

ENTRE LES LIGNES

novembre 2000 - n° 105

LE MENSUEL DES AGENTS DE LA RATP

DANS LA VILLE

Une parure
de perles
à Palais-Royal

SUR LE VIF

Héros
de conduite



DOSSIER

LE BOOM DU TRAM



p.4

ON EN PARLE

LES SUJETS D'ACTUALITÉ

Au cœur de l'actualité, quatre thèmes commentés ce mois-ci : l'expérimentation du tramway sur pneus, la démarche du Service Attentionné aux voyageurs, le poste de commandes centralisées de la ligne 4 et les ateliers d'initiatives entre les voyageurs et les acteurs de la ville.



DOSSIER

LE BOOM DU TRAM

Depuis le 21 septembre, les lignes T1 et T2 sont certifiées NF Service, une première pour un pays de l'Union européenne. Le tramway connaît un grand essor et il part reconquérir les espaces publics en région parisienne comme en province. Les villes de Montpellier, Nantes, Orléans et Strasbourg se sont déjà converties au tramway. Bordeaux, Lyon, Marseille et Valenciennes s'y préparent activement.

p.12

DOSSIER

p.6

REPÈRES

UNE FIDÉLISATION PAYANTE

La RATP développe des contrats de services personnalisés pour fidéliser la clientèle d'Imagine "R", de Paris Visite et de la Carte Intégrale.

p.7

SUR LE VIF

HÉROS DE CONDUITE

Éric Roy est le vainqueur du dernier Challenge Bus, qui s'est déroulé à Aubervilliers le 23 septembre.

MAÎTRES DU TERRITOIRE

Une équipe de dix agents volontaires issus des gares et du contrôle se consacre totalement à la maîtrise du territoire sur la ligne A.

p.10

À LA LOUPE

KCVP : LA VITESSE APPRIVOISÉE

Afin de renforcer la sécurité ferroviaire, la RATP a mis en place un système de contrôle continu de la vitesse – KCVP – sur le tronçon Gare-du-Nord-Châtelet de la ligne B.

p.22

DANS LA VILLE

UNE PARURE DE PERLES À PALAIS-ROYAL

Le « Kiosque des noctambules », la nouvelle bouche de métro de Palais-Royal-Musée-du-Louvre située sur la place Colette, vient d'être inauguré.

p.24

RESSOURCES

TICK'ÉPARGNE : LE BON PLACEMENT

Tick'épargne, le plan d'épargne d'entreprise permet aux salariés de l'entreprise de se constituer une épargne sûre.

p.25

PANORAMIQUES

p.30

PASSIONNÉMENT

JEAN-PIERRE, ARTISTE-PÊCHEUR

Technicien supérieur au département MRF, Jean-Pierre Bleyer a choisi d'allier pêche, sculpture et peinture. Il s'est lancé dans l'art de l'ichtyotaxidermie.

p.20

ARRÊT SUR IMAGES LUXEMBOURG, GARE ÉCOLOGIQUE

Depuis cet automne, la gare Luxembourg rénovée est consacrée à l'écologie urbaine. Sur chaque quai, le plus grand journal mural du monde informe les voyageurs sur toutes les questions relatives à l'écologie.



SOMMAIRE

p.31

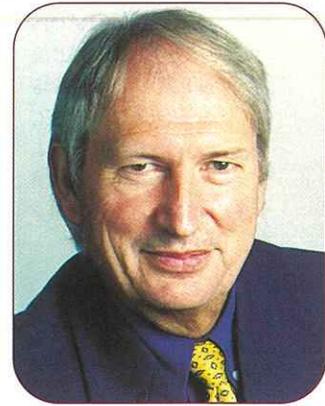
AVANT-APRÈS

LE TEST DU TOURNEUR PASSE L'ÉPREUVE DU TEMPS

Apparu en 1927, le test du tourneur permettait de sélectionner les conducteurs de tramway. Aujourd'hui informatisée, cette épreuve est toujours de mise.

Mais au pointeau s'est substituée une bille visible à l'écran.

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** : Simone Feignier, Nadine Guérin, Catherine Houël, Yan Rodriguez.
Photographies : DGC-AV. **Conception et réalisation graphique** : *textuel*
Chef de projet : Véronique Deldicque. **Directrice artistique** : Héloïse Tissot.
Maquettiste : Danielle Guigui. **Réviseur** : Dominique Joubert. **Couverture** : J.-F. Mauboussin. **Photogravure** : Question d'Édition. **Imprimerie** : Torcy Québecor.
 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, 75599 Paris Cedex 12.
Retraités de la RATP : vos changements d'adresse sont à transmettre par écrit au bureau des Pensionnés, 30, rue Championnet, 75889 Paris Cedex 18.



NOËL GUILLOU,
directeur du
département Métro,
est décédé
le 10 octobre 2000.

HOMMAGE À NOËL GUILLOU

TRAVAILLEUR ACHARNÉ, D'UNE EXCEPTIONNELLE CONSCIENCE PROFESSIONNELLE, D'UNE DROITURE ET D'UNE LOYAUTÉ SANS FAILLE, MODESTE ET SIMPLE COMME TOUS LES GRANDS PROFESSIONNELS, HOMME D'OUVERTURE, DE DIALOGUE ET DE CONVICTION... »

C'est en ces termes que le président Jean-Paul Bailly a rendu hommage à Noël Guillou, directeur du département Métro, décédé le 10 octobre.

Né le 13 septembre 1942, licencié ès sciences en 1964, Noël Guillou était entré à la RATP en 1969 comme cadre à l'exploitation du métro.

Jusqu'en 1994, il a occupé différentes fonctions à la direction du réseau ferré, devenue département Métro en 1990. Il a été, notamment, responsable du service des Études unité trains, de l'unité Contrôle de l'exploitation, du transport au Service de l'exploitation puis des Ressources humaines. En 1994, Noël Guillou a été chargé de l'unité Ingénierie externe et de la discipline Exploitation ferroviaire de Systra, à l'Ingénierie ferroviaire.

Ensuite, il a assuré les fonctions de directeur de l'Agence d'opération de systèmes de transport (AOST) en 1998 et parcouru le monde pour le compte de Systra et RATP International.

Le 1^{er} octobre 1998, il a été nommé directeur du département Métro : « Je reviens au métro avec beaucoup d'enthousiasme, c'est en quelque sorte un retour aux sources », avait-il déclaré au moment de sa prise de fonction à la direction du Métro.

La rédaction d'Entre Les Lignes s'associe à la direction générale de l'entreprise pour présenter ses sincères condoléances à sa famille.

UN POSTE DE COMMANDES CENTRALISÉES (PCC) MODERNISÉ EST MIS EN SERVICE À TITRE EXPÉRIMENTAL SUR LA LIGNE 4 DU MÉTRO. LA RÉGULATION DE SES TRAINS EN LIGNE N'EST DONC PLUS GÉRÉE PAR LE PCC DE BOURDON. POURQUOI CE CHANGEMENT ?



PATRICE CHASSERIEU, directeur de la ligne 4.
 « Cette nouvelle installation répond à un souci de cohérence de la marche des trains qui, désormais, est entièrement assurée par la ligne elle-même. Jusque-là, en effet, les chefs de départ organisaient les horaires des trains partant des deux terminus (Porte-d'Orléans et Porte-de-Clignancourt), tandis que

le chef de régulation – appartenant à une autre unité, la Permanence située boulevard Bourdon – s'occupait de la gestion des trains en ligne. La régulation du trafic était prise en charge par trois agents éloignés les uns des autres. À noter également que les agents de maîtrise de terminus, qui encadrent les conducteurs, perdaient le contact avec eux dès qu'ils allaient rouler en ligne. L'existence du PCC dans les locaux de la ligne 4 à Denfert-Rochereau doit permettre de rapprocher tous les acteurs du transport. Au PCC modernisé se côtoieront et pourront

donc mieux travailler ensemble un chef de régulation veillant à la gestion des rames en ligne et deux gestionnaires de terminus régulant les horaires de départ des trains. Les agents de maîtrise alterneront entre terminus et PCC. Ils tourneront sur les trois activités de chef de terminus, de chef de régulation et de gestionnaire de terminus, ce qui leur donnera la possibilité de suivre les conducteurs dans toutes les phases de leur mission. Les chefs de départ, quant à eux, se consacreront exclusivement à l'activité de gestionnaire de terminus. »

Des experts, des managers, des responsables de ligne, des chefs de projet, des responsables des ressources humaines prennent tour à tour la parole pour commenter une question d'actualité.



LA RATP A EXPÉRIMENTÉ, SUR LE SITE DU TRANS-VAL-DE-MARNE, LE TRAMWAY SUR PNEUS DE BOMBARDIER, MIS EN SERVICE À NANCY. D'AUTRES VÉHICULES INTERMÉDIAIRES ARRIVENT PROCHAINEMENT AU MÊME ENDROIT. POURQUOI LA RATP PARTICIPE-T-ELLE À CES EXPÉRIMENTATIONS ?

GUY BOURGEOIS, directeur du département Stratégie, Recherche et Partenariats (STR).
 « Ces différents systèmes de transport guidés 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 – le bus est insuffisant et le tramway surdimensionné pour répondre aux flux de deux mille à trois mille personnes par heure et par sens pendant les heures de pointe. Tantôt routiers, tantôt roulant sur site propre, ces véhicules répondent également à la nécessité d'insertion dans les villes de moyenne importance et à la périphérie de grandes

agglomérations. Aussi, c'est tout naturellement que la RATP s'est fortement engagée, dans ses programmes de recherche, sur ces nouveaux systèmes de transport bimodes. Sur son réseau, l'option tramway classique ou bimodes reste ouverte pour les dessertes Châtillon-Viroflay et Saint-Denis-

Gare-de-Garges-Sarcelles. Les expérimentations réalisées sur le site RATP du Trans-Val-de-Marne, au-delà du rôle de vitrine, nous font progresser tant sur le plan technique que sur celui de service aux voyageurs. En novembre, est prévue l'arrivée du TransLohr, suivi, en 2001-2002, du Civis d'Irisbus et de Matra. »



FRÉDÉRIC BÉNGLIA



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

« Depuis un an, nous travaillons avec les opérationnels pour mieux comprendre comment le Service Attentionné, déjà mis en œuvre par de nombreux agents sur le terrain, constitue une aide et un levier dans la relation de service. Dans chaque métier – vente, conduite, contrôle, sécurisation –, les agents ont su développer des manières d'être qui influencent favorablement le comportement des voyageurs à leur égard. Ce savoir-faire est une compétence relationnelle dans laquelle chacun peut progresser et trouver ainsi un meilleur équilibre professionnel entre les aspects techniques du métier et la considération légitimement attendue de la part du public. Cette "attention" portée

IL Y A UN AN, LA DIRECTION GÉNÉRALE DÉCIDAIT DE LANCER LA RATP DANS UNE DÉMARCHÉ NOVATRICE AUTOUR DU SERVICE ATTENTIONNÉ AFIN DE PROFESSIONNALISER LA RELATION DE SERVICE. QU'EN EST-IL AUJOURD'HUI ?

au voyageur va prendre toute sa place dans l'année qui vient, notamment à l'occasion de la distribution des premiers passes sans contact aux abonnés de la Carte Intégrale et d'Imagine "R". Si la plupart de ces voyageurs utiliseront facilement le passe, certains d'entre eux pourront se trouver dans l'embarras et auront alors besoin de nous pour être conseillés et orientés. Ainsi, le développement

de la télébilletique est une occasion formidable de renforcer dans le public l'image d'une entreprise humaine et attentionnée et d'obtenir en retour légitimité et considération pour ses agents. »



EN OCTOBRE, SE SONT TENUS DES « ATELIERS D'INITIATIVES » SUR LE THÈME DE L'INCIVILITÉ ET DE L'INDIFFÉRENCE, CONCERNANT LE SECTEUR NORD-EST DE LA RÉGION PARISIENNE.

VOUS Y AVEZ PARTICIPÉ EN QUALITÉ DE DIRECTEUR DU CENTRE BUS DE PAVILLONS-SOUS-BOIS. DE QUOI S'AGIT-IL ?



