

Centenaire: un métro très culturel

Assistance aux sans-abri

Les agents de RATP Assistance, tous volontaires, vont chaque jour à la rencontre des sans-abri et leur proposent des solutions d'accueil.



Les bus au gaz en gros plan



Le bus Heuliez au gaz de pétrole liquéfié (GPL) et le bus Renault au gaz naturel pour véhicules (GNV) seront mis en circulation en juillet 1999. Les deux modèles par le menu.

technologie /

port

Panoramiques P.3 L'euro à la RATP

Dans la ville P.8 Assistance aux sans-abri

La RATP est aujourd'hui au cœur d'un dispositif social d'urgence en faveur des sans-abri. Des agents de RATP Assistance, tous volontaires, viennent à la rencontre des exclus et leur proposent des solutions d'accueil.



Correspondances P.12 Bordeaux choisit le tramway

Bordeaux a confié à Systra la maîtrise d'œuvre pour la réalisation de son réseau de trois lignes de tramway.

Aller-Retour P.14 Les jeunes adoptent Imagine R

Lancé en septembre 1998, Imagine R, l'abonnement de transport à destination des jeunes, connaît un franc succès et prépare déjà sa prochaine rentrée.

Ressources P.22 En cas d'agression

Les départements concernés se mobilisent pour une meilleure prise en charge des agents victimes d'agression. En fiches, les demandes à réaliser et l'assistance proposée.

Arrêt sur P.24 Bus au gaz : les deux modèles en gros plan

La RATP a retenu deux constructeurs pour l'achat de ses bus au gaz : Renault et Heuliez. L'arrivée de la première tranche des bus à Créteil et à Aubervilliers est prévue pour juillet 1999.

DOSSIER

LES STATIONS DU CENTENAIRE

- La RATP fêtera en 2000 le centenaire du métro. A cette occasion, elle proposera des thèmes culturels dans neuf stations – Tuileries, Luxembourg, Villejuif-Léo-Lagrange, Carrefour-Pleyel, Europe, Montparnasse-Bienvenue, Bonne-Nouvelle, Saint-Germain-des-Près et Pasteur. Pleins feux sur le renouveau du métro. **P.16**
- Un coup de projecteur sur les neuf projets de stations culturelles : sport à Villejuif-Léo-Lagrange, cinéma à Bonne-Nouvelle, création à Saint-Germain-des-Près... **P.18 à 20**
- Les stations Franklin-Roosevelt, Louvre, Arts-et-Métiers, Cluny-la-Sorbonne affichaient déjà une dimension culturelle. Et, plus près de nous, les cinq stations de la ligne 14. D'autres stations thématiques pourraient voir le jour. Panorama. **P.21**

DOSSIER

COUP DE PROJECTEUR SUR NEUF STATIONS

De Tuileries, avec le patrimoine, à Bonne-Nouvelle, pour le cinéma, en passant par Pasteur et la santé, neuf stations abordent le thème de la culture. C'est des projets.

La patinoire de la RATP à Tuileries (ligne 2)

Le projet de patinoire à Tuileries, au cœur du quartier des Champs-Élysées, est en cours d'étude. Il s'agit d'un projet de longue haleine, qui implique de nombreux acteurs, notamment la RATP, la Ville de Paris, le Ministère de la Culture et le Ministère de l'Équipement.

Le projet de cinéma à Bonne-Nouvelle (ligne 1)

Le projet de cinéma à Bonne-Nouvelle, au cœur du quartier de la Gare, est en cours d'étude. Il s'agit d'un projet de longue haleine, qui implique de nombreux acteurs, notamment la RATP, la Ville de Paris, le Ministère de la Culture et le Ministère de l'Équipement.

Le projet de création à Saint-Germain-des-Près (ligne 4)

Le projet de création à Saint-Germain-des-Près, au cœur du quartier de la Sorbonne, est en cours d'étude. Il s'agit d'un projet de longue haleine, qui implique de nombreux acteurs, notamment la RATP, la Ville de Paris, le Ministère de la Culture et le Ministère de l'Équipement.

Le projet de sport à Villejuif-Léo-Lagrange (ligne 7)

Le projet de sport à Villejuif-Léo-Lagrange, au cœur du quartier de la Gare, est en cours d'étude. Il s'agit d'un projet de longue haleine, qui implique de nombreux acteurs, notamment la RATP, la Ville de Paris, le Ministère de la Culture et le Ministère de l'Équipement.

Le projet de santé à Carrefour-Pleyel (ligne 13)

Le projet de santé à Carrefour-Pleyel, au cœur du quartier de la Gare, est en cours d'étude. Il s'agit d'un projet de longue haleine, qui implique de nombreux acteurs, notamment la RATP, la Ville de Paris, le Ministère de la Culture et le Ministère de l'Équipement.

Le projet de patrimoine à Franklin-Roosevelt (ligne 1)

Le projet de patrimoine à Franklin-Roosevelt, au cœur du quartier de la Gare, est en cours d'étude. Il s'agit d'un projet de longue haleine, qui implique de nombreux acteurs, notamment la RATP, la Ville de Paris, le Ministère de la Culture et le Ministère de l'Équipement.

Le projet de culture à Louvre (ligne 1)

Le projet de culture à Louvre, au cœur du quartier de la Gare, est en cours d'étude. Il s'agit d'un projet de longue haleine, qui implique de nombreux acteurs, notamment la RATP, la Ville de Paris, le Ministère de la Culture et le Ministère de l'Équipement.

Le projet de sport à Cluny-la-Sorbonne (ligne 13)

Le projet de sport à Cluny-la-Sorbonne, au cœur du quartier de la Gare, est en cours d'étude. Il s'agit d'un projet de longue haleine, qui implique de nombreux acteurs, notamment la RATP, la Ville de Paris, le Ministère de la Culture et le Ministère de l'Équipement.

Le projet de culture à Arts-et-Métiers (ligne 11)

Le projet de culture à Arts-et-Métiers, au cœur du quartier de la Gare, est en cours d'étude. Il s'agit d'un projet de longue haleine, qui implique de nombreux acteurs, notamment la RATP, la Ville de Paris, le Ministère de la Culture et le Ministère de l'Équipement.

Le projet de sport à Europe (ligne 12)

Le projet de sport à Europe, au cœur du quartier de la Gare, est en cours d'étude. Il s'agit d'un projet de longue haleine, qui implique de nombreux acteurs, notamment la RATP, la Ville de Paris, le Ministère de la Culture et le Ministère de l'Équipement.

Le projet de culture à Montparnasse-Bienvenue (ligne 1)

Le projet de culture à Montparnasse-Bienvenue, au cœur du quartier de la Gare, est en cours d'étude. Il s'agit d'un projet de longue haleine, qui implique de nombreux acteurs, notamment la RATP, la Ville de Paris, le Ministère de la Culture et le Ministère de l'Équipement.

Le projet de sport à Bonne-Nouvelle (ligne 1)

Le projet de sport à Bonne-Nouvelle, au cœur du quartier de la Gare, est en cours d'étude. Il s'agit d'un projet de longue haleine, qui implique de nombreux acteurs, notamment la RATP, la Ville de Paris, le Ministère de la Culture et le Ministère de l'Équipement.

Le projet de culture à Saint-Germain-des-Près (ligne 4)

Le projet de culture à Saint-Germain-des-Près, au cœur du quartier de la Gare, est en cours d'étude. Il s'agit d'un projet de longue haleine, qui implique de nombreux acteurs, notamment la RATP, la Ville de Paris, le Ministère de la Culture et le Ministère de l'Équipement.

Le projet de sport à Villejuif-Léo-Lagrange (ligne 7)

Le projet de sport à Villejuif-Léo-Lagrange, au cœur du quartier de la Gare, est en cours d'étude. Il s'agit d'un projet de longue haleine, qui implique de nombreux acteurs, notamment la RATP, la Ville de Paris, le Ministère de la Culture et le Ministère de l'Équipement.

Le projet de santé à Carrefour-Pleyel (ligne 13)

Le projet de santé à Carrefour-Pleyel, au cœur du quartier de la Gare, est en cours d'étude. Il s'agit d'un projet de longue haleine, qui implique de nombreux acteurs, notamment la RATP, la Ville de Paris, le Ministère de la Culture et le Ministère de l'Équipement.



Le sport à Villejuif-Léo-Lagrange (ligne 7)

Le projet de sport à Villejuif-Léo-Lagrange, au cœur du quartier de la Gare, est en cours d'étude. Il s'agit d'un projet de longue haleine, qui implique de nombreux acteurs, notamment la RATP, la Ville de Paris, le Ministère de la Culture et le Ministère de l'Équipement.

Le projet de cinéma à Bonne-Nouvelle (ligne 1)

Le projet de cinéma à Bonne-Nouvelle, au cœur du quartier de la Gare, est en cours d'étude. Il s'agit d'un projet de longue haleine, qui implique de nombreux acteurs, notamment la RATP, la Ville de Paris, le Ministère de la Culture et le Ministère de l'Équipement.

