous pourrez bientôt dans la région parisienne puisqu'ils ont en projet un spectacle à Boulogne- Billancourt pour la rentrée. En attendant, les tambours se produiront, le 17 septembre, à Verneuil-l'Étang (Seine-et-Marne), et, le 23 septembre, à Domont (Val-d'Oise). Contact : Daniel Bailly- Maître, 15 bis, rue de l'Église 93470 Cou- bron, tél. : 43 32 62 30.



Le groupe Tambours Autre Génération. Quatre d'entre eux sont de la RATP : Daniel Bailly-Maître, MRB Lilas, Jean-Marc Champroux, machiniste Montrouge BUS, Thierry Decque, SIT Péages Défense et Didier Riffault, conducteur ligne 8 MTR.

sport

Golfers, RV sur le green !

Le Régie Golf a dix ans. Pour fêter cet évé- nement, l'association organise sur le parcours d'Ozoir-la-Ferrière, une compétition ouverte à tous les golfeurs de la RATP, le samedi 14 octobre. Si ce sport vous tente, un baptême est également organisé pour vous faire découvrir cette activité.

Contact : M. Boubekour, tél. : 45 94 91 16.



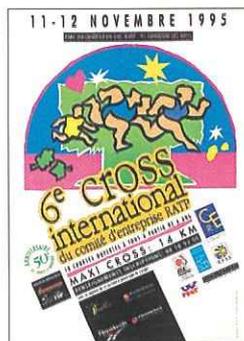
La 11 à fond de train

Ils seront quatre de la ligne 11 à s'élancer au départ des Cent Kilo- mètres de Millau, le 30 septembre. Pascal Ozanne, Philippe Germaneau, Michel Sylvestre et Jean- Claude Ridony, de l'association Marath' onze, vont porter les couleurs de la RATP pendant les 24 heures

de cette épreuve d'endurance. C'est l'occasion pour cette association, créée en 1993, sur la ligne 11, de développer la camaraderie entre collègues, de s'ouvrir sur les autres pour ne plus parler uniquement des soucis du travail. Contact : Raymond Vidal, tél. : 56 581.

Cross, tous en piste

Les 10 et 11 novembre prochains, se dérou- lera la 6^e édition du cross international du Comité d'entreprise de la RATP, dans le parc du château de Fontenay-les-Briis, dans l'Essonne. En tout, 18 courses pour tous les âges et tous les niveaux, avec comme objectif, pour ce premier grand cross international de



la saison, d'atteindre le seuil symbolique de 10 000 participants... Contact : 48 18 92 00.

Les archives à l'heure UNIVERSITAIRE

Les universitaires français et étrangers prennent de plus en plus fréquemment le chemin des archives de la RATP. Un passage désormais obligé pour tout spécialiste de l'histoire des transports.

On trouve tout dans les archives de la RATP, et les historiens ne s'y sont pas trompés. Depuis trois ans, son Centre d'archives historiques est devenu un lieu de recherches sur les transports publics urbains.

Pour la seule année universitaire 1994-1995, onze travaux ont été lancés par des facultés françaises ou étrangères, sur des sujets aussi divers que classique : « Histoire des machinistes de 1949 à 1980 » ; artistique :

« La perception du métro à Paris et l'évolution du patrimoine architectural parisien au tournant du siècle » ; polémique : « L'épuration à la fin de la Seconde Guerre mon-

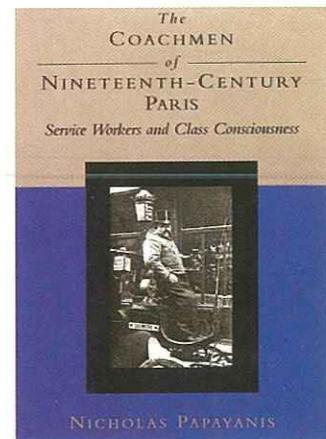
diale à la CMP » ; social : « Aux sources de l'inégalité professionnelle hommes-femmes dans les entreprises de transports parisiens depuis cent cinquante ans » et « Les enfants du métro » ; technique :

« La coopération technique en Amérique latine de 1960 à 1970 »...

Un inventaire à la Prévert, mais qui témoigne de la richesse et de la diversité du fonds d'archives de la

RATP, constituant une histoire encore à découvrir. Contact : Centre des archives historiques, Médiathèque, Vincennes-Minimes, tél. : 49 57 87 09 ●

Yvonne Kappès-Grangé



Il était une fois les cochers

Nouvelle pièce à verser au dossier de l'histoire des transports parisiens, le livre de Nicholas Papayanis, sur les cochers à Paris au XIX^e siècle, vient de paraître. Cet historien, de l'université de New York, y présente l'organisation progressive d'une profession au départ très éclatée : regroupement en compagnies de voitures de place ou de remise, mise en place aussi des premières organisations syndicales. Reste, pour l'enrichissement de notre histoire, à établir des parallèles avec la CGO... « The Coachmen of Nineteenth Century Paris, Service Workers and Class Consciousness », sera disponible dès la rentrée à la Médiathèque de la RATP.

31

Journée Sprague et TN sur la 3 bis

Journée « passé et futur » sur la ligne 3 bis, le 14 octobre prochain, de 9 heures à 19 heures. Au programme : un Sprague vert circulera avec voyageurs sur la ligne 3 bis, de Gambetta à Porte-des-Lilas.

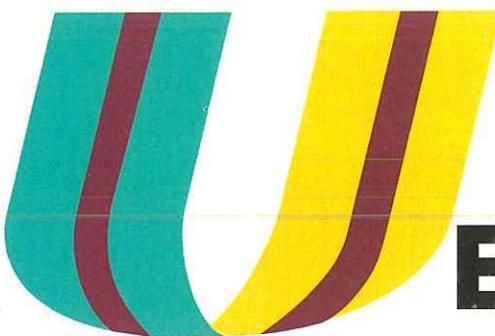
Dans le même temps, en surface, deux autobus TN du centre bus des Lilas emmèneront les amateurs vers Ménilmontant et Belleville, avant de revenir à Gambetta.

Et pour les passionnés qui auraient la curiosité de pousser jusqu'aux quais de la Porte-des-Lilas, un MF 88 les attend.

Des conducteurs répondront à toutes les questions, même les plus indiscretes, sur ce matériel récent. Rendez-vous le 14 octobre pour ce « voyage dans le temps à la Porte-des-Lilas ».



ARDAILLON/SG-AV

UNIQU  **E !**

Maintenant,
sur une même ligne de bus,
traversez tout Paris
avec un seul ticket.

Informations disponibles à tous les guichets RATP et SNCF

Les transports publics en Ile-de-France
c'est simple.