ALAIN DENOYELLE, directeur du centre bus de Pavillons.

« Les ateliers d'initiatives sont des groupes de travail auxquels ont participé des agents et des voyageurs, concernés par la zone desservie par les centres bus de Pavillons-sous-Bois, La Maltournée, le RER A et la ligne 5.

Pour la première fois, une entreprise de transport, la RATP, a engagé, grâce à ces ateliers d'initiatives, un débat fructueux sur le thème de l'incivilité et de l'indifférence. Les voyageurs participants ont bénéficié, pendant deux week-ends, d'informations présentant les préoccupations des agents, de l'entreprise, des acteurs de la ville (principaux de collègues, spécialistes, sociologues), ainsi que les actions locales déjà engagées. Forts de ces informations, ils débattront sur ces thèmes et formuleront des pistes d'actions nouvelles lors

de l'audition publique des 2 et 3 décembre. Les propositions, consignées dans un rapport public, pourraient se traduire par des règles du bon usage des transports en commun.

Toute la démarche est marquée par un souci de partage, d'échange et de transparence, et on envisage que ces voyageurs avertis deviennent de véritables ambassadeurs de l'entreprise. Si cette expérimentation se révèle concluante, pourquoi ne pas l'étendre à l'ensemble de la région parisienne ? »

Une fidélisation payante

Pour fidéliser ses voyageurs, l'entreprise développe les contrats de services. Ces contrats personnalisés proposent, outre le titre de transport, des services liés à la RATP et des avantages associés.



+ 29,5 % de progression des ventes pour la Carte Intégrale par an.

Elle concerne aujourd'hui près de cent soixante-dix mille abonnés. Sous la forme d'un abonnement annuel, ce contrat s'adresse plus particulièrement aux salariés. Équivalant à 10,3 coupons mensuels de Carte Orange, son prix est attractif, mais l'argument le plus convaincant pour le voyageur reste la tranquillité : ne plus faire la queue et posséder une assurance perte-vol qui sécurise la possession d'un coupon unique pendant une année.



+ 30 % d'augmentation des abonnés à Imagine "R". L'intérêt pour les jeunes est le dézouage

qui permet la libre circulation sur l'ensemble du réseau Ile-de-France le week-end et pendant les petites vacances. Les services associés collent parfaitement à cette population, que ce soit les chéquiers de réduction, les offres concernant le cinéma, les concerts... et les « bons plans ». D'ailleurs, en une année, la part de marché des transports collectifs est passée de 33 à 43 % pour les jeunes.



+ 5 % des touristes venant en Ile-de-France utilisent Paris Visite. Plus de 1,8 million de titres

vendus en un an pour une somme de 200 millions de francs. L'avantage du Paris Visite, c'est qu'il est un titre de libre circulation, disposant d'un plan-guide et offrant des réductions sur les lieux touristiques de la capitale.

Pour Seniorcité, un groupe de travail RATP, SNCF et STP, mène une réflexion sur la future gamme de services associés à ce titre.

CATHERINE HOUËL

Héros de conduite

Vainqueur du dernier Challenge Bus, **Éric Roy** a été formé à la « conduite confort » à laquelle il attribue sa performance.

Le plaisir de la conduite et l'esprit de la compétition : deux raisons qui ont amené **Éric Roy**, machiniste hors ligne au centre bus de Fontenay, à se présenter au Challenge Bus. Épreuve disputée cette année au centre d'Aubervilliers, par quarante-quatre machinistes de la RATP, et qu'il a remportée le 23 septembre. Ce qui lui vaut de participer au Bus d'or, organisé cette fois au niveau national par l'Union des transports publics, les 24, 25 et 26 octobre à Lille. **Éric** est un habitué puisqu'il a déjà concouru cinq fois au Challenge et deux fois au Bus d'or en tant que suppléant.

Ces épreuves sont le prolongement de mon métier

Pour lui, ces épreuves ne sont que le prolongement de son métier. « Elles ne demandent aucune préparation particulière, puisqu'en fait elles concentrent – au moyen de quilles et de pneus disposés sur le site – toutes les difficultés auxquelles le machiniste peut être confronté au cours d'un service en ligne. Seule différence, elles sont accumulées sur le parcours et doivent être surmontées en un temps optimal. » Et même les voyageurs sont présents à bord des autobus sous la forme d'un appareil de contrôle électronique qui atteste d'une conduite tout en douceur... Un freinage brutal, un coup de volant brusque ou un temps trop lent, et ce sont autant de points qui sanctionnent le parcours. Une parfaite maîtrise du véhicule semble pour le moins indispensable, mais, tient à préciser **Éric**, « si j'ai gagné le Challenge Bus, je le dois surtout à la "conduite confort" élaborée par **Alain Blochet**, du centre bus de Fontenay, qui fait partie des formations proposées par l'espace formation de bus (Nef). Sans elle, je n'aurais pas participé au Bus d'or de Lille ! »

SIMONE FEIGNIER

Le Challenge Bus a été créé en 1988 pour sélectionner le machiniste représentant la RATP au Bus d'or, organisé tous les deux ans par l'Union des transports publics (UTP). Les épreuves, organisées par le Nef (nouvel espace formation) de Bus, se sont déroulées cette année sur le site d'Aubervilliers, avec trois matériels : R312, Agora et GX317 au gaz. Depuis sa création, la RATP a remporté cinq fois le Bus d'or.

1998 : Roland Maurel (Lebrun) ;
1994 : Thierry Bonnet (Aubervilliers) ;
1993 : Gilbert Andrieu (Pavillons) ;
1992 : Bernard Costes (Pavillons) ;
1990 : Alain Lestienne (Pavillons).

Bus d'or : le palmarès

Maîtres du territoire

Pour reconquérir les emplacements occupés par des vendeurs à la sauvette, SDF ou musiciens non autorisés, la ligne A a créé une équipe de dix agents se consacrant totalement à la maîtrise du territoire.

Issue des gares ou du contrôle, une équipe se consacre totalement à la maîtrise du territoire, plus particulièrement sur le tronçon central de la ligne A.

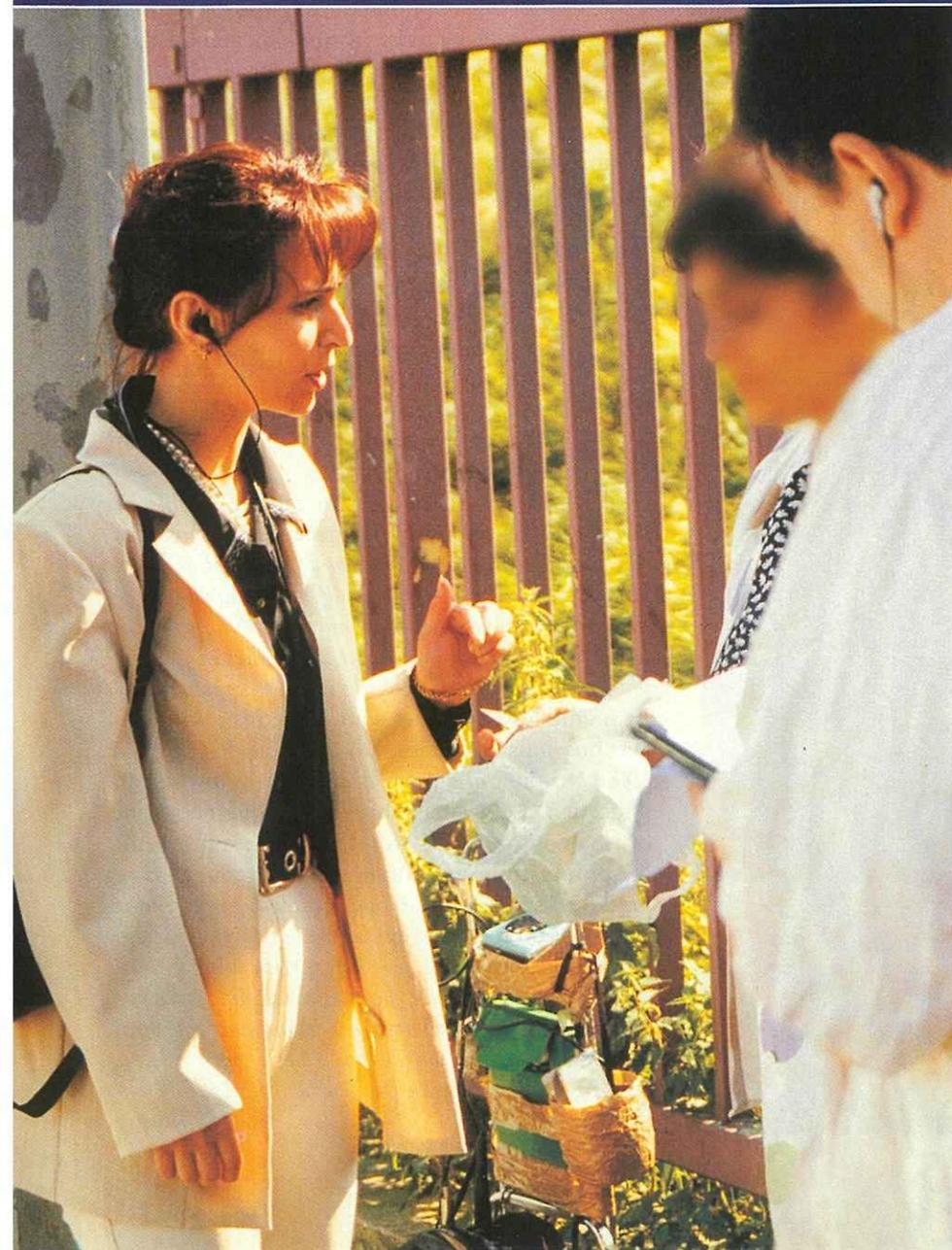
« Attirée par une mission nouvelle, plus diversifiée et enrichissante, j'ai fait mes débuts au moment de l'expérimentation », explique Céline Réginensi, agent des gares RER A. Stéphane Tardivel, agent des gares RER A, quant à lui, vient du contrôle : « J'ai été intéressé par la maîtrise du territoire pour changer de métier. »

Créée voilà un an, l'équipe se compose de dix agents, tous volontaires. Ils sont essentiellement chargés de faire respecter la réglementation propre à l'entreprise et plus spécialement de saisir les marchandises proposées dans l'enceinte du métro par des vendeurs à la sauvette. Pour exercer cette fonction, outre l'assermentation des agents, indispensable pour verbaliser, un stage d'une semaine a été dispensé par le département Environnement et Sécurité afin de compléter leur formation de base.

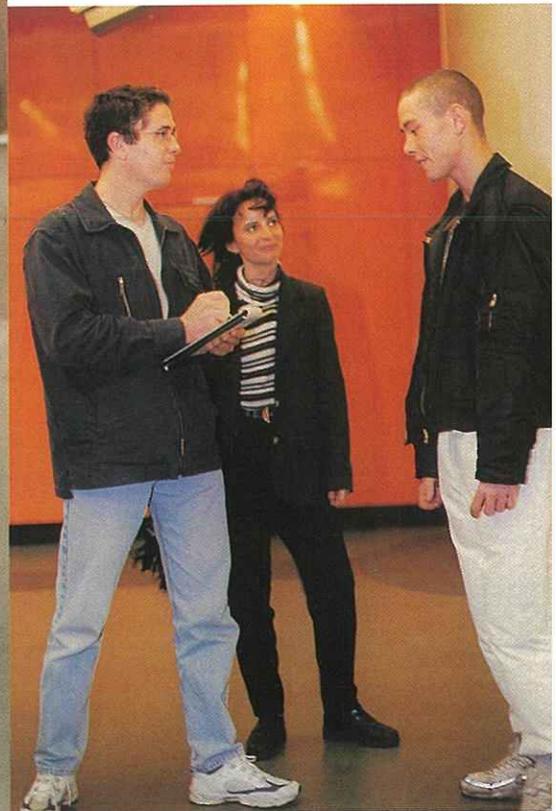
Au programme, la gestion des situations conflictuelles, la connaissance des individus, des notions juridiques.