Le projet de création à Saint-Germain-des-Près (ligne 4)

Le projet de création à Saint-Germain-des-Près, au cœur du quartier de la Gare, est en cours d'étude. Il s'agit d'un projet de longue haleine, qui implique de nombreux acteurs, notamment la RATP, la Ville de Paris, le Ministère de la Culture et le Ministère de l'Équipement.

Le projet de sport à Villejuif-Léo-Lagrange (ligne 7)

Le projet de sport à Villejuif-Léo-Lagrange, au cœur du quartier de la Gare, est en cours d'étude. Il s'agit d'un projet de longue haleine, qui implique de nombreux acteurs, notamment la RATP, la Ville de Paris, le Ministère de la Culture et le Ministère de l'Équipement.

Le projet de santé à Carrefour-Pleyel (ligne 13)

Le projet de santé à Carrefour-Pleyel, au cœur du quartier de la Gare, est en cours d'étude. Il s'agit d'un projet de longue haleine, qui implique de nombreux acteurs, notamment la RATP, la Ville de Paris, le Ministère de la Culture et le Ministère de l'Équipement.

Le projet de patrimoine à Franklin-Roosevelt (ligne 1)

Le projet de patrimoine à Franklin-Roosevelt, au cœur du quartier de la Gare, est en cours d'étude. Il s'agit d'un projet de longue haleine, qui implique de nombreux acteurs, notamment la RATP, la Ville de Paris, le Ministère de la Culture et le Ministère de l'Équipement.

Le projet de culture à Louvre (ligne 1)

Le projet de culture à Louvre, au cœur du quartier de la Gare, est en cours d'étude. Il s'agit d'un projet de longue haleine, qui implique de nombreux acteurs, notamment la RATP, la Ville de Paris, le Ministère de la Culture et le Ministère de l'Équipement.

Le projet de sport à Cluny-la-Sorbonne (ligne 13)

Le projet de sport à Cluny-la-Sorbonne, au cœur du quartier de la Gare, est en cours d'étude. Il s'agit d'un projet de longue haleine, qui implique de nombreux acteurs, notamment la RATP, la Ville de Paris, le Ministère de la Culture et le Ministère de l'Équipement.

Le projet de culture à Arts-et-Métiers (ligne 11)

Le projet de culture à Arts-et-Métiers, au cœur du quartier de la Gare, est en cours d'étude. Il s'agit d'un projet de longue haleine, qui implique de nombreux acteurs, notamment la RATP, la Ville de Paris, le Ministère de la Culture et le Ministère de l'Équipement.

Le projet de sport à Europe (ligne 12)

Le projet de sport à Europe, au cœur du quartier de la Gare, est en cours d'étude. Il s'agit d'un projet de longue haleine, qui implique de nombreux acteurs, notamment la RATP, la Ville de Paris, le Ministère de la Culture et le Ministère de l'Équipement.

Le projet de culture à Montparnasse-Bienvenue (ligne 1)

Le projet de culture à Montparnasse-Bienvenue, au cœur du quartier de la Gare, est en cours d'étude. Il s'agit d'un projet de longue haleine, qui implique de nombreux acteurs, notamment la RATP, la Ville de Paris, le Ministère de la Culture et le Ministère de l'Équipement.

Le projet de sport à Bonne-Nouvelle (ligne 1)

Le projet de sport à Bonne-Nouvelle, au cœur du quartier de la Gare, est en cours d'étude. Il s'agit d'un projet de longue haleine, qui implique de nombreux acteurs, notamment la RATP, la Ville de Paris, le Ministère de la Culture et le Ministère de l'Équipement.

Le projet de culture à Saint-Germain-des-Près (ligne 4)

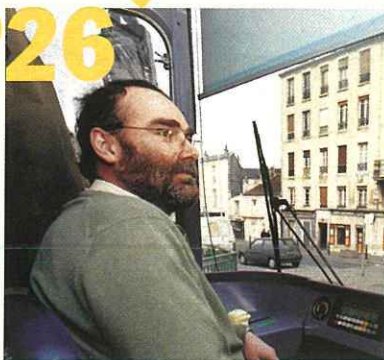
Le projet de culture à Saint-Germain-des-Près, au cœur du quartier de la Gare, est en cours d'étude. Il s'agit d'un projet de longue haleine, qui implique de nombreux acteurs, notamment la RATP, la Ville de Paris, le Ministère de la Culture et le Ministère de l'Équipement.

Le projet de sport à Villejuif-Léo-Lagrange (ligne 7)

Le projet de sport à Villejuif-Léo-Lagrange, au cœur du quartier de la Gare, est en cours d'étude. Il s'agit d'un projet de longue haleine, qui implique de nombreux acteurs, notamment la RATP, la Ville de Paris, le Ministère de la Culture et le Ministère de l'Équipement.

Le projet de santé à Carrefour-Pleyel (ligne 13)

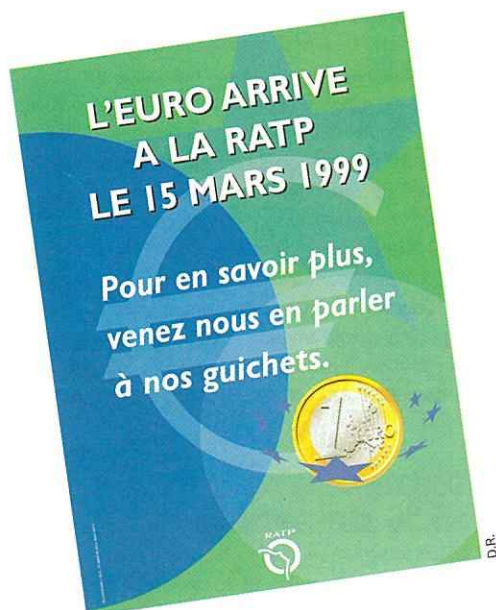
Le projet de santé à Carrefour-Pleyel, au cœur du quartier de la Gare, est en cours d'étude. Il s'agit d'un projet de longue haleine, qui implique de nombreux acteurs, notamment la RATP, la Ville de Paris, le Ministère de la Culture et le Ministère de l'Équipement.



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 42/3733. Directeur de la publication : Vincent Relave. Rédaction : Philippe Carron, Simone Feignier, Nadine Guérin, Catherine Houël, Yvonne Kappès-Grangé. A collaboré à ce numéro : Jean-Patrick Ménard, Photographies : DGC-AV. Conception et réalisation graphique : Textuel. Couverture : photo-montage, Lola Duval. Photogravure : Point. Imprimerie : Torcy Quebecor. N°ADEP 1791. Membre de l'Union des Journalistes et Journalistes d'Entreprise de France, UJEF. Abonnement : 150 F (180 F pour l'étranger), pour 10 numéros. Les demandes sont à adresser à « Entre les Lignes », 54, quai de la Rapée, 75599 Paris Cedex 12. Retraits de la RATP : vos changements d'adresse sont à transmettre par écrit au bureau des Pensions, 30, rue Championnet 75889 Paris Cedex 18.

Événement L'euro à la RATP

Les tarifs des titres de transport seront affichés le 15 mars en francs et en euros. Afin de préparer l'arrivée de l'euro, la RATP a lancé une vaste campagne d'information pour les voyageurs sur ses réseaux. Et propose à ses agents une panoplie d'outils qui devraient leur permettre de s'appropriier les règles de l'euro.



Le 15 mars 1999, dans tous les points de vente de la RATP et de la SNCF, les voyageurs pourront, s'ils le souhaitent, régler l'achat de titres de transport avec un chèque ou une carte bancaire associés à un compte en euros. Cette date ayant été arrêtée par le Syndicat des transports parisiens en concertation avec les deux entreprises de transport.

Les principaux tarifs seront affichés en francs et en euros aux guichets. Pour passer en douceur cette première étape, la RATP a lancé en janvier 1999 une campagne d'information pour les voyageurs: plus d'un million de petites fiches recto verso, disponibles dans les points de vente des réseaux de

l'entreprise, ont été offertes aux clients se posant des questions quant à l'introduction de l'euro. Les quatre mille bus ont annoncé, par l'intermédiaire d'une affichette, l'arrivée de l'euro à la RATP, tandis que le métro et le RER en informaient les voyageurs à l'aide des chevalets installés dans les salles de recette. En interne, outre le *Guide de l'euro* par point de vente et le memento de poche, synthèse du guide, les 17 000 agents en contact avec la clientèle ont reçu, toujours en janvier, le «Jeu de l'euro», constitué de quarante-cinq cartes questions-réponses, style Trivial Pursuit, portant sur l'euro, l'Europe et la RATP. Une façon ludique de s'approprier les règles de l'euro.