Céline Réginensi :

« Nous devons être mobiles, car nous sommes avant tout à la disposition des agents des gares. »



Stéphane Tardivel (à gauche) : « Nous rencontrons rarement de situations conflictuelles. »



Habillés en civil, les agents de la « maîtrise du territoire », tous volontaires, sont chargés de faire respecter la réglementation propre à la RATP.

« Sur le terrain, on emploie une méthode douce et efficace avec les vendeurs à la sauvette, précise Stéphane, et nous rencontrons rarement de situations conflictuelles. Je me sens toujours en sécurité. » Esprit d'équipe, solidarité des agents intervenant au minimum par groupe de cinq renforcent ce sentiment. Les saisies s'inscrivent dans l'activité, mais l'objectif principal consiste à gêner, déstabiliser, surprendre le vendeur à la sauvette afin qu'il renonce à « son emplacement ».

Pour cela, une grande souplesse d'organisation est nécessaire, des interventions ponctuelles sur des créneaux horaires et des lieux différents, le tout avec un responsable d'équipe bien identifié. « Cette responsabilité, déclare Stéphane, nous l'avons souhaitée tournante chaque mois, ce qui implique chaque agent en sachant en

cas de difficulté à qui s'adresser. »

« Nous devons être mobiles, car nous sommes avant tout à la disposition des agents des gares, et il est important, poursuit Céline, de signaler notre arrivée puis d'indiquer notre destination. »

Au cours d'un service, ils réalisent, en moyenne, plus de dix saisies. Les denrées non périssables finissent dans un coffre, les périssables, quant à elles, sont destinées aux œuvres caritatives (fruits secs, cacahuètes...). Aucune sujétion particulière n'est attribuée en fonction des résultats. Un principe apprécié personnellement par Céline : « Être rémunéré selon le nombre de saisies serait

synonyme de course à la prime et, de fait, à une prise de risque supplémentaire. » Stéphane conclut par une note humoristique : « On travaille pour des cacahuètes. »

CATHERINE HOUËL

Sur le terrain, on emploie une méthode douce et efficace avec les vendeurs à la sauvette

Pourquoi cette nouvelle entité ?

Philippe Labbé,
directeur gares du RER ligne A :

« Les standards de netteté des gares de la ligne A étaient pénalisés par les vendeurs à la sauvette sur les gares du tronçon central. L'expérience a commencé avec des agents volontaires, lorsque les postes des gares étaient couverts. La réorganisation du RER, en octobre 1999, a permis de créer des postes d'agents réservés à la maîtrise du territoire et, en priorité, les pionniers de l'expérimentation. Sans crier victoire, avec cette équipe en civil, le pari est atteint. On constate, en effet, une légère amélioration des standards. Il a cependant fallu étendre cette activité aux grandes gares parisiennes en raison du déplacement de la délinquance. »

KCVP : la vitesse

90 km/h
Vitesse du train contrôlée par le KCVP

80 km/h

Secteur n-2

Secteur n-1



La RATP a mis en place à la mi-juillet un système de contrôle de la vitesse – KCVP – sur une partie de la ligne B.

1 Equipements «bord»

DES CAPTEURS FIXÉS SUR LE TRAIN,

à l'avant du premier bogie et au-dessus des rails, reçoivent par induction les données élaborées par les calculateurs des secteurs « sol » répartis le long de la ligne et les transmettent au calculateur à bord du train. Ces données concernent la position des aiguillages et des gares, l'état de la signalisation, les limitations de vitesse, autant de données fixes et variables traitées en temps réel par le calculateur du train au fur et à mesure de sa progression sur la voie, et durant toute sa mission.

3 Poste PMS

POSTE DE MAINTENANCE « SYSTÈME »

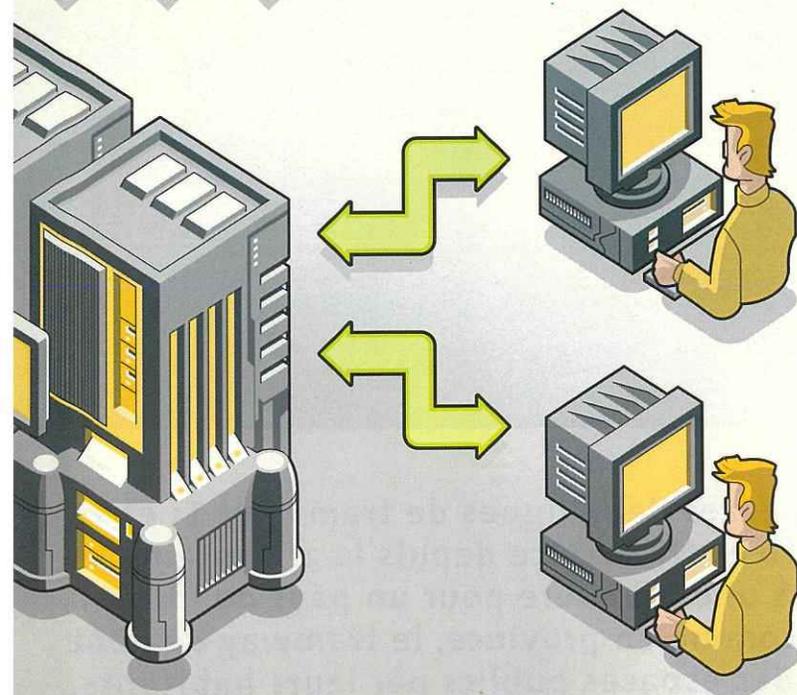
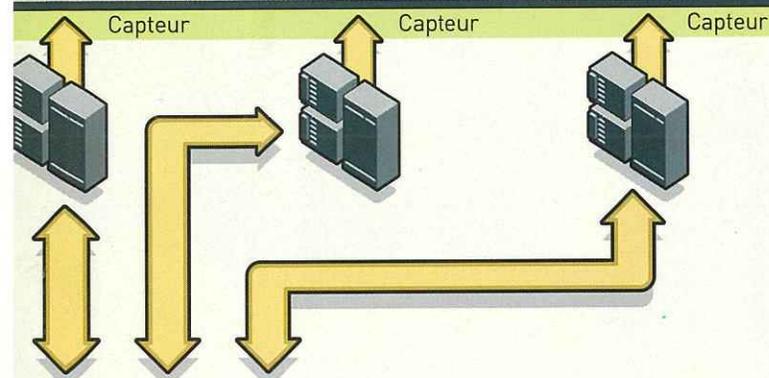
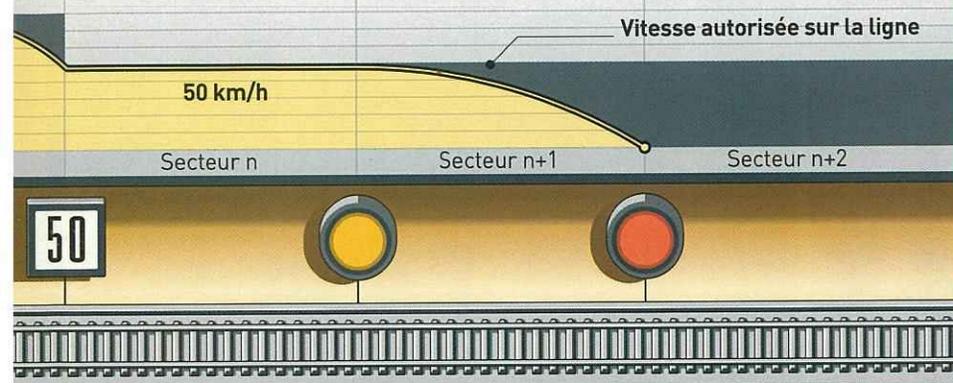
situé à Joinville. L'agent de maintenance peut, à partir d'une console, commander des limitations temporaires de vitesse liées à des travaux ou bien interdire le fonctionnement en KCVP sur certaines portions de voie. Il dispose d'informations pouvant l'aider dans la maintenance du système.

2 Poste PEM

POSTE D'EXPLOITATION ET DE MAINTENANCE

situé dans les locaux techniques de Denfert. Cet ordinateur centralise et gère l'ensemble des informations de maintenance provenant des secteurs « sol » et des trains et traite les commandes émanant des différents postes.

apprivoisée



Renforcer la sécurité ferroviaire

Le KCVP (contrôle continu de la vitesse sur les prolongements) est un système destiné à contrôler la vitesse sur la ligne B. Mis en service le 17 juillet sur le tronçon Gare-du-Nord - Châtelet, il devrait concerner toute la zone RATP à la mi-2001. Le KCVP vérifie l'adéquation de la vitesse du train aux limitations prescrites par la signalisation latérale et s'assure qu'il est en mesure de ralentir ou de s'arrêter compte tenu des particularités de la ligne (aiguillage, signalisation, situation des gares, déclivités de la ligne...). Il est susceptible, en cas de dépassement de la vitesse autorisée, d'arrêter immédiatement le train, contribuant ainsi à renforcer la sécurité ferroviaire.

5 Poste PCE

POSTE DE CONSULTATION « EXPLOITANT »

situé au PCC de Denfert. L'agent d'exploitation surveille sur un écran le fonctionnement global du système (nombre de freinages d'urgence, trains en cause, disponibilité des équipements...). Il peut interdire le départ d'un train en gare pour des raisons liées à la régulation du trafic.

4 Poste PCM

POSTE DE CONSULTATION « MAINTENANCE BORD »

situé dans les locaux techniques de Denfert. L'agent de maintenance peut consulter sur écran les informations concernant les dysfonctionnements des équipements embarqués, en particulier leur nature et leurs fréquences d'apparition.

CATHERINE HOUËL

p.14 Avec le tram, la qualité de service monte d'un cran. Pour preuve, le label NF Service attribué à T1 et T2.

p.16 Le tramway étend son réseau en Ile-de-France. Les projets du contrat de plan.

p.17 Bus et tram, une même philosophie. Les commentaires du directeur du département Bus.

p.18 Les villes françaises sont de plus en plus nombreuses à s'offrir le tram. Tour d'horizon.

Dossier

RÉALISÉ PAR NADINE GUÉRIN
ET YAN RODRIGUEZ

Le tram a le vent en poupe. Les deux lignes de tramways T1 et T2 sont certifiées NF Service depuis le 21 septembre. Cette certification est une première pour un pays de l'Union Européenne. En Ile-de-France comme en province, le tramway devient le fer de lance de la reconquête des espaces publics par leurs habitants.



LE BOOM DU TRAM



T1 et T2 labellisés

La certification NF Service vient d'être attribuée aux lignes de tramway T1 et T2. Accordée selon des critères de qualité précis comme l'accueil, la régularité, la propreté, cette certification est une première pour le tramway dans un pays de l'Union européenne.

Avec les lignes 1 et 8 du métro, les vingt-six lignes d'autobus et, aujourd'hui, T1 et T2, la RATP fait figure de pionnière en matière de certification NF Service. Mais cette certification, une première pour un pays de l'Union européenne, n'aurait pu être obtenue sans la forte implication des équipes des lignes de T1 et T2», explique Chantal de Thoury d'Afnor certification. Elle a remis, en présence de Georges

Dobias, vice-président du Syndicat des transports parisiens (STP), et d'Henri Schwebel, directeur général adjoint de la RATP, au ministère des Transports, les diplômes de certification au centre bus de Pavillons-sous-Bois pour T1 et de Point-du-Jour pour T2. « Pour obtenir cette certification, nous avons tous travaillé en collaboration avec l'Afnor, les représentants du STP et des associations de voyageurs (Fnaut et

Citadis roulera en Ile-de-France

■ La RATP vient de commander à Alstom treize tramways Citadis destinés à accompagner le développement en Ile-de-France des lignes de tramway existantes ou en projet, notamment celui du Grand Tram.

■ Cette commande représente la tranche ferme d'un programme portant sur un total de soixante tramways, dont la valeur totale s'élève à 97,5 millions d'euros. Elle entre dans le cadre des projets inscrits au douzième plan et du renforcement de l'offre sur les lignes de tramway T1 (Saint-Denis) et T2 (Val-de-Seine). Les livraisons de ce nouveau matériel commenceront en mars 2002.