Enfin, les guichets seront équipés de convertisseur franc/euro pour permettre l'affichage en euros des montants à régler par le voyageur. Des convertisseurs de poche seront également attribués aux agents effectuant des actions de maîtrise du territoire. Et la plupart des distributeurs seront adaptés à l'euro. Rappelons que l'agent de vente continue à ne travailler qu'en francs: la tarification de base, toutes les saisies effectuées par l'agent et l'état comptable de fin de session de vente restent établis en francs. Quant aux paiements en euros (chèque et carte bancaire), c'est la banque détentrice du compte du client qui effectue sa conversion.

Philippe Carron

La panoplie de l'euro:
ci-dessus, le jeu de cartes, et ci-dessous, le Guide de l'euro et le convertisseur franc/euro à destination des 17 000 agents en relation avec la clientèle.



MARGUERITE/DGC-AV

Jean-Paul Bailly rencontre les acheteurs

Le 18 janvier, Jean-Paul Bailly a rencontré les cent vingt acheteurs récemment intégrés aux différentes unités par la délégation générale aux Achats. Au cours de cette réunion, le président a confirmé que l'opération achats était un axe important de modernisation de l'entreprise, et qu'elle constituait un projet exemplaire par l'engagement de tous ses acteurs. Il a également souligné la nécessité, pour la RATP, d'offrir une nouvelle image à ses fournisseurs, celle d'une « maison » professionnelle et respectée dans le domaine des achats.

Courses faciles à Nanterre

Pharmacie, pressing, boulangerie... La corvée des courses est abolie à Nanterre. En effet, deux boutiques de services, baptisées « portage et accompagnement à domicile », se sont ouvertes début mars dans les halls des deux gares RER, Nanterre-Université et Nanterre-Préfecture : le matin, le client laisse sa liste de petites courses et les récupère le soir, gratuitement ! Ce service « plus » revient à l'initiative de l'Amicale des commerçants et artisans de

Nanterre (Acan), désireux de relancer l'activité commerciale de leurs boutiques. Ouverts du lundi au vendredi, de 6h30 à 21h30, ces nouveaux espaces ont engagé huit emplois-jeunes créés pour l'occasion, encadrés par deux emplois permanents, les employeurs étant l'Union des commerçants et artisans de France et l'Acan.

Contact - Sylvie Buissonnaud, RER, tél. : (01 49 2) 5 61 04.



DUO/VDGC-AV

Un nouveau poste de redressement à Auteuil

Dans le cadre du programme de renouvellement des installations de distribution de la sous-station Auteuil, le premier poste de redressement, prototype de troisième génération, a été mis en service en décembre 1998. Cet équipement alimente en courant continu, sous 750 volts, la ligne 10 du métro. Les nouveautés apportées concernent l'amélioration de la maintenance du redresseur de puissance et la mise en place d'un système de commandes informatisées, associé à un système de téléinformation en cours d'installation. Ces dispositifs devant faciliter la maintenance préventive et curative. Enfin, la réduction du bruit et des vibrations émises par le transformateur, ainsi que la limitation des perturbations électromagnétiques contribuent au respect de l'environnement.

Contact - Claude Noé, ESE-AE, tél. : (01 40 4) 8 75 06.

Point bémol, un espace musique dans le métro

Pavage clair au sol, plaque émaillée blanche sur laquelle est dessinée une portée de musique : les musiciens disposent désormais d'un espace pour jouer dans le métro. L'expérimentation est menée à la station Montparnasse-Bienvenue de la ligne 4, sur une idée de Nicole Joncret, MTR,

unité Antifraude. Elle s'est inspirée du métro de Montréal où des panneaux décorés d'une lyre indiquent les lieux d'expression des musiciens. « C'est le premier emplacement proposé à nos musiciens, explique Antoine Naso, de l'espace Accord, et nous le testons avant d'en créer de nouveaux. »



SUTTON/DGC-AV

Journée sans voitures : 85 % de satisfaits

Le 22 septembre prochain, Paris sera pour la deuxième fois la capitale du piéton et du cycliste. Après le succès de la première journée sans voitures, organisée en septembre 1998, le ministère de l'Environnement a décidé de reconduire l'opération en 1999. Un récent sondage montre, en effet, la popularité de cette manifestation, 85 % des Français se disant satisfaits. Trente-quatre villes françaises avaient participé à cette journée en 1998. Elle pourrait, en 1999, s'étendre non seulement à d'autres villes, mais aussi gagner un certain nombre de pays européens. La RATP, pour sa part, mettra en place des moyens supplémentaires pour répondre à la demande de transport.



MARGUERITE/DGC-AV

Cabi, c'est parti !

Cabi, ou le chronométrage automatique des bus par infrarouge, permet le calcul du temps de parcours réel sur une ligne donnée et, par conséquent, l'ajustement des tableaux de marche. Il vient remplacer le système Sehpie, conçu au début des années 80, devenu peu fiable, coûteux à l'exploitation comme à la maintenance, quantitativement

insuffisant et centralisé. Chaque centre bus dispose de dix balises et de trente identificateurs, ainsi que d'un micro-ordinateur portable, qui lui permet de réaliser ces mesures de façon autonome. Les bus équipés d'identificateurs passent devant les balises, installées sur divers supports : potelets, candélabres, qui enregistrent la date et l'heure de passage.

Le coût d'une campagne Cabi s'élève à 6 000 francs (12 000 francs avec Sehpie).

Contacts - Jean-François Thorain, tél. : (01 49 2) 5 61 84 ; Sylvain Maison, tél. : (01 49 2) 5 60 15. MRB.



MAUBOUSSIN/UDG-AY

Le Sprague classé monument historique

Le ministère de la Culture et de la Communication, par un arrêté en date du 18 décembre 1998, vient de classer monument historique une rame Sprague. « Considérant que la conservation des biens désignés présente un intérêt public au point de vue de l'histoire des techniques du XX^e siècle », est classée parmi les monuments historiques une rame de métropolitain Sprague-Tompson A475, composée d'une motrice de 2^e classe de 1929, d'une remorque de 2^e classe de 1929, d'une remorque de 1^{re} classe de 1933, d'une remorque de 2^e classe de 1933 et d'une motrice de 2^e classe de 1933. Une première concernant le matériel roulant !



MINOUDG-AY

13 mars

- Sur France 3 IDF à 16 h 30, un documentaire de vingt-six minutes : **Contrôle bus : une journée ordinaire.**

15 mars

- Les points de vente de la RATP et de la SNCF acceptent les paiements en euros, par chèque ou carte bancaire.

16 mars

- Le groupe Service public interprète **Le Poinçonneur des Lilas** au cours de l'émission de Pascal Sevrin, « La chance aux chansons », à 16 heures. Emission rediffusée le mercredi 17 mars, à 6 heures.

du 16 mars au 21 juin

- Le Québec se fait connaître des Français : manifestations dans toute la France et à Paris. Dans le métro, une rame circulera aux couleurs du Québec sur la ligne 1, et des animations seront organisées dans différentes stations et notamment à Miromesnil et Bibliothèque.

du 19 mars au 9 avril

- Deuxième édition du concours de poésie organisé par la RATP : thème libre et ouvert à tous. Les dix poèmes gagnants seront affichés sur le réseau.

du 19 au 23 mars

- Stand RATP au Salon du livre à la Porte de Versailles. A cette occasion, réédition du recueil des poèmes dans le métro.

20 mars

- Sur France 3 IDF à 16 h 30, un documentaire de vingt-six minutes : **Contrôle métro : une journée ordinaire.**

21 mars

- Journée du piéton et du vélo à Paris.

2 avril

- Onzième open Patrice Begay, Open du cœur, le vendredi 2 avril, à la Grande Arche de la Défense, avec la participation d'Enzo Enzo et Indra. Cinq associations humanitaires bénéficieront de ce gala, parmi lesquelles l'orphelinat de la RATP. Renseignements - tél. : (01 40 0) 2 47 91, 1, rue Philidor, 75 020 Paris. Réservations - tél. : 0 803 808 803 ou Fnac, Virgin, Auchan, Carrefour et France Billet.

MAUBOUSSINDGC-AV



La ligne B sur la piste de la certification

La SNCF et la RATP ont décidé d'un commun accord que la ligne B serait la première ligne du réseau RER à obtenir la certification de service. Les deux exploitants ont élaboré un référentiel d'items prenant en compte le parcours d'un voyageur sur la ligne : régularité, accueil, propreté, informations... L'examen de ce dossier est prévu en septembre 1999 par deux comités – dont les associations d'usagers –, qui valideront l'ensemble de la démarche. L'objectif étant de partir du niveau actuel pour progresser essentiellement du point de vue du voyageur. Une certification attendue en juin 2000 après l'audit par l'Afnor du dossier qualité.

Contacts - Philippe Gaillard, RER, tél. : (01 40 4) 8 71 29;
Michel Carrière, RER, tél. : (01 44 3) 6 30 28.