■ Le Citadis 300 est un nouveau tramway, ses rames à plancher bas intégral, d'une longueur de 31 mètres pour 2,40 mètres de largeur, disposent d'une capacité totale de deux cent seize personnes, dont cinquante-deux places assises. Elles bénéficient de la climatisation et sont conçues pour pouvoir fonctionner en unité multiple. Environ trois cents rames du même type ont déjà été commandées par des villes telles que Montpellier, Orléans, Lyon, Valenciennes et Bordeaux, en France, par Dublin en Irlande et Rotterdam aux Pays-Bas.

Les équipes du centre bus de Pavillons-sous-Bois et du centre bus de Point-du-jour lors de la remise du diplôme de certification NF Service des lignes de tramway T1 et T2.

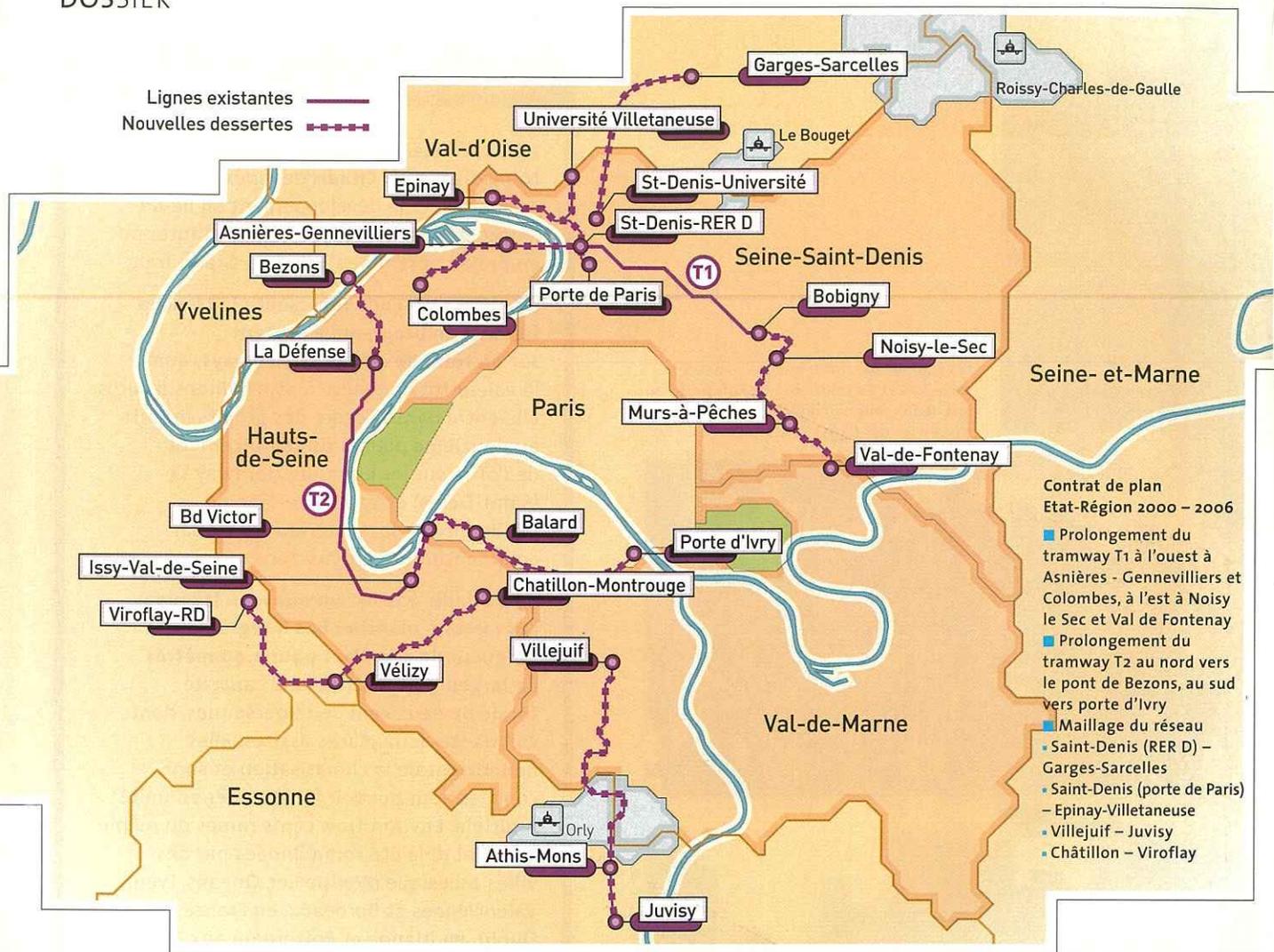


L'association Léo-Lagrange), afin de définir les caractéristiques d'un service de qualité, créant ainsi un "référentiel" de service», précise un agent de T2. Établies d'après le parcours habituel d'un voyageur, les caractéristiques, validées par Afnor certification, portent sur l'information des voyageurs, l'accueil, la régularité et la ponctualité des trains, la disponibilité des équipements en station, leur propreté et leur netteté comme celles des rames, le confort des voitures et des stations, mais aussi sur la lutte contre la fraude et la sécurité. Répondant parfaitement à ces critères, le Label NF Service a donc été attribué aux deux lignes. « Ce label garantit aux voyageurs le respect

de l'ensemble de ces engagements. De plus, sa réattribution est analysée chaque année », commente Chantal de Thoury. La RATP et ses agents s'engagent ainsi publiquement et dans la durée à maintenir un haut niveau de qualité de service auprès des voyageurs. La certification devient pour l'entreprise un atout dans les prestations proposées. Elle renforce la position et la norme française au sein du Comité européen de normalisation qui élabore actuellement une norme européenne sur la qualité du service dans les transports aux voyageurs.

Nous avons tous travaillé en collaboration avec l'Afnor, les représentants du STP et des associations de voyageurs

Lignes existantes ———
Nouvelles dessertes - - - - -



Le tram va bon train

Fort du contrat de plan signé entre l'État et l'Ile-de-France, le tramway va connaître un grand essor dans la région. On compte sur lui pour dynamiser les territoires traversés.

Avec 8,6 milliards de francs qui lui sont consacrés dans le contrat de plan entre l'État et la région Ile-de-France pour la période 2000-2006, le tramway a de beaux jours devant lui. « L'inscription de ces projets exprime une intention forte de la part des pouvoirs publics, déclare Philippe Ventejol, responsable d'unité au département du Développement. Leur réalisation requiert la mobilisation de toute l'entreprise et de ses partenaires. » Le contrat de plan offre ainsi une vision à moyen terme et instaure en filigrane le concept de Grand Tram, une rocade en mode tramway qui traversera les départements de la

petite couronne d'ici à une quinzaine d'années. « L'idée du tramway qui reconstruit la ville, et donc la relation entre urbanisme et transport, est depuis l'origine essentielle dans le choix de ce mode », explique Jacques Veinberg, responsable études et projets au département du Développement. Pour répondre à la croissance de la demande de déplacements en banlieue, il s'agit de trouver des systèmes adaptés qui soient économiquement supportables et suffisamment attractifs. Le tram avec son site propre continu et la priorité aux carrefours apporte un véritable saut dans la qualité de service. Autre facteur clé en faveur du tram-



Bus et tram même philosophie

Tram et bus constituent le réseau de surface sur lequel repose principalement le développement de la RATP. Commentaires de Philippe Martin, directeur du département Bus.

Il y a un sentiment de fierté au département Bus de savoir que le développement de la RATP, pour les prochaines années, s'inscrit principalement par le réseau de surface dont le tramway fait partie intégrante. A l'horizon 2001-2004, la mise en place du réseau principal, une soixantaine de lignes à Paris et en banlieue, offrira à nos voyageurs un ensemble d'améliorations clairement perceptibles : vitesse commerciale, amplitude, bus propres, accessibilité aux personnes à mobilité réduite, information en temps réel... Un réseau de bus restructuré qui, en banlieue, vient en complément des lignes de tramway T1 et T2 pour lesquelles le département s'est construit une vraie compétence en ingénierie d'ex-

ploitation. Et, concernant ce mode, les projets qui figurent dans le douzième contrat de plan ne manquent pas. Bus et tramway partagent la même philosophie, où la conduite et la sécurité reposent sur la compétence du machiniste, seul maître à bord. Le conducteur de tramway participe pleinement à la qualité de service, notamment à travers la régularité, la vigilance, le confort de conduite et l'information aux voyageurs. La croissance annuelle du trafic de 5 % sur T1 et de 10 % sur T2 ne doit pas masquer leur point de faiblesse, la maîtrise des recettes. Au mois d'octobre a été mis en expérimentation sur T2 "le nouveau service tram", une opération de dissuasion et d'incitation au paiement, avec le concours de machinistes volontaires et d'agents de la Brigade de surveillance. Le même objectif de diminution du taux de fraude sera poursuivi sur T1, au cours du dernier trimestre 2001, après la rénovation des infrastructures prévues à l'été 2001. »

Un été de travaux pour T1

Du 25 juin au 2 septembre 2001, l'exploitation de T1 sera arrêtée en raison de travaux. Cette opération de remise à niveau est indispensable avant la mise en service du prolongement vers Noisy-le-Sec prévue à la fin de 2002. En effet, une partie des équipements va être améliorée ou remplacée. Ainsi :

- une reprise de la plate-forme ferroviaire dans plusieurs secteurs de la ligne (voie et revêtement) est prévue ;
 - le système d'information aux voyageurs avec un nouvel affichage en station sera installé, accompagné du remplacement de station (kiosques et abris), ainsi qu'un nouveau système de sonorisation des stations ;
 - les appareils distributeurs de titres seront substitués par des automates acceptant le paiement en euros ;
 - un nouveau mode de détection des tramways, pour leur prise en compte lors du franchissement des carrefours, remplacera la technique actuelle ;
 - le quai de la station Hôtel-de-Ville à La Courneuve sera allongé pour des raisons de confort et de sécurité.
- Ce plan de modernisation permettra à l'entreprise d'améliorer le service rendu aux voyageurs tout en harmonisant la qualité de service de ses lignes de tramway. Durant l'arrêt de l'exploitation, un service de bus de remplacement sera établi.

L'insertion du tram dans la ville oblige à repenser la place faite à l'automobile, aux piétons et aux vélos

way : la consommation d'espaces. Plus étroit que le bus – moins 20 % d'emprise au sol –, il a aussi une plus grande capacité d'accueil de passagers. Son insertion dans la ville oblige à repenser la place faite à l'automobile, mais également aux piétons, aux vélos qui empruntent l'espace public, dans le respect des orientations du PDU. En organisant les déplacements, le tramway favorise le développement économique des territoires traversés et devient un enjeu important de dynamiques locales. Les projets avancent au rythme de l'indispensable concertation avec les collectivités locales et territoriales.

Le tram prend la clé des villes

Il ne s'agit plus d'un retour en grâce mais d'un véritable triomphe ! Montpellier, Nantes, Orléans, Strasbourg... Les grandes villes sont de plus en plus nombreuses à s'offrir leur ligne de tramway.

ORLÉANS Un sacre attendu

Sauf imprévu, mi-novembre, les vingt-deux rames commenceront à sillonner les 18 kilomètres de la première ligne de tramways d'Orléans, entre Fleury-les-Aubrais et Orléans La Source. À cette occasion, le réseau de bus sera restructuré afin d'offrir des correspondances avec le tram et une meilleure desserte inter quartiers. L'arrivée du tramway s'explique, entre autres, par l'augmentation de la population de l'agglomération orléanaise qui atteint aujourd'hui 260 000 habitants. Le tracé de la ligne permet de desservir 21 % des habitants de l'agglomération, 29 % des emplois et 70 % des établissements scolaires ou universitaires. À noter enfin que la maîtrise d'œuvre de ce chantier a été confiée à Systra (filiale de la RATP et de la SNCF).

Orléans a choisi une livrée uniforme « sable de Loire » métallisée et vernie

EXPLOITANT	Semtao
LIGNE	1
STATIONS	24
RÉSEAU	18 kilomètres
MATÉRIEL	Citadis 301
EN SAVOIR PLUS	http://perso.wanadoo.fr/letram.orleans/ et www.semtao.fr



NANTES Le tram, colonne vertébrale du transport

Avec les deux nouveaux tronçons mis en service au mois d'août, le plus long réseau de tramway de France compte désormais 36 kilomètres. L'extension de la première ligne et la création d'une troisième devraient porter la fréquentation à cent quatre-vingt-dix mille passagers par jour. Les résultats aujourd'hui sont à la hauteur des espérances, car, malgré la croissance du volume de déplacements quotidiens, la "part de marché" de l'automobile a diminué. À Nantes, le tramway, qui s'inscrit dans un plan général de déplacements urbains, fait désormais figure de colonne vertébrale du réseau de transports en commun. Les lignes de bus concentriques et des lignes de "cabotage" dans les quartiers viendront compléter la structure axiale du réseau de tramway. Les quarante-six rames actuelles produites par Alstom seront renforcées par vingt-trois nouvelles rames de type Incentro fabriquées par Adtranz. Trois autres extensions sont prévues sur les lignes 2 et 3 à l'horizon 2005. L'agglomération nantaise compte 550 000 habitants et recouvre 21 communes.

Il y a plus de vingt ans, l'agglomération nantaise réalisait la première ligne de tramway moderne de l'Hexagone

EXPLOITANT	Semitan (société d'économie mixte de transports de l'agglomération nantaise)
LIGNE 1	17 kilomètres et 36 stations
LIGNE 2	13,8 kilomètres et 30 stations
LIGNE 3	4 kilomètres et 12 stations
EN SAVOIR PLUS	www.tan.fr

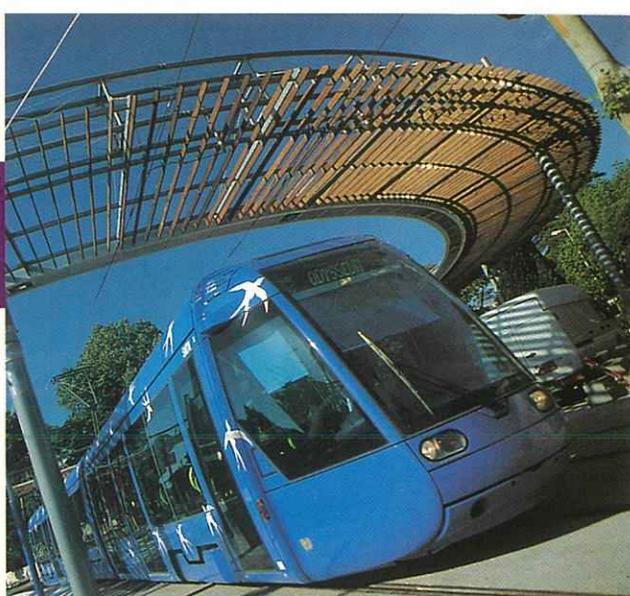


STRASBOURG
Le tram évince la voiture du centre ville

Le tram s'accompagne du redéploiement du réseau bus

La capitale alsacienne se dote d'une deuxième ligne de tramway, inaugurée en septembre, et déploie son réseau sur 25 kilomètres, au lieu de 12,5 kilomètres. Cent cinquante-sept mille clients par jour sont attendus sur le réseau, ce qui doublerait la fréquentation enregistrée sur la seule ligne A. Strasbourg poursuit ainsi un aménagement urbain qui, en dehors de l'éviction de la voiture en centre-ville, rendue aux cyclistes et aux piétons, est aussi une autre façon de vivre dans la cité. Depuis son lancement en 1994, en avance sur les plans de déplacements urbains exigés des grandes villes (1996), le tramway a suscité un nouvel attrait pour tous les transports publics, qui ont enregistré une hausse de 41 %. Deux extensions de lignes sont déjà programmées d'ici à 2003. La communauté urbaine de Strasbourg compte 451 000 habitants et recouvre 27 communes.

MATÉRIEL	Adtranz
EXPLOITANT	la compagnie des transports strasbourgeois (CTS, société d'économie mixte)
LIGNE A	12,5 kilomètres et 22 stations
LIGNES B.C	12,5 kilomètres et 24 stations
EN SAVOIR PLUS	www.mairie-strasbourg.fr



MONTPELLIER
L'hirondelle prend son envol

Capable de transporter soixante-quinze mille personnes par jour sur environ 15 kilomètres en quarante-cinq minutes d'un terminus à l'autre, la première ligne de tramway de Montpellier fait le lien entre des quartiers hétérogènes. Elle relie la zone d'habitat social de La Paillade et le centre de loisirs et de commerces en construction, Odysseum, via la place de Comédie, cœur de la ville, le quartier Antigone conçu par l'architecte catalan Ricardo Boffil, et Port Marianne. Inspiré de l'expérience de Nantes et de Strasbourg, le tramway veut "réunifier la cité", comme le précise le maire Georges Frêche. Vu le succès du tram, deux autres lignes sont prévues d'ici à 2008.

Le design des rames a été confié aux stylistes Garouste et Bonneti, célèbres pour leurs flacons de parfum Nina Ricci

EXPLOITANT	TAM (Transports de l'agglomération de Montpellier), groupe Transdev
LIGNE	1 (Mosson-Odysseum), qui fonctionne de 5 heures à 1 heure du matin
STATIONS	28 avec une interstation moyenne de 560 mètres
RÉSEAU	15,2 kilomètres
MATÉRIEL	Citadis 301
EN SAVOIR PLUS	www.montpellier-district.com

Et ailleurs en France...

■ **Grenoble** : Après le prolongement de la ligne A du tramway, celui de la ligne B est programmé pour mars prochain. La troisième ligne (ligne C), prévue pour 2005, traversera la ville sur l'axe est/ouest par les Grands

Boulevards et desservira cinq communes sur 21 stations et 13,5 km de long.
 ■ **Lyon**. À la fin de l'année, les deux premières lignes de tramway seront en service.
 ■ **Marseille**. Le conseil municipal de Marseille

a adopté le 17 juillet le projet d'extension de son réseau tramway : 15,4 km de lignes nouvelles seront ainsi réalisées.
 ■ **Bordeaux**. Le tramway est prévu pour 2003 avec une première tranche de 22 km répartis en trois lignes.

■ **Valenciennes**. L'ouverture de la première ligne de tramway est prévue pour 2003. Le premier tronçon d'une longueur de 10 km reliera le pôle universitaire au Nord-Est en passant par le centre de la ville.

Luxembourg, la station écologique

Cinquième des neuf stations à thème du centenaire, la gare Luxembourg de la ligne B du RER organise sur ses quais fraîchement rénovés une vaste opération d'information sur l'écologie urbaine.



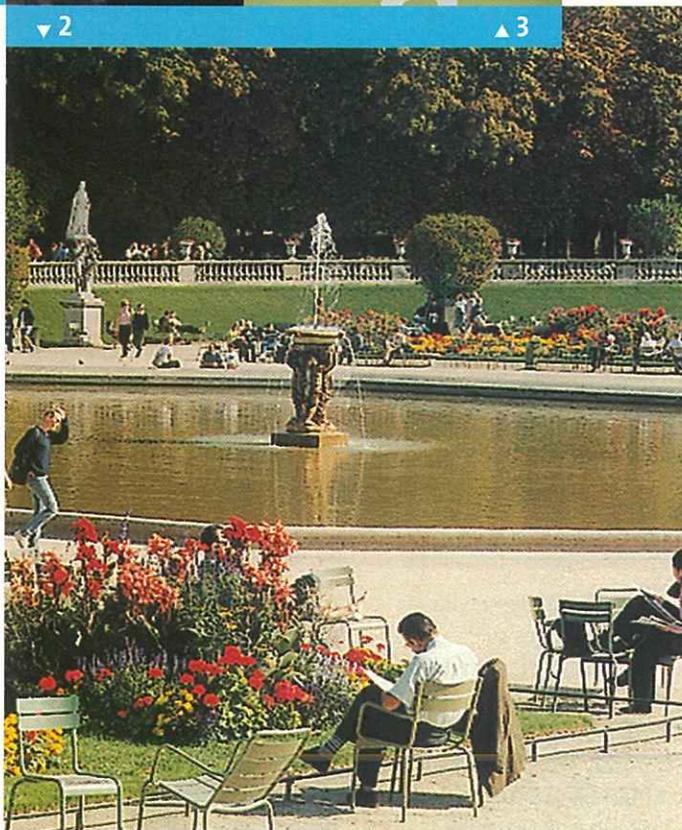
3 SUR CHAQUE QUAÏ, LE PLUS GRAND JOURNAL MURAL DU MONDE, conçu avec l'hebdomadaire *Courrier international*. Neuf affiches de 6 x 4 mètres informent les voyageurs sur la ville dans sa dimension écologique. Chaque visuel pose une question : « Jusqu'à où la voiture ? », « Jusqu'à où les déchets ? »... et apporte des réponses en comparant Paris à d'autres métropoles. Ce journal sera renouvelé tous les trimestres.

1 LA GARE LUXEMBOURG A ÉTÉ INAUGURÉE LE 22 SEPTEMBRE

pendant la Semaine des transports publics, à l'occasion de la journée européenne « En ville sans ma voiture ». En présence de Dominique Voynet, ministre de l'Aménagement du territoire et de l'Environnement, de Jean Tiberi, maire de Paris, et de Jean-Paul Bailly.

2 À PROXIMITÉ DU JARDIN DU LUXEMBOURG,

le plus vaste et le plus fréquenté de Paris, la gare Luxembourg ne pouvait qu'être consacrée à l'écologie urbaine. L'agence Caravansérail, spécialisée dans la mise en espace d'expositions, a été retenue après un concours européen pour concevoir le projet.



Jusqu'ou en bas ?

Dans Paris, on compte 1 800 kilomètres de conduites d'eau potable à 1 mètre de profondeur, 188 kilomètres de lignes de métro et de RER jusqu'à 36 mètres de profondeur, 2 350 kilomètres d'égouts jusqu'à 30 mètres de profondeur.

(Source : Ville de Paris, RATP)

4 POUR UNE LECTURE DÉTAILLÉE, UNE FRISE

sur les affiches reprend les articles du magazine inséré chaque trimestre, en supplément, dans *Courrier international*. Le premier thème évoque « les frontières de la ville ».

5 L'IMMENSE VOÛTE SOUTERRAINE,

la plus grande de Paris en pierre calcaire, noircie par la fumée des locomotives du chemin de fer d'Orléans, a été nettoyée par sablage.

SIMONE FEIGNIER

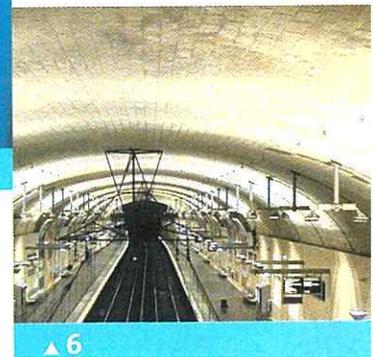
▲ 4

▼ 5

6 LA GARE LUXEMBOURG RÉNOVÉE BÉNÉFICIE D'UN ÉCLAIRAGE EN APPLIQUES

qui met en valeur le niveau des quais et la voûte. Les piédroits sont habillés de pierres de vêture en béton poli, posées sur l'ossature de l'ancien carrelage de cette gare, qui fut construite par les Chemins de fer d'Orléans en 1895.

▲ 6



Une parure de perles à Palais-Royal

Étincelant comme une robe de princesse, le Kiosque des noctambules recouvre depuis fin octobre l'entrée de la station Palais-Royal-Musée-du-Louvre. Une œuvre d'art signée Jean-Michel Othoniel.

Deux coupoles, supportées par six colonnes aux branches habillées de boules de verre multicolores, abritent la bouche de métro et un espace accueillant les noctambules. Ci-dessous, la maquette du Kiosque.



Interview de Jean-Michel Othoniel



J.-F. MAUBOUSSIN/DGCC-AV

■ Pouvez-vous expliquer ce qui vous a incité à répondre au projet de la RATP ?