Chasse aux graffitis à Paris

La Ville de Paris déclare la guerre aux graffitis en instituant un procédé de nettoyage systématique à partir de 1999. Cet engagement passera par une phase d'intervention massive, pendant environ dix-huit mois, permettant d'effacer la quasi-totalité des inscriptions. L'étape suivante consistera en l'entretien. Ainsi, des équipes spécialisées interviendront rapidement dès qu'elles auront eu connaissance d'un graffitiage.

Ce même dispositif s'applique à la RATP pour l'ensemble de ses infrastructures. Néanmoins, on constate une recrudescence des graffitis en ce début d'année.



ROYDGC-AV



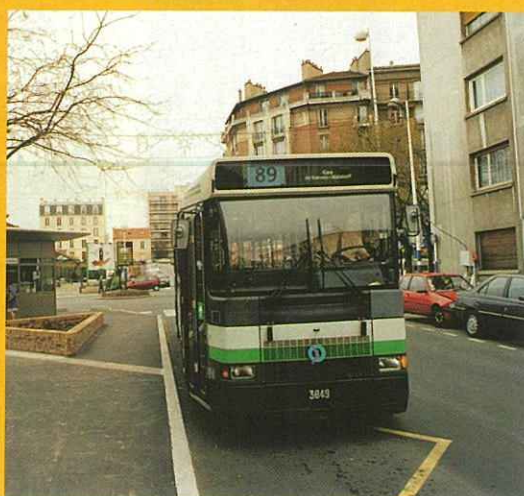
CHABROL DGC-AV

La tenue look 2000

Parka bleu marine et vert jade, chemise blanche, cravate et lavallière bleu marine, rayées bronze : les éléments nouveaux de la tenue sont arrivés ! Déjà, on peut les voir porter par les agents des lignes 6, 8, 12, 13 et 14. Courant février, c'est au tour des agents des lignes A et B du RER de les recevoir.

La ligne 89 se prolonge à Vanves

La ligne de bus 89, exploitée par le centre de Malakoff, qui reliait la Bibliothèque nationale de France François-Mitterrand au lycée Michelet, a été prolongée de deux arrêts, à l'est, jusqu'à la gare SNCF de Vanves-Malakoff. Ce prolongement, inauguré le 11 janvier, assurera aux Vanvistes la desserte du secteur administratif de la ville, et offrira la correspondance depuis le carrefour de l'Insurrection (à Vanves) avec la ligne 126 Porte-d'Orléans - Pont-de-Saint-Cloud.



SUTTON DGC-AV

Contrat sécurité en Ile-de-France

En Ile-de-France, les premiers contrats locaux de sécurité (CLS) relatifs au « transport » sont en cours d'élaboration dans le Val-de-Marne, l'Essonne et Paris. Ces contrats ont pour objectif de sécuriser les agents et les voyageurs, ainsi que de lutter contre le sentiment d'insécurité. Ils sont élaborés, en partenariat avec la RATP, les autres transporteurs, la police, la gendarmerie, le parquet... sous l'autorité des préfets. La première phase consiste à établir un diagnostic de sécurité du département. Cet état des lieux permet d'instaurer un plan d'actions et de prendre toutes les dispositions du suivi opérationnel.

Opérateurs : la nouvelle adresse du recrutement

Attention ! Le pôle Sélection et évaluation des compétences (DRH), chargé du recrutement des opérateurs, a déménagé au 23, rue Belliard, depuis le 30 décembre 1998. Pour postuler, il suffit d'envoyer un courrier accompagné d'un curriculum vitae. Après examen, les candidats recevront un dossier de candidature à leur domicile.

Adresse : RATP DRH DCO, pôle Sélection et évaluation des compétences, 23, rue Belliard, 75889 Paris Cedex 18.

En interne : RATP DRH DCO, pôle Sélection et évaluation des compétences, BL23 Belliard 23.

Val Bus améliore la desserte dans l'Essonne



Un partenariat entre la société des cars Bridet et le centre de Montrouge a permis d'instaurer deux nouvelles lignes de bus au nord de l'Essonne, le 4 janvier 1999. La 495, pilotée par la société Bridet, relie Massy-Gare à Vélizy 2, et la 496, pilotée par la RATP, Massy-Gare à Vauhallan. C'est ainsi que neuf autobus de type Agora circuleront du lundi au samedi et établiront des correspondances avec les RER B et C, à Massy-Palaiseau, et les bus RATP et APTR, à Vélizy 2. Une identité visuelle a été étudiée et les neuf autobus ont une livrée identique. Ce réseau, baptisé Val Bus, répond à la demande d'amélioration des dessertes de trois communes : Bièvres, Igny et Vauhallan. Il développe la présence de la RATP sur un secteur concurrentiel qui peut s'avérer stratégique, notamment avec l'institution du Plan de déplacements urbains.

Noël : la A fête ses plus belles recettes

La ligne A du RER a organisé le concours de la plus belle recette décorée, en partant du kit de décoration remis sur chacun des sites, à l'occasion de Noël. Le jury a visité le réseau, délibéré et sélectionné une recette par secteur. Le président Jean-Paul Bailly a remis à chacun des vainqueurs un service à café. Les agents travaillant aux recettes de Charles-de-Gaulle-Etoile Carnot, Noisiel, Vésinet-Centre et Saint-Maur, en sont les heureux bénéficiaires. Cette manifestation s'est déroulée le 9 janvier à la Maison de la RATP.



La RATP fête son cinquantenaire

En 1999, la RATP aura cinquante ans... Le 8 mai, elle souhaite fêter cet anniversaire à Paris autour de la célébration de ses métiers d'aujourd'hui, d'hier et de demain, de la présentation des hobbies à travers les associations. Les agents de l'entreprise seront conviés à cette manifestation, et une large contribution leur sera demandée. Bien entendu, les retraités qui souhaiteraient assister à l'événement seront également les bienvenus. Toutefois, pour faciliter le déroulement de l'opération, ils devront renvoyer le coupon, ci-dessous, avant le 8 avril prochain, à l'adresse suivante : « Cinquantenaire RATP, DGC, Lac A 85, 54, quai de la Rapée, 75599 Paris Cedex 12 ». L'inscription sera alors enregistrée et une invitation nominative pour deux personnes sera adressée à domicile, précisant le lieu de la manifestation. Contact – Mission Cinquantenaire, tél. (01 44 6)8 31 84.

INSCRIPTION :

Nom :

Prénom :

N° de pension :

Adresse :

.....

.....

.....

.....

Je viendrai

☐ seul* (e)

☐ accompagné* (une personne de la famille au maximum)

* mettre une croix dans la case choisie.

Habillée d'une chasuble orangee, Martine Michel, agent volontaire de « RATP Assistance », vient à la rencontre de deux sans-domicile-fixe, parle avec eux et cherche à les orienter vers un accueil de jour.

Assistance aux sans-abri

Partie prenante d'un dispositif social destiné à venir en aide aux sans-abri, la RATP continue d'œuvrer en faveur de la réhabilitation des SDF. Chaque jour, les agents de « RATP Assistance », tous volontaires, viennent à leur rencontre pour proposer des solutions d'accueil.

Ils sont huit mille SDF* en région parisienne. Pas toujours dans la rue d'ailleurs... Une vie faite d'aller et retour incessants entre les chambres offertes par les hôtels sociaux, les squats, les centres d'hébergement, l'hospitalité d'un ami et, bien sûr, comme une fatalité, la rue. On ne dira jamais assez l'hostilité de la rue... On traîne sa fatigue jusqu'au matin. Parfois jusqu'à l'ouverture du métro, où l'on trouve enfin de la chaleur et la sécurité. Est-ce pourtant le seul lieu d'asile possible, la dernière étape quand on n'a plus rien? « Nous sommes tous d'accord pour considérer que le métro ne peut pas être un lieu de vie pour les sans-abri. Au-delà du symbole de cet

enterrement vivant, il n'est pas envisageable de laisser là des personnes en situation de grande exclusion sans proposer de solutions », explique le docteur Patrick Henry, chargé de mission Grande Exclusion à la RATP, département Environnement et Sécurité.

L'hébergement de nuit est aujourd'hui bien structuré. « Certains discutent sur la qualité de cet hébergement, mais de fait chaque soir 95 % des places sont occupées dans les centres », confirme Patrick Henry. En revanche, l'accueil de jour, a été plus long à instaurer...