Quand la RATP m'a sollicité pour cette création, j'ai proposé un projet complètement libéré de toute contrainte dans la mesure où je pensais n'avoir aucune chance d'être retenu. Sans angoisse existentielle, j'ai présenté une œuvre onirique, un rêve qui ne se réaliserait sans doute jamais.

■ Pourquoi avoir choisi une bouche de métro ?

Pour moi, la bouche de métro est une métaphore de l'an 2000, le passage du caché au révélé, de l'obscur à la lumière, et surtout un espace physique plein d'espérance. Créer une œuvre à cet endroit permettait aux voyageurs qui empruntent ce passage d'aller vers des choses meilleures en l'an 2000. C'est mon côté optimiste.

■ Pourquoi avoir appelé cette sculpture le Kiosque des noctambules ?

Cette appellation résonne comme un appel au plaisir. Elle renvoie à plusieurs idées : un endroit magique pour les gens qui sortiront de la Comédie-Française et du Palais-Royal. Mais aussi, lorsque Paris s'endort, un kiosque ouvert sur la ville, éclairé la nuit, offrant ainsi un monde féérique. Pour la première fois, on s'adresse aux passants, c'est-à-dire que l'on ouvre l'art à tous. Ce qui m'intéresse, c'est de voir leur réaction et, pourquoi pas, leur donner l'envie d'entrer dans les musées.

de vieillissement et de chocs thermiques. Des précautions ont été prises pour éviter les dégradations. Les perles, à une hauteur de 3 mètres du sol, sont en effet difficiles d'accès. En revanche, la balustrade, habillée de verre, est davantage exposée. Pour pallier les risques éventuels, un concept modulable a été retenu, afin de changer, le cas échéant, les parties endommagées. Cette œuvre renforce la politique culturelle développée depuis quelques années à la RATP, répondant au besoin d'étonnement et de découverte des voyageurs.

CATHERINE HOUËL

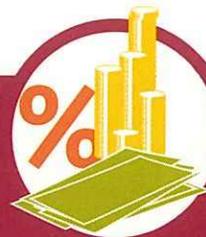


Arbres scintillants aux perles multicolores, rouges, orangées, ambre... Le Kiosque des noctambules, imaginé par l'artiste Jean-Michel Othoniel, s'érige depuis fin octobre place Colette, à la station de métro Palais-Royal-Musée-du-Louvre (ligne 1). Une sculpture en perles de verre montée sur une structure en fonte. L'éclairage, qui semble émaner de l'intérieur, donne vie à cette œuvre spectaculaire. Fasciné par les entrées Guimard, le sculpteur Jean-Michel Othoniel a souhaité conserver ce langage du métro en reprenant certains matériaux de base utilisés en 1900. Le choix de la station Palais-Royal-Musée-du-Louvre répond à la volonté de l'entreprise de créer une sculpture sur la ligne 1, la centenaire du métro. De plus, ce site prestigieux, théâtral, sis entre la Comédie-Française et l'hôtel du Louvre, a séduit l'artiste (voir interview). À la fois entrée de métro et sculpture contemporaine, l'œuvre aurait pu déstabiliser les voyageurs. C'est pourquoi la signalétique a été quelque peu revue. Plus discrète, elle ne manquera pas de

Toutes les précautions ont été prises pour protéger « le Kiosque des noctambules »

donner des indications suffisantes. Pour ce qui est de la maintenance, certains matériaux choisis présentent l'avantage d'être bien connus du département ITA, dont l'expérience en matière d'entretien est grande. Cependant, le verre soumis aux intempéries, à l'épreuve du temps, voire au vandalisme, a nécessité une batterie de tests

Tick'épargne : le bon placement



Tick'épargne est le plan d'épargne d'entreprise, institué depuis le 1^{er} octobre 1988, en faveur du personnel. Il permet de se constituer, avec l'aide de l'entreprise, une épargne sûre et bénéficiant d'exonérations fiscales. Tick'épargne compte aujourd'hui plus de six mille adhérents.

QUI PEUT ADHÉRER ?

- **Les agents stagiaires, commissionnés, contractuels, auxiliaires ou détachés** (art. 21 et 33 du statut du personnel), sous réserve qu'ils aient au moins six mois d'ancienneté dans l'entreprise.
- **Lors de leur départ à la retraite**, les agents déjà adhérents peuvent continuer à en bénéficier, mais ils n'ont plus droit à l'abondement de la RATP.

SIMPLICITÉ DU PLACEMENT

- **Taux d'intérêt** : il est supérieur de 4 points à celui du livret A de la Caisse d'épargne et ne peut être inférieur à 7 %.
- **Fiscalité** : la plus-value est exonérée d'impôt sur le revenu mais soumise à la CSG, la CRDS et au prélèvement social de 2 %, conformément à la réglementation en vigueur.
- **Contribution de la RATP** : l'entreprise majore les versements par un système d'abondement. La majoration est de 25 % pour tout

versement jusqu'à 1 000 francs (152,45 euros), de 15 % de 1 001 à 3 000 francs (457,35 euros) et de 10 % pour plus de 3 000 francs. L'abondement est limité à 2 000 francs (304,90 euros) par adhérent et par année civile.

- **Investies en obligations**, les sommes versées sont placées pour une durée minimale de cinq ans. Elles deviennent disponibles le 1^{er} juillet de la cinquième année suivant le versement. La loi prévoit de nombreux cas de déblocage anticipé des fonds.

LIBERTÉ DES VERSEMENTS

- **En francs ou en euros** jusqu'au 31 décembre 2001 puis en euros uniquement à partir du 1^{er} janvier 2002.
- **Régulièrement par prélèvement automatique** mensuel ou trimestriel (50 francs au minimum) ou par chèque (250 francs au minimum) quand on le veut.
- **Ils peuvent être interrompus ou modifiés** à tout moment. Versements complémentaires par chèque possibles.
- **Les versements** effectués chaque année ne peuvent dépasser le quart de la rémunération annuelle brute.

GESTION DE TICK'ÉPARGNE

- **Les frais de gestion** du placement de Tick'épargne sont pris en charge par la RATP.
- **La gestion financière** est confiée à Interépargne, société française spécialisée dans la gestion de l'épargne salariale.
- **Le contrôle de gestion** est fait par un conseil de surveillance composé de représentants de la direction de la RATP, des organisations syndicales signataires du protocole d'accord et des adhérents.

SIMONE FEIGNIER

contact

POUR EN SAVOIR PLUS OU ADHÉRER À TICK'ÉPARGNE

- **Contactez son responsable des ressources humaines ou le département GIS.**
- **Accueil téléphonique au (01 44 6) 8 37 03.**



Une centaine de produits sont proposés dans la boutique de la salle d'échanges de Châtelet.

The Métro Shop à Châtelet-les-Halles

Montres, briquets, cartes postales, T-shirts, stylos, puzzles, *Mugs*..., à l'effigie du patrimoine de la RATP et des transports parisiens sont désormais en vente dans la boutique « Métro & Bus Paris, objets du patrimoine », située dans la salle d'échanges de Châtelet-les-Halles. Elle est ouverte

du mardi au samedi de 10 h 30 à 19 h 30. Une centaine de produits sont proposés aux touristes, visiteurs et Franciliens, pour un prix moyen variant entre 10 et 100 francs. À l'occasion du centenaire du métro, la RATP a voulu répondre aux attentes des voyageurs et des touristes

en leur offrant la possibilité de (re)découvrir son patrimoine avec des objets pratiques, ludiques et esthétiques. À noter que les agents de l'entreprise bénéficient d'une remise de 20 % sur l'ensemble des produits, à l'exception du rayon librairie du fait de la loi sur le prix unique.



LE MONDIAL DE L'AUTO EN MÉTRO

À l'occasion du Mondial de l'automobile, qui s'est déroulé du 30 septembre au 15 octobre à la Porte de Versailles, la RATP et les organisateurs se sont associés pour proposer aux visiteurs du salon un billet combiné. Ce titre de transport aller et retour, accompagné de l'entrée au Mondial pour 68 francs, a été vendu dans cent cinquante stations et gares, ainsi que dans les agences commerciales de la RATP.

L'ART SOUS LE MÉTRO

Du 21 septembre au 1^{er} octobre, le « 13^e art » a proposé, à la salle des fêtes du 13^e arrondissement, une exposition collective, regroupant les œuvres de deux cent vingt artistes, intitulée « Tentations ». À cette occasion, entre les stations Corvisart et Glacière, le viaduc de la ligne 6, situé sur le boulevard Auguste-Blanqui, a accueilli cinquante-cinq toiles d'artistes contemporains possédant leur atelier dans le quartier. Ces tableaux, exposés dans un cadre original, ont mis en valeur l'architecture du métro. Les artistes ont

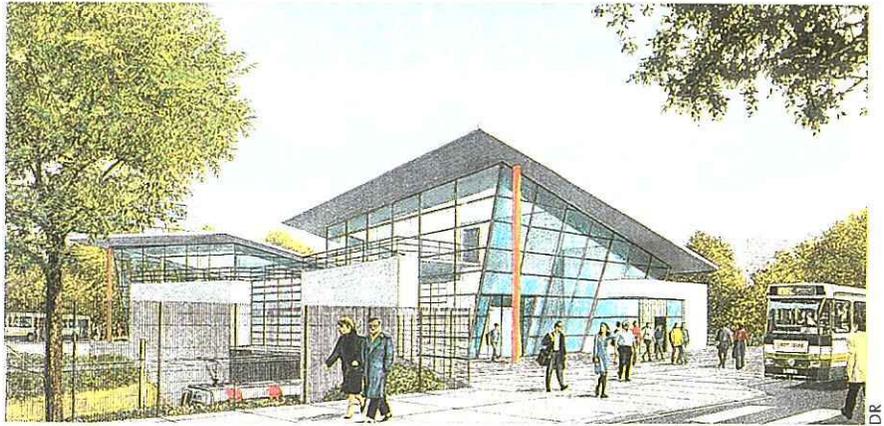


G. ALIGON/DC-AV

également ouvert leur atelier au public. Un bus gratuit a été affrété par l'entreprise, sur le parvis de la mairie du 13^e, afin d'amener les visiteurs à découvrir ces lieux de création. Pour en savoir plus : www.le13eme-art.com

UN PÔLE D'ÉCHANGES À NOISY-CHAMPS

Le 18 novembre, le pôle multimodal de Noisy-Champs, sur la ligne A du RER, s'ouvre au public. Il a été construit, à côté du bâtiment des voyageurs existant, pour répondre à la hausse du trafic local, entraînée par la création du pôle universitaire de la cité Descartes. Le pôle comprend un bâtiment pour voyageurs, bâti au-dessus des voies, avec points d'accueil, de vente et d'information. Deux ascenseurs donnent l'accès aux quais pour les personnes handicapées. Ce bâtiment est lié à une gare routière, avec cinq Aribus vitrés pour protéger les voyageurs des intempéries. À proximité, un parking gratuit de deux cent



soixante-seize places, deux garages à vélos et une station de taxis. Les carrefours desservant le nouveau pôle d'échanges ont été remaniés et des passages protégés créés aux débouchés du nouveau bâtiment. Les talus, replantés, conserveront à ce quartier

le charme de ses espaces verts. Un réaménagement, effectué en concertation avec les élus locaux et Epamarne, aménageur du secteur, qui constitue une amélioration certaine pour les seize mille voyageurs quotidiens de la gare de Noisy-Champs.

LE TVR DE NANCY PRÉSENTÉ À LA RATP

Le tramway sur pneus de Bombardier Transport a été présenté sur le site du Trans Val-de-Marne, lors de la Semaine des transports publics, les 20, 21 et 22 septembre. Il sera prochainement en service dans la communauté urbaine du grand Nancy – les livraisons ont commencé en juin 2000 – et équipera également, en 2002, l'agglomération

de Caen. Le tramway sur pneus avait été expérimenté dans le secteur du TVM entre les mois de novembre 1997 et de décembre 1999. La RATP poursuit l'expérimentation des systèmes intermédiaires : le TransLohr, de l'industriel alsacien Lohr Industrie, devrait arriver ce mois-ci, suivi par le Civid'Irisbus et de Matra en 2001-2002.