La signature, en juillet 1996, d'une convention tripartite Etat-Ville de Paris-RATP a permis de trouver une solution à ce problème. Organiser et formaliser l'accueil de jour est désormais l'une des priorités de la RATP. En 1996, quelques structures commençaient à peine à voir le jour à Paris. Il était nécessaire d'aller à leur rencontre et de proposer un cahier des charges: « Si nous voulions sortir les sans-abri des couloirs du métro, il fallait trouver des lieux susceptibles de les recevoir. Nous avons donc arrêté une liste de prestations que

* Sources : Institut national d'études démographiques (Ined).

nous souhaitions voir proposées. On tenait, tout particulièrement, que soit respecté l'anonymat des personnes, qu'elles soient accueillies sans exclusive. » Voilà pour la philosophie des lieux. Pour l'équipement sanitaire, des douches et des laveries ont été aménagées. Ces accueils de jour sont baptisés Espace solidarité insertion (ESI). Il en existe treize dans Paris et sa banlieue. Par la convention, l'Etat et la Ville de Paris prennent en charge les frais de fonctionnement, la part d'investissement revenant à la RATP.

Vivent les Casimir !

Les ESI sont gérés par différents services ou associations caritatives : Emmaüs, l'Armée du salut, la Ville de Paris, le Centre d'actions sociales protestantes, l'association Halte aide aux femmes battues. Avec ce réseau constitué, la RATP dispose d'un élément de réponse. « Effectivement, rappelle André Cazal, chargé de mission auprès du directeur du Métro pour les problèmes de sécurité et de maîtrise du territoire, avec la convention nous pouvons instituer une démarche nouvelle. Des agents de la ligne ainsi que du contrôle itinérant étaient venus nous rencontrer afin de nous informer de leur désir de s'occuper des SDF. Ils avaient le sentiment d'évoluer dans le seul registre répressif et ils voulaient proposer autre chose. » Ce fut la création de RATP Assistance. Le rôle de ces volontaires est d'aller dans le métro à la rencontre des exclus, de parler avec eux et de les orienter vers un ESI.

Au démarrage,

quelques agents intervenaient sur la ligne 7. Aujourd'hui, ils sont près de cent quatre-vingts sensibilisés à cette activité. Habillés d'une chasuble orangée, ils ont vite été surnommés par leurs collègues les « cartes orange », mais pour les SDF ce sont les Casimir (pour ceux qui n'étaient pas en âge de regarder les émissions pour enfants dans les années 70-80, sachez que Casimir était un monstre de couleur orange fort sympathique). Leur action reçoit un accueil positif de la part des exclus (voir article ci-après). Si le succès, après deux années d'expérience, semble au rendez-vous, c'est que rien n'a été négligé dans la préparation de cette démarche : « Le maître mot, c'est professionnalisme, résume Patrick Henry, avant d'ajouter : cela n'exclut pas le cœur et l'enthousiasme. » Les agents volontaires reçoivent une sensibilisation de quinze jours où, avec des spécialistes, ils apprennent à analyser les risques, à gérer le stress et les situations conflictuelles. « On ne veut pas transformer les personnes en infirmiers psychiatriques, mais ils doivent savoir comment réagir et se protéger dans des circonstances où la violence peut exister. » D'ailleurs, s'il n'est pas nécessaire d'avoir un diplôme de psychologie pour faire partie de RATP Assistance, il n'est pas non plus exigé d'être titulaire d'une ceinture noire de

Paroles d'agents

Sylvie Maynadier, animateur agent mobile
On rencontre peu de problèmes avec les SDF en service de jour, parce que la plupart d'entre eux sont agréables.

Béatrice Truffet, responsable opérationnel de contrôle
Ce n'est pas à la RATP de tout faire... Toutefois, ces personnes sont sur notre territoire, nous avons donc à gérer le problème.

Fabienne Laborieux, responsable opérationnel de contrôle
Ce qui me dérange, c'est que sur le plan social ou de l'intégration, le système n'avance pas pour eux.

Frank Stagliano, animateur agent mobile
Certains prennent un chien pour leur sécurité... On leur conseille de le museler ou de l'attacher...

Stéphane Lastapis, animateur agent mobile
Il appartient au gouvernement de régler ce problème qui dépasse la RATP.

Sylvie Maynadier, animateur agent mobile
Le matin, ils attendent souvent l'ouverture des grilles du métro.

Michelle Bazillais, animateur agent mobile
Ces personnes se renferment sur elles-mêmes et refusent souvent notre aide.

Daniel Kajda, responsable opérationnel de contrôle
Plus difficile de les convaincre quand ils sont en état d'ébriété.

Norbert Bertrand, animateur agent mobile
Globalement, les SDF acceptent facilement de quitter l'enceinte du métro.



Les accueils de jour, baptisés Espaces solidarité insertion (ESI), sont gérés par différents services ou associations : la Ville de Paris, Emmaüs, l'Armée du salut, le Samu social ou les Amis de la rue...

karaté: « Quand un problème de ce genre survient, ils doivent passer la main aux agents de la sécurité », insiste André Cazal. Mais il n'y a pas que des agressions physiques dont il faut savoir se méfier, il faut aussi prendre garde à ne pas sombrer soi-même : « C'est un travail extrêmement fatigant, le risque étant l'usure et la démoralisation », prévient Patrick Henry. Les missions sont donc courtes, quinze jours, trois semaines, pas plus. Comme le souligne André Cazal : « A la naissance de RATP Assistance, il était bien net que nous ne voulions pas créer une unité spécialisée, composée d'agents uniquement mobilisés sur cette question. Nous pensons qu'il est essentiel pour eux, après leur mission, de retourner à leur métier d'origine. » On ne peut pas être un Casimir toute l'année... Mais leur travail porte ses fruits, on rencontre aujourd'hui moins de SDF dans les couloirs du métro et un peu plus dans les accueils de

jour. Une manière de redonner un peu de bon sens à un monde qui le perd si facilement. ■

Alim: « Je vais mieux depuis que je suis à la boutique solidarité, je prends mes médicaments régulièrement. »

Paroles de *Le dispositif est en place, Atlas, Recueil social, RATP Assistance... Qu'en pensent les premiers intéressés ?* sans-domicile-fixe



CHABROUD/SGC-AV

Les agents volontaires de RATP Assistance reçoivent une formation de quinze jours avant de partir à la rencontre des exclus.

Rue Bichat, Emmaüs gère une boutique solidarité. Cet accueil de jour est l'un des treize Espaces solidarité insertion ouverts en région parisienne. Comme tous les autres, il est conforme au cahier des charges fixé par la RATP. Rachid Ben Ferra, responsable de cette structure, reconnaît volontiers le rôle déterminant de la Régie: « Grâce aux financements qu'elle nous a accordés, nous avons pu faire des travaux, construire des douches et acheter des machines à laver. » Ici, les SDF trouvent un endroit où ils peuvent souffler un peu, se laver, changer de linge, rencontrer un médecin, une assistante sociale, un dentiste ou un psychologue. Le chemin vers la réinsertion est long et, pour certains, trop marqués par la rue, pratiquement impossible. Mais être là, ou dans l'un des autres ESI, est déjà un point positif, une démarche vers la resocialisation. Alim est un habitué de la rue Bichat.

Quand on demande à cet ancien légionnaire ce qu'il pense des agents d u

métro, il parle tout de suite d'Uria: « Elle fait partie des Casimir. Elle me connaît bien. Dans le métro, je vais toujours au même endroit, Gare-de-Lyon, parce que c'est un lieu où je peux me réchauffer. Moi, je suis un solitaire, je ne parle pas avec les SDF, je ne les fréquente pas. Les Casimir sont sympas avec moi, ils disent que je pourrais m'en sortir, que je ne suis pas comme les autres. Uria, elle veut me sortir de la misère, elle dit que ce n'est pas ma place. C'est vrai que je suis toujours propre sur moi. Les Casimir me donnent parfois des tickets-restaurant. Je crois bien que c'est de leur poche. L'autre nuit, quand il faisait froid, je suis allé à la station Bonne-Nouvelle. Les agents du métro m'ont donné du tabac, du café. Je suis resté là jusqu'à cinq heures du matin. Après, ils nous ont payé le petit déjeuner, on était une vingtaine. »

En Italie, les SDF, on les expulse du métro

Karim est un sans-papiers. Bien qu'il ait grandi en France, il est né en Algérie, pendant que ses parents étaient au pays pour les vacances. « Ma sœur est née en banlieue parisienne, elle est française, et elle a eu plus de chance que moi. Je ne remplis pas les conditions d'intégration au titre de la circulaire Chevènement. Alors, quand on n'a pas de papiers, il faut survivre. Je dors dans les centres d'hébergement, je cours les petits boulots. Dans le métro, je me méfie. Il ne faut pas que je me fasse arrêter par la police. Les Casimir, ce n'est pas la même chose, j'ai discuté avec eux l'autre jour au centre Corentin-Celton. Je les vois faire dans le métro, ce n'est pas facile, je trouve qu'ils ne s'en tirent pas mal. »



MAUBOUSSIN/SGC-AV

Abdel vient d'Italie: « A Rome et à Milan, il y a aussi des métros, et pour les SDF ça ne se passe pas comme à Paris. Là-bas, la réalité est très différente: la police les expulse sans attendre. L'Italie est très en retard par rapport à ce qui se passe en France. A Paris, le métro fait partie de notre vie. Je rencontre les Casimir aux stations Belleville, Ménilmontant ou Châtelet, je vois le travail qu'ils font et je l'apprécie. Ce n'est pas parce que tu es toi-même dans la rue que tu n'as pas de compassion pour ceux qui sont plus bas que toi. » ■

Jean-Patrick Ménard

Un plan, un recueil, deux actions

Ce sont les agents Environnement et Sécurité qui interviennent à la fois dans le contexte du plan Atlas et dans les missions du Recueil social.