J.F. MAUBOUSSIN/DCC-AV

4 DÉCEMBRE

Parution des deux premiers tomes des livres d'art du centenaire. Le tome I est consacré à Jean-Michel Othoniel, créateur du Kiosque des noctambules à la station Palais-Royal-Musée-du-Louvre (entrée place Colette) cf. p. 22. Le tome II concerne Philippe Favler, artiste du « Pili fantasmagorique », dont l'œuvre sera installée à la station Pyramides.

Agenda

JUSQU'AU 1^{ER} JANVIER 2001

Centenaire du métro : exposition-spectacle « Le Siècle Métro » dans le hall de la Maison de la RATP

10, 11 ET 12 NOVEMBRE

Salon de l'environnement : la RATP est partenaire du salon et dispose d'un stand où sont présentées les différentes actions

ménées par l'entreprise dans les domaines de l'environnement et de l'écologie urbaine.

18 ET 19 NOVEMBRE

Onzième cross International du CRE à Fontenay-les-Bris.

21 NOVEMBRE

Exposition du service social (GIS) avec la participation de

l'association Amitié Présence sur le thème de la « prévention alcool » aux ateliers de Saint-Fargeau (MRF).

FIN NOVEMBRE

Centenaire du métro. Présentation de la station Pasteur (ligne 12) sur le thème de la « santé ».

COURANT DÉCEMBRE

Centenaire du métro : présentation de la station de métro Carrefour-Pleyel (ligne 13) consacrée à la musique.

Site protégé : le PC2 en piste



B. MARGUERITE/DGC-AV

Le 2 octobre, PC2 a été mis en service. Une date anniversaire puisqu'il y a un an la ligne PC se restructurait en trois arcs : PC1, de la porte de Charenton à la porte de Champerret, PC2 de la porte d'Italie à la porte de la Villette, et PC3, de la porte des Lilas à la porte Maillot. Sur PC2, les Agora « L » articulés circulent en site protégé sur la totalité du parcours. Une bordurette haute de 12 centimètres délimite les couloirs des bus et les rendent pratiquement infranchissables pour les voitures et

les motos. Les bornes installées aux points d'arrêt renseignent sur le temps d'attente avant le passage des deux prochains bus. À l'intérieur des véhicules des lignes PC2 et PC3, un écran affiche les noms des points d'arrêt et la destination durant le trajet. Les voyageurs devront patienter jusqu'au mois de novembre pour bénéficier des annonces sonores. Rendez-vous plus lointain, en octobre 2001, sur PC3, qui bénéficiera alors, lui aussi, d'aménagements de site protégé.

LES AGENTS À LA RENCONTRE DES CLIENTS

Cent seize points de rencontres (stations de métro, gares routières, centres commerciaux, établissements scolaires...) pour l'opération « Demandez-nous la ville », qui a eu lieu du 4 au 22 septembre à Paris et en région parisienne. Environ mille cinq cents agents de l'entreprise sont partis à la rencontre des Franciliens pour répondre à toutes leurs questions et leur proposer la solution de transport la mieux adaptée à leurs besoins de déplacement. Ils



DR

ont également informés sur les « services plus » (bouquets de services, bornes internet...), offerts par l'entreprise, et leur ont présenté les titres « sans soucis » que sont la Carte Intégrale et Imagine "R". Un jeu-concours a été organisé sur les stands avec, à la clef, des week-ends à l'étranger à gagner. La RATP réaffirme ainsi son souhait d'être au plus près des préoccupations de ses voyageurs.

UNE MACHINE À LAVER SUR LA LIGNE 5

Elle a pour nom BR Trike : c'est une nouvelle machine à laver les stations de métro. Plus performante et plus légère, à l'image des machines existant sur le RER, elle nettoie couloirs et salles d'échanges. Livrée à la fin de juillet à la station Bastille, sur la ligne 5, elle est attendue, toujours sur la 5, à Place-d'Italie puis à Jaurès.



D. DUPUY/DGC-AV

Marais et Écoles : un projet de bus électriques

Les voyageurs ont apprécié la présentation des futures dessertes de proximité des quartiers du Marais – 3^e et 4^e arrondissements – et des Écoles – 5^e et 6^e arrondissements – assurée par des bus électriques. Une avant-première qui coïncidait avec la Semaine des transports publics, du 18 au 22 septembre.



G. AILGON/DGC-AV

COURANT DÉCEMBRE

Inauguration de la fresque « Nés un 19 juillet », ainsi que de la salle des billets et des couloirs de correspondance sur le thème « Ils font le métro » à la station Montparnasse-Bienvenue (lignes 4, 6, 12 et 13).

12 DÉCEMBRE

Exposition du service social (GIS)

avec la participation de l'association Amitié Présence sur le thème de la « prévention alcool » aux ateliers de Saint-Fargeau (MRF).

DU 29 NOVEMBRE AU 4 DÉCEMBRE

Salon du livre de la jeunesse, en partenariat avec la RATP, à Montreuil (Seine-Saint-Denis).



DR

EOLE : 38 MILLIONS DE VOYAGEURS

Eole, ligne E du RER SNCF, fait ses comptes un an après sa mise en service en juillet 1999. Elle a transporté, de Paris à Chelles-Gournay et Villiers-sur-Marne-Le Plessis-Tréville, 38 millions de voyageurs. Un chiffre qui montre que la ligne E répond bien à une demande

de déplacements entre l'est de l'Ile-de-France et Paris. Mais aussi entre les gares Haussmann-Saint-Lazare et Magenta, comme l'indique le chiffre du trafic entre ces deux gares, estimé à 76 000 voyageurs quotidiens. La ligne E devrait être prochainement prolongée jusqu'à Tournan-en-Brie.

ÉCHANGES EUROPÉENS SUR LES ACHATS

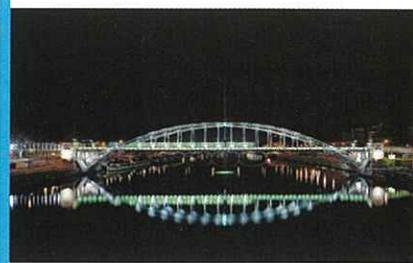
« L'European Council on purchasing », séminaire européen à propos des achats, s'est tenu à la Maison de la RATP les 28 et 29 septembre, sur l'invitation de l'entreprise. Il a réuni les directeurs des achats d'entreprises européennes publiques ou privées telles que Nestlé,

Guinness, Deutsche Bank, Du Pont de Nemours... Le séminaire fut l'occasion d'échanges, en particulier, sur le commerce électronique interentreprises. Il s'est terminé par la visite de la ligne 14.

Contact - Guy Leroi, HAL, tél. : (01 48 04) 11 26.

Pont d'Austerlitz : un prix lumineux

Le pont d'Austerlitz, illuminé par la RATP, s'est vu remettre la seule distinction parisienne, le 27 octobre, par le jury du concours national 2000 « Lumières et monuments », dans la catégorie patrimoine moderne. Ce concours récompense les plus belles réalisations dans le domaine du design de la lumière. Coup de projecteur également au talent de Benoît Laloz, éclairagiste, concepteur de ce montage lumineux.



DR

UN INGÉNIEUR DE SHANGHAI EN FORMATION SUR LA B



La ligne B du RER a accueilli d'août à octobre madame Li Xiaoyue, jeune ingénieur chinois, spécialisée dans les problèmes de signalisation

à la Compagnie du métro de Shanghai. À l'origine de cette formation, une première en la matière, l'association Paris-Ile-de-France Capitale économique ayant sollicité ses adhérents – une centaine de grandes entreprises de la région : Accor, SNCF, Aéroports de Paris... et la RATP – afin de promouvoir les échanges économiques, techniques et de personnel qualifié entre la France et la République populaire de Chine. Intéressée par les aspects opérationnels et techniques, Sacem n'a plus de secret pour madame Li. Contact - Évelyne Marielle, DEV, tél. : (01 44 6) 8 30 07.



FESTIVAL INTERNATIONAL DE LA VILLE À CRÉTEIL

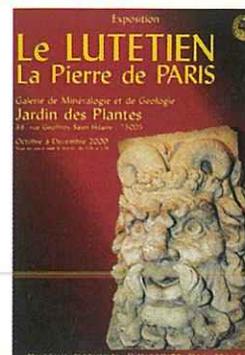
Pour la deuxième année consécutive, la Ville de Créteil a organisé, les 22, 23 et 24 septembre, le Festival international de la ville. Au programme : débats, forums, tables rondes autour du thème « Villes en Europe ». Cette manifestation, placée sous le haut patronage de l'Unesco, avec de nombreux partenaires, dont la RATP qui a animé une table ronde

sur le thème des transports publics au XXI^e siècle. La programmation culturelle et artistique a été très remarquée avec, entre autres, *Shazam*, de Philippe Découflé. Richard Bohringer, invité d'honneur du festival, a présenté un spectacle à partir des extraits de son ouvrage *C'est beau une ville la nuit*.

Pour en savoir plus : www.festiville.org

LA PIERRE DE PARIS S'EXPOSE AU MUSÉE

« Le Lutétien, la pierre de Paris », tel est le thème de l'exposition consacrée à cette période géologique présentée d'octobre à décembre 2000 au Muséum national d'histoire naturelle. La RATP y participe, par l'intermédiaire de Jean-Claude Fabre, géologue au département ITA et aujourd'hui retraité, avec le prêt de documents iconographiques, d'outils de forage et d'échantillons. C'est dans le calcaire lutétien qu'ont été réalisés les tunnels du métro et du RER. Galerie de minéralogie-géologie, 36, rue Geoffroy-Saint-Hilaire, Paris 5^e, de 10 heures à 17 heures, sauf le mardi.



DR



G. ALIGON/DGC-AV

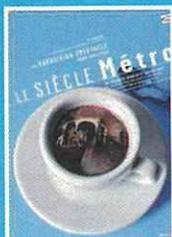
Résultats des prix de l'Implication

Pour l'instauration de son « réseau jeunesse : assistance tutorat », une équipe d'ESE a remporté le prix de l'Implication et le prix du Public. Le but de ce réseau est d'aider les jeunes en contrat de qualification à obtenir leur diplôme (BEP, bac pro et BTS) et à réussir leur embauche au sein de l'entreprise.

Les acteurs sont des jeunes de la même génération que les « tutorés » et ont suivi le même parcours d'études en alternance. Un atout important pour l'avenir de ces jeunes. Cette équipe a représenté la RATP au prix de l'Adéfipe, les 4, 5 et 6 octobre, à Aix-les-Bains, remporté par la SNCF Paris-Est.

DÉCOUVRIR « LE SIÈCLE MÉTRO »

Le 19 juillet 2000, cent ans jour pour jour après la mise en service de la première ligne de métro, s'installait à la Maison de la RATP l'exposition-spectacle « Le Siècle Métro ». Rythmée par le son et l'image, cette exposition gratuite vous fait traverser le siècle en trois étapes : La Halle 1900, La ligne du siècle (1900-2000) et La Coupole 2000. Ce spectacle, qui a déjà fait plus de quarante mille entrées, s'achèvera le 31 décembre 2000. Pour vous y rendre : Maison de la RATP, 189, rue de Bercy, 75012 Paris, tous les jours, sauf le samedi, de 10 heures à 18 heures ; métro ou RER : Gare-de-Lyon.



Brèves

UNITÉ PAT LOGEMENT : LA BONNE ADRESSE

Pour tout renseignement relatif aux aides au logement ou à l'attribution de logement du parc RATP, s'adresser à Michèle Roure, PAT-LOGT, Lyon-Bercy, Maison de la RATP, 51, bloc B, 54, quai de la Rapée, 75599 Paris Cedex 12, tél. : (01 53 4) 6 42 36.

UNE STATION SERVICE VÉLOS À NEUILLY-PLAISANCE

Vélo, métro, boulot... Une initiative proposée par la RATP pour ses voyageurs. Au cœur du pôle multimodal de Neuilly-Plaisance (RER A), une station service vélos pourra accueillir plus de deux cents vélos et une flotte de quatre-vingt-dix vélos de location Roue libre. Cet espace, situé sous le viaduc du RER, propose aux cyclistes un stationnement fermé, avec gardien, des locations, un service de petites réparations et la vente de produits dérivés. À des

prix attractifs, cette initiative assure une complémentarité sans risque avec les transports en commun et permet au voyageur d'associer vie professionnelle et vie sportive.