• Le plan Atlas

Conçu et mis en œuvre par la RATP en 1992, Atlas est aujourd'hui intégré au dispositif général de l'Etat. Depuis 1997, l'opération se prolonge toute l'année, alors qu'auparavant elle n'était engagée que pendant les mois d'hiver. Sur quatre points d'accueil (Chevaleret, Paris XIII^e; rue de Rambouillet, Paris XII^e; rue Bourret, Paris XIX^e; et gare d'Austerlitz, Paris XIII^e), les sans-abri prennent des repas. Après le dîner, ils sont conduits vers un lieu d'hébergement. La première année, le plan Atlas a secouru 3 600 SDF puis la montée en puissance du dispositif a été régulière: 13 000 en 1994, 20 000 en 1995, 22 000 l'année suivante. En 1997, 83 000 personnes ont bénéficié de cette opération. Pour 1998, les chiffres ne sont pas encore connus, mais tout porte à croire qu'ils seront dans le même ordre de grandeur.

• Le Recueil social

Il est également actif toute l'année. Des agents d'Environnement et Sécurité sont chargés de partir en maraude sur le réseau. Ils vont chercher les SDF « avec des méthodes fondées sur la rencontre plus que sur la coercition », précise le docteur Patrick Henry. Quarante-cinq personnes, réparties en cinq équipes, assument cette mission vingt-quatre heures sur vingt-quatre, cinq jours sur sept. Les personnes recueillies sont ensuite transportées vers le centre d'hébergement de Nanterre.



« Les petits, ça peint », remise des prix

Petits artistes deviendront grands... L'opération « les petits, ça peint » a révélé de nombreux peintres en herbe. Plus de 5 000 enfants d'agents, de moins de 11 ans, ont participé à ce concours en concevant leurs chefs-d'œuvre sur le thème de « Noël dans la ville ». Lourde responsabilité pour le jury, qui a dû sélectionner les cent meilleurs dessins ! Pour ne pas favoriser les plus grands, le choix s'est effectué selon plusieurs tranches d'âge. Les lauréats, dix enfants de 2 à 9 ans, remportent un séjour d'une journée à Disneyland Paris pour quatre personnes. Il est difficile de présenter ces résultats en données statistiques ! Cependant, on constate que les enfants d'agents du Métro obtiennent les meilleurs résultats (40%), talonnés à parts égales par ceux du Bus et du RER (20%), suivis par la maintenance ESE et MRF, à concurrence de 10%. Les quarante autres finalistes (du 11^e au 50^e) gagnent quatre places de cinéma ; les cinquante suivants la vidéocassette *La Belle et la Bête*, n° 2. Fascinés par la magie, « explosés » de rire devant les clowns, ébahis par les jongleurs..., les enfants ont apprécié la remise des prix ponctuée de spectacles et d'ateliers. Cette manifestation se déroulait à la Maison de la RATP, le 9 janvier. Pour couronner cet après-midi féerique, ces « chères petites têtes blondes » ont partagé la galette et tiré les rois.

Premier relais bus à Massy

Certains centres bus, notamment dans le sud-ouest et l'est parisien, rencontrent des problèmes de remisage. Pour répondre à ce manque de place, des annexes baptisées « relais bus » vont être construites. « Nous nous trouvons sans possibilité d'extension, déclare Evelynne Leloup, directrice du centre de Montrouge, alors que le développement du réseau banlieue nécessite également de trouver de la place. » Plusieurs facteurs contribuent à cet encombrement : le renouvellement du matériel, avec l'arrivée du R312 ou de l'Agora (plus imposants que les SC10), l'immobilisation plus importante des véhicules due à l'installation d'équipements complémentaires, tels que les cabines anti-agression, les palettes pour l'accès des personnes handicapées, Altair... Situé sur la commune de Massy, en bordure de la nationale 20, le relais bus de Montrouge, le premier du genre, est en cours de réalisation. Il ouvrira ses portes en avril 2000. Outre le remisage, il s'occupera de l'entretien préventif et curatif du matériel. Il accueillera les lignes du nord de l'Essonne: 119, 199, 297, 299, ainsi que les lignes 399 et 196 venant de Thiais. Environ cent quatre-vingts machinistes, une quarantaine de personnes pour la maintenance, les fonctions administratives et d'accueil, seront placés sous la responsabilité d'un cadre gestionnaire du site. Un autre relais bus est prévu pour le contro de La Maltournée à Mame-la-Vallée.





Bordeaux choisit le tramway

Bordeaux a opté pour le tramway et a confié à Systra la maîtrise d'œuvre du projet.

Objectif: résoudre la saturation de la circulation, tout en cohabitant avec les autres modes de transport.

Bordeaux a retenu le tramway et a choisi Systra comme maître d'œuvre pour la réalisation de son réseau. « C'est en 1996 que l'appel d'offres pour l'étude de définition d'un transport en site propre a été lancé, rappelle Noël Guillou, directeur de l'Agence d'opération de systèmes de transport à la RATP. A l'issue d'un travail de neuf mois, le projet proposé par Systra et ses partenaires – Sogelerg, Ingérop, des sociétés d'ingénierie, une entreprise locale Erea et un universitaire – est choisi à l'unanimité des décideurs. » Au début de 1997, le groupe se voit confier la maîtrise d'œuvre du projet. Approuvé par la Communauté urbaine de Bordeaux le 24 juillet 1998, le projet de tramway a de grandes ambitions: résoudre la saturation de la circulation dans le centre-ville, permettre une coha-

bitation harmonieuse de tous les modes de transport et assurer le bon fonctionnement du commerce local en maintenant l'accessibilité automobile. Il s'agit d'un véritable réseau de transport collectif urbain, défini en complémentarité avec les autres modes de transport et, particulièrement, avec les bus urbains et la SNCF. Il s'appuie sur un nouveau plan de circulation et de stationnement, accompagné de la restructuration du réseau d'autobus et d'un réaménagement urbain. Le matériel roulant sera choisi dans le courant de 1999, mais la Communauté urbaine sou-

haite intégrer dans l'appel d'offres, qui sera lancé auprès des constructeurs, une option sans lignes de contact aériennes. Un système enterré qui permettrait de doter le projet des dernières innovations technologiques, si les expérimentations actuellement en cours se révèlent concluantes.

Selon Noël Guillou, « le tramway de Bordeaux a été l'occasion de mettre à profit notre savoir-faire, déjà ancien dans le domaine des tramways. Dès le début des années 80, en effet, nous avons élaboré un concept de tramway pour le réseau de Nantes à partir de notre



Les étapes du projet

- **Décembre 1998-juin 1999 : étude du projet.**
- **Avril 1999 : consultation des entreprises pour le matériel roulant et la voie.**
- **Début 2000 : lancement des appels d'offres par lots (télécoms, SAE-SIV, signalisation, PCC, billettique...).**
- **2000-2003 : travaux de réalisation du tramway.**
- **Fin 2002 : essais de mise en service et formation du personnel.**
- **Début 2003 : mise en service des trois lignes de tramway de la première phase, d'une longueur de 22,2 kilomètres.**
- **2003-2006 : construction et mise en service progressive de la deuxième phase (prolongement des trois lignes), d'une longueur de 21,1 kilomètres.**

expérience et des réalisations européennes. Il s'avère, vingt ans après, que la plupart des concepts, notamment dans le domaine de la signalisation, sont encore pertinents, même s'ils se sont enrichis au fil des projets. Depuis, nous avons participé à d'autres projets de tramways à Lille, Orléans, et à de nombreuses expertises à Strasbourg, Tunis... »

Aujourd'hui, à Bordeaux, chacun est impatient de voir le projet prendre forme, comme en témoigne Jean-Michel Kuntzer, de Systra et directeur pour la maîtrise d'œuvre. « Le tramway est un projet collectif, ce n'est pas le tramway de Systra, tient-il tout d'abord à préciser. Le tramway remporte un consensus quasi général : les élus de la Communauté urbaine (cent vingt conseillers de diverses tendances politiques) se sont appropriés le projet, qui obtient pratiquement l'unanimité des suffrages lors des votes. La population, elle-même, pourtant "échaudée" par les débats autour du projet Val finalement abandonné, montre un très large accord. Les commerçants, tout en étant conscients de la gêne occasionnée pour eux lors des travaux, jouent un rôle très constructif. » Un point de vue confirmé par une enquête récente : 80% des Bordelais connaissent le projet et 75% y sont favorables. ■

Simone Feignier

Le réseau a été conçu pour que chacun accède aux principaux pôles urbains – centre-ville, campus, quartiers populaires de la rive droite et gare –, depuis tous les points de l'agglomération bordelaise.