D.R.

PANORAMIQUES

LIGNE 9 : LE RVB SE POURSUIT

Les travaux de RVB (renouvellement de la voie ballastée) continuent sur la ligne 9. Du 25 septembre au 31 octobre et du 6 novembre à début décembre, le trafic sera interrompu entre les stations Oberkampf et Mairie-de-Montreuil. Un service gratuit de bus de remplacement est mis en place.

UN DEUXIÈME BOUQUET DE SERVICES

Un deuxième bouquet de services ouvre le 18 octobre à la station Basilique-de-Saint-Denis, sur la ligne 13. Installé dans la mezzanine d'accès aux quais, de taille plus réduite que le premier bouquet situé à Miromesnil (ligne 9), il comporte des automates, sans présence d'agents. Prochains bouquets prévus d'ici à la fin de l'année à Alma-Marceau et Grands Boulevards.

CROSS DU CRE : 11^E ÉDITION

Pour sa onzième édition, le cross du comité d'entreprise de la RATP se déroulera les 18 et 19 novembre 2000 au parc du Château de Fontenay-lès-Briis. Vingt et une courses ouvertes à tous, dont un maxi-cross, un cross court et des courses pour les enfants. Inscriptions et renseignements - tél. : (01 48 1) 8 92 00 ; CRE-RATP, service cross, 68, avenue Gambetta, BP 119, 93172 Bagnole.

Jean-Pierre, artiste-pêcheur



DR

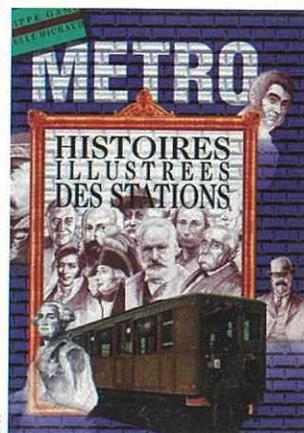


Se ressourcer, prendre des bouffées d'oxygène, c'est pour moi un besoin vital », explique Jean-Pierre Bleyer, technicien supérieur au département MRF. En dehors de l'entreprise, sa vie est animée de multiples hobbies. « Chanteur, animateur, imitateur, j'ai été choriste dans une émission de Patrick Sébastien et je viens d'être sollicité pour *Starmania* », exprime Jean-Pierre. Mais, bien avant, dès l'âge de 5 ans, il accompagnait son père à la pêche, ce qui le passionnait. Observer les poissons, la nature, la faune aquatique, l'attire de plus en plus. « Pour allier pêche, nature et art,

je me suis lancé dans l'aventure de "l'ichtyotaxidermie" », poursuit-il. Amalgame entre microchirurgie, sculpture et peinture, l'ichtyotaxidermie consiste à dépecer minutieusement le poisson en conservant sa peau, ses écailles, ses nageoires et son crâne. Une fois la peau tannée et traitée, le sculpteur de polystyrène se met à l'œuvre pour redonner forme au poisson. « Reste la peinture, précise Jean-Pierre. Le poisson perd sa couleur, c'est pourquoi, à l'aide d'un aérographe, un pistolet à peinture de la taille d'un stylo à bille, je lui redonne un dégradé de couleurs. » Il conclut : « Je me projette dans les poissons de plomb. »

L'US MÉTRO SE MET AU VOLANT

Une section de badminton vient d'être créée à l'US Métro. Elle pourra participer aux rencontres interclubs et aux championnats individuels organisés par la fédération. Les entraînements ont lieu dans le 12^e arrondissement, le mardi de 20 heures à 22 heures, les mercredi et jeudi de 9 heures à 12 heures (sous réserve pour ces deux jours) et le vendredi de 14 heures à 19 heures. Tarifs : 364 francs pour les agents et 202 francs pour les enfants. Renseignements complémentaires - tél. : 01 46 82 96 57.



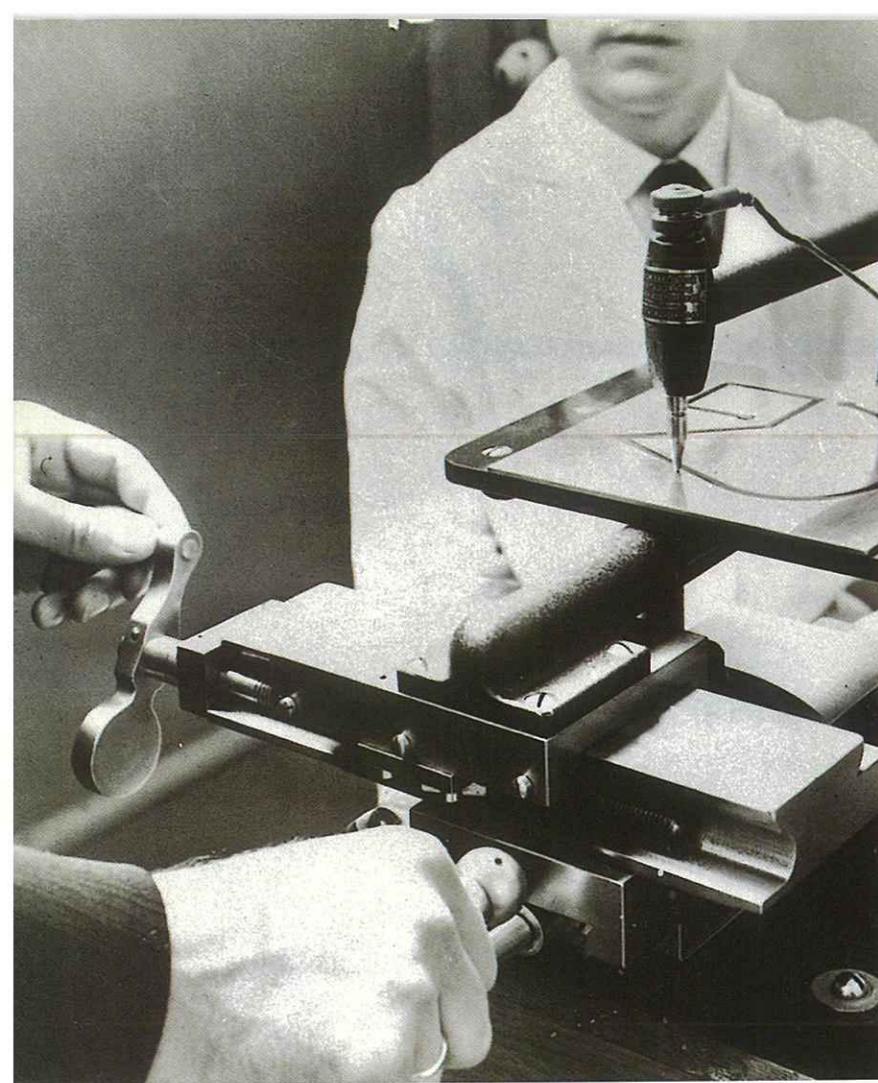
DR

UN NOM, UNE STATION, UNE ILLUSTRATION

L'ouvrage *Histoires illustrées des stations de métro*, de Philippe Game et Danièle Michaud, qui vient de paraître, nous propose à travers les 297 stations du métro un voyage dans le temps. Les 297 noms de stations, accompagnés d'une illustration, sont « décortiqués ». Ainsi, l'on découvre notamment que la station Balard rend hommage au scientifique Antoine-Jérôme Balard (1802-1876), qu'Étienne Marcel était prévôt des marchands de Paris au XIV^e siècle, etc. L'occasion d'apprendre d'une autre manière. *Histoires illustrées des stations de métro*, éditions Moréna, 300 pages, 157 francs, en vente en librairie.

En 1927, le test du tourneur apparaît à la STCRP* dans la sélection des conducteurs de tramway. Cette épreuve, aujourd'hui informatisée, aura été passée cette année par plus de deux mille candidats.

Chargé par la STCRP de mettre au point une méthode permettant un choix rationnel des conducteurs de tramway, Jean-Maurice Lahy, psychosociologue, donne sa pleine utilisation au test du tourneur en définissant son tracé. Le test consiste à déplacer le pointeau sur la piste le plus vite possible à l'aide de deux manivelles qui doivent être simultanément actionnées à des vitesses différentes. Tout écart de la figure constitue une faute. Cette épreuve expérimente la capacité de coordination en motricité fine. Les méthodes de sélection psychotechniques, alors à l'avant-garde, contribuent à faire baisser le nombre des accidents qui apparut inférieur de 16,5 % chez les conducteurs sélectionnés comparativement à ceux qui n'avaient pas été soumis au test. En 1953, lors d'une visite au laboratoire de psychotechnique de la RATP, Boris Vian réalisa un bon résultat : 122 secondes de rapidité et six sorties de piste.

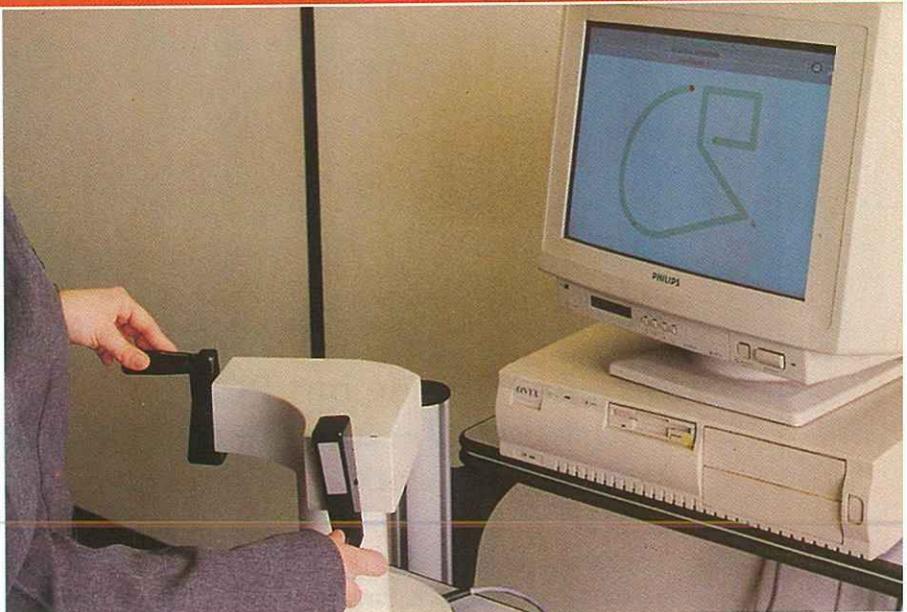


Le test du tourneur passe l'épreuve du temps

Le principe du test informatisé en 1987 reste identique, la bille visible à l'écran se substituant au pointeau. Pour optimiser la période de sélection, l'épreuve devient collective avec l'examen de six candidats machinistes en même temps. Il existe des différences qui semblent plus marquées entre les hommes et les femmes, pour lesquelles on reconnaît qu'elles se repèrent autrement que les hommes dans l'espace. Le test du tourneur, connu dans le monde entier, est principalement utilisé dans les entreprises de transport. Mais on ne sélectionne plus aujourd'hui uniquement sur des tests psychomoteurs et de niveau. La prise en compte de facteurs liés à la personnalité permet d'estimer une bonne probabilité d'adaptation dans des métiers appelés à évoluer face à leur environnement.

NADINE GUÉRIN

* Société des transports en commun de la région parisienne.



B. CHABROL/DGC-AV

Quoi

de

neuf



© RATP 2002 / BIC 774 888 888 Paris



LE BUS AU RYTHME DE VOTRE VIE

**Nouvelle ligne de bus PC2
de Porte d'Italie à Porte de la Villette :**

- Rapidité et régularité • Information en temps réel
- Confort et accessibilité • Respect de l'environnement

En partenariat avec le Conseil Régional d'Ile-de-France, la Mairie de Paris
et le Syndicat des Transports Parisiens.