La ligne 4 à Montréal

Le métro de Montréal a accueilli la ligne 4* en octobre. Celle-ci se prépare, en effet, à moderniser et à délocaliser son PCC, aujourd'hui installé à Bourdon : pour cela, elle a constitué, en février 1998, un groupe de travail, qui a souhaité connaître les méthodes d'organisation du métro canadien, réseau proche du nôtre par sa conception – française –, son matériel roulant sur pneu et, en particulier, par les outils novateurs du PCC. Ce réseau est techniquement plus avancé que celui de Paris. Un certain nombre de points forts ont été présentés par les exploitants du métro de Montréal, comme la télécommande, depuis le PCC, des itinéraires des terminus, ainsi que la régulation globale automatique qui libère considérablement la tâche des régulateurs. La qualité des transmissions, par radiotéléphonie sur les trains, offre une gestion optimale des manœuvres et une bonne réactivité aux incidents. Enfin, l'information des voyageurs est assurée de façon efficace. Autant de méthodes qui fonctionnent bien à Montréal. Alors, pourquoi pas sur la ligne 4 ?

* Se sont rendus à Montréal une vingtaine de professionnels du transport de la ligne 4 (chef de manœuvre, conducteur, sous-chefs de terminus et cadres), de l'unité Permanence (chefs de régulation), de l'Inspection transport et des représentants syndicaux.
Contact - Jean-Paul Meneust, ligne 4, tél. : (01 48 1) 8 91 72.

Aide au Nicaragua et au Honduras

Vingt bus SC10 ont été envoyés au Nicaragua et au Honduras. C'est à la suite de la visite du président de la République française, après le passage du cyclone Mitch, que la RATP a proposé son aide. Dix SC10 sont partis à la fin de décembre pour le Nicaragua, suivis au début de janvier de dix autres SC10 pour le Honduras, via Anvers. Ces bus ont été soumis, avant leur départ,



à une révision générale par l'entité Travaux sur véhicules des Ateliers de Championnet (MRB) – montage de batterie et pneus neufs, vérification des organes de sécurité et de la sellerie... Un technicien opérateur de cette unité s'est rendu sur place, dans le courant de janvier, pour préparer et remettre en route les véhicules après leur traversée de l'Atlantique.
Contact - Jean-Paul Laurens, International, tél. : (01 44 6) 8 31 42.

Les jeunes adoptent Imagine R

Le premier abonnement de transport dédié aux jeunes remporte un franc succès.

Ses atouts ? Son intérêt économique et des avantages commerciaux. Après rodage, Imagine R prépare déjà la prochaine rentrée.

Avec un peu plus de 360 000 titres Imagine R vendus, les jeunes ont bien adopté le premier abonnement de transport qui leur est enfin dédié. « Les parents, les scolaires, les étudiants ont immédiatement compris l'intérêt économique du titre, commente Patrick Vautier, responsable marketing au département Commercial, ainsi que les avantages commerciaux liés aux services hors transport que nous offrons en même temps que l'abonnement, notamment avec la Carte Jeune. » Un engouement qui s'est traduit par une chute de 10 % des Cartes Orange vendues aux guichets de la RATP. « Les jeunes ont vu aussi l'intérêt du dézouage le week-end,

et qu'il est plus malin d'avoir ce titre plutôt que de frauder. » Un bilan plus qu'encourageant compte tenu du démarrage tardif du dispositif et de la logistique à mettre en œuvre pour satisfaire en deux mois un flux de 10 000 demandes quotidiennes ! C'est pourquoi la RATP a chargé Cofinoga de la gestion des dossiers (voir encadré).

Des exclusivités et de nouvelles réductions

« S'occupant déjà de la gestion des clients de la Carte Intégrale, ce partenaire est capable de traiter très vite, par sa technologie, des dizaines de milliers de dossiers. » Cependant, outre le flot continu de candidatures, de nombreux dossiers

incomplets ont fait l'objet de vérification, entraînant une surcharge de travail à laquelle Cofinoga a dû s'atteler.

Pour préparer la prochaine rentrée scolaire, fidéliser et gagner de nouveaux clients, le département Commercial va lancer, en mars, une campagne destinée à renforcer l'attractivité d'Imagine R : de nouvelles réductions commerciales et des exclusivités Imagine R pour des événements sportifs ou culturels seront accordées aux détenteurs du titre. Il est prévu de fournir aux étudiants une carte Imagine R muni du passe sans contact ! « Si effectivement trois transporteurs sont associés avec nous dans cette opération, la SNCF, l'APTR et l'Adatrif, la RATP est bien le pilote pour asseoir la démarche dans ses dimensions commerciales et technologiques, afin de capitaliser 450 000 jeunes à la rentrée 1999-2000 », conclut Patrick Vautier. ■

Philippe Carron



Zoom sur Cofinoga

Cofinoga avait misé sur deux vagues de flux de demandes : les scolaires puis les étudiants. Or les flux se sont concentrés dans la seconde quinzaine de septembre. Le groupe avait adapté sa logistique pour un traitement de 10 000 dossiers quotidiens. On en comptait 13 000 ! Et, pour compliquer la tâche, 35 % des dossiers étaient incomplets : les attestations d'inscription scolaire, n'ayant pu être délivrées à temps, ont été envoyées dissociées des dossiers... « On a dû augmenter de 30 % le niveau maximal de nos ressources, explique Yannick Prigent, responsable du projet à Cofinoga, pour atteindre deux cent cinquante personnes traitant entre soixante et quatre-vingts dossier par jour ! » Pour assurer la rentrée prochaine, la gestion électronique des documents, l'utilisation du code à barres des abonnés existants et Internet viendront renforcer le dispositif.



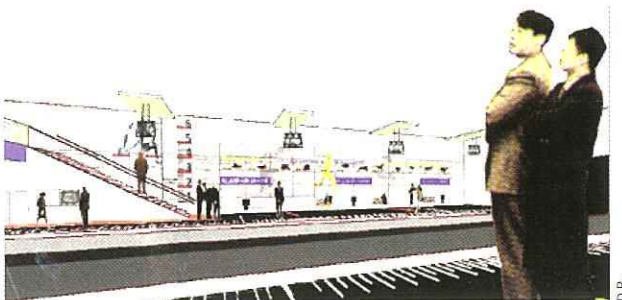
D.R. Chez Cofinoga, l'équipe chargée de la gestion des dossiers d'Imagine R a géré quotidiennement 13 000 demandes d'abonnement.

LE METRO FETE SES 100 ANS

La RATP fêtera en 2000 le centenaire du métro. **Neuf stations** – Tuileries, Europe, Luxembourg, Bonne-Nouvelle, Villejuif-Léo-Lagrange, Carrefour-Pleyel, Pasteur, Montparnasse-Bienvenue, Saint-Germain-des-Prés – vont devenir **les symboles** de l'ouverture du **métro sur la culture**.



LES STATIONS DU CENTENAIRE



SPORT A VILLEJUIF-LEO-LAGRANGE

A Villejuif-Léo-Lagrange, le sport éducatif et populaire, la compétition, les vedettes seront mis en valeur. Chaque élément de la station fera référence au sport : le marquage au sol rappellera les pistes d'athlétisme, les poubelles auront l'allure du panier de basket, **les sièges auront** la forme et **les couleurs des anneaux olympiques**.

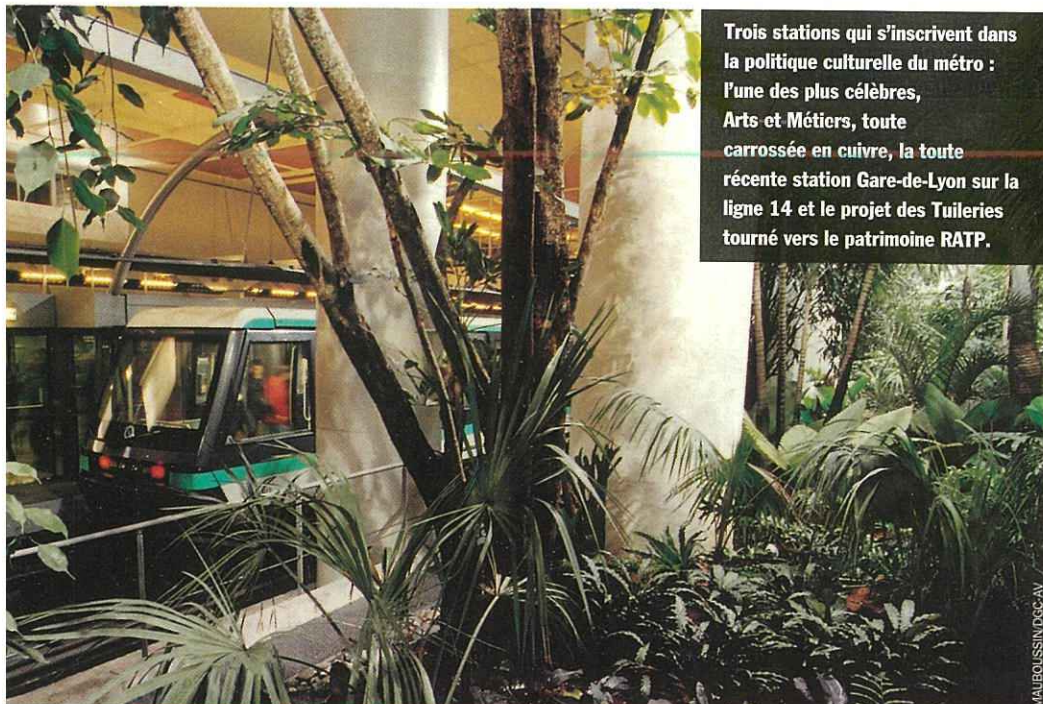
AU CŒUR D'UN VASTE PROGRAMME

Les stations culturelles s'intègrent dans un programme d'envergure :

le Renouveau du métro.

173 stations vont être requalifiées – éclairage, carrelage, signalétique, voûte pour un budget global de 1,1 milliard de francs, dont 20 millions pour **les aménagements des neuf Stations du centenaire**.

L'achèvement de la première tranche des travaux est prévu en 2002.



Trois stations qui s'inscrivent dans la politique culturelle du métro : l'une des plus célèbres, Arts et Métiers, toute carrossée en cuivre, la toute récente station Gare-de-Lyon sur la ligne 14 et le projet des Tuileries tourné vers le patrimoine RATP.



LE METRO RENOUVELLE SA CULTURE



La RATP met en place une politique culturelle qui privilégie les aménagements modulables dans les neuf « Stations du centenaire » et qui repose sur une maintenance simple. Elle développe parallèlement un partenariat fort avec les entreprises extérieures. Une façon de valoriser l'image du métro en offrant variété, plaisir et bien-être aux voyageurs.

En 2000, le métro fêtera ses cent ans. Pour entrer avec ses voyageurs dans le XXI^e siècle, la RATP lance un projet de « Stations du centenaire ». Sport, patrimoine, Europe, écologie... En tout, neuf stations vont devenir les symboles de thèmes forts de la culture contemporaine. Avec comme sélection : Tuileries, Luxembourg, Bonne-Nouvelle, Villejuif-Léo-Lagrange, Carrefour-Pleyel, Europe, Montparnasse-Bienvenue, Saint-Germain-des-Prés et Pasteur. Au mois d'octobre 1998, plusieurs jurys, composés de personnalités

compétentes et de représentants de la RATP, ont choisi les neuf meilleurs projets parmi les trente en compétition. En tout, soixante-dix-neuf dossiers avaient été reçus, à la suite d'un appel à candidature européen. Malgré ses cent ans, le métro reste une idée neuve. Comme preuve, ce projet qui s'intègre dans le programme « Renouveau du métro », prévoyant la requalification d'environ deux cents stations (voir encadré ci-contre). Avec la seule requalification des espaces du métro, le voyageur conçoit rapidement comme un fait acquis les efforts d'accueil, de propreté et de remise à niveau, réalisés dans les stations. « Au-delà, il faut donner à voir, distraire le voyageur de l'ennui du trajet, voire de l'hostilité de l'environnement souterrain », commente Yo Kaminagai, responsable de l'unité Design au département des Projets (PRO). Les Stations du centenaire ont ainsi pour mission de créer un sentiment de surprise et de plaisir que le voyageur pourra porter au crédit de la RATP. Quelques principes de base animent cette volonté culturelle : des mises en scène régulièrement modifiées, un appel systématique aux partenariats externes, une maintenance simple. L'évolution des messages au fil du temps renouvelle

l'effet produit sur les voyageurs. « Nous avons donc privilégié des aménagements qui ne nécessitent pas de transformations importantes dans la station », explique Jean-Michel Leblanc, en charge du projet à PRO. Ainsi, à Tuileries, la paroi des quais sera couverte par des images et des textes imprimés sur des lés de papier « encapsulés » dans un film PVC anti-reflet et antigraffiti fixé aux murs par un système adhésif. Autre caractéristique : la recherche systématique de partenariats avec des entreprises qui ouvriront sur le monde extérieur, tout en finançant une partie des aménagements. A la gare Luxembourg, sur le RER, qui traitera du thème de l'écologie urbaine, il est prévu un journal mural réalisé avec la rédaction de la revue *Courrier international*.

Dans ces projets originaux, la maintenance a, bien sûr, été prise en compte, dans le choix des matériaux, à travers le mode d'exploitation. « Les contenus des panneaux, des vitrines et des vidéos, seront régulièrement renouvelés. A cette occasion, l'intervenant pourra signaler les dysfonctionnements ou les dégradations », précise Jean-Michel Leblanc. En outre, les stations peuvent être « déshabillées » pour rendre les lieux à leur état d'origine, sans qu'il y ait d'altérations. On est loin de la configuration des stations décorées du type Franklin-Roosevelt. Apporter de la surprise, du changement, du bien-être, enrichir le quotidien du métro, représente le défi de ces projets, qui s'étalent sur 1999 à 2000. Pour que les Parisiens prennent plaisir à venir et à revenir sur leur réseau.

Le Renouveau du métro

Le métro parisien a un siècle, et cent ans d'existence laissent forcément apparaître des signes de vieillissement. Or les voyageurs sont devenus plus « consommateurs » qu'usagers, donc plus exigeants. Le projet « renouveau du métro » concerne l'amélioration du service et la requalification des espaces de cent soixante-treize stations, pour un budget global de 1,1 milliard de francs, dont 20 millions pour les aménagements culturels des Stations du centenaire. Le traitement des espaces, dans lesquels s'intègrent l'action culturelle, envisage la station dans son ensemble, couloirs, escaliers, salle des billets et trémie, sans se limiter aux quais. Le réaménagement de base de la station – appelé fond de plan – comprend l'éclairage, le carrelage, la signalétique, la voûte, mais il ne concerne pas le sol, dont la reprise serait actuellement trop coûteuse. Ces interventions se font selon une charte architecturale, réalisée en 1997, en collaboration avec le cabinet d'architectes Gaudin, et testée à la station Saint-Ambroise (ligne 9). Achèvement du programme de la première tranche de travaux : mi-2002.

Contact : Philippe Arrighi (PRO).

Trois questions à...

Jacques Rapoport*

Quel est l'enjeu pour le métro des Stations du centenaire ?

Deux enjeux majeurs prévalent : le premier, conjoncturel, est axé sur une valorisation de l'image du métro au moment de la célébration de son centenaire. C'est un coup de projecteur qui marque son insertion dans la ville.

Le second, plus durable et qui n'est pas nouveau, c'est le rétablissement d'une attractivité en partie perdue du fait de l'état de nos espaces et de l'exigence croissante du public. Une exigence influencée par la qualité des autres lieux qui lui sont offerts : cinémas, salles de spectacles, centres commerciaux... Ces actions s'inscrivent dans des objectifs permanents de modernisation, mais selon une autre optique que celle ayant prévalu pour la réalisation de stations culturelles du type Louvre ou Arts-et-Métiers, reflet d'une époque privilégiant les « grands travaux ». A présent, du fait de l'évolution de l'environnement, il nous faut vite agir sur l'ensemble du réseau, ce qui implique le choix de travaux plus légers.

Sur le choix des lieux, des thèmes, des traitements, comment le métro a-t-il été associé ?

Des représentants du département ont participé aux différentes commissions techniques, ainsi qu'aux jurys qui ont choisi les projets. Les contraintes liées aux conditions d'exploitation, notamment en matière de sécurité ferroviaire devaient être respectées. A titre d'exemples, les conducteurs ne doivent pas être gênés par l'éclairage, et l'environnement sonore ne peut se permettre de perturber les messages de sécurité.

Il se pose naturellement la question de l'entretien de ces stations...

Il a été un critère important du cahier des charges. Dans tous les cas, il nous appartient de mettre en place une organisation et des moyens adaptés. La valorisation des lieux rend les défauts plus visibles : une infiltration sur une voûte, accentuée par l'éclairage, demandera une intervention rapide, car nous aurons tous, agents et voyageurs, un niveau d'exigence plus élevé. Quant au vandalisme, regardez la station Louvre ou, depuis son ouverture, la ligne 14, elles font peu l'objet de dégradations. Ce qui est beau semble être mieux respecté.

* Directeur du département Métro.

COUP DE PROJECTEUR SUR NEUF STATIONS

De Tuileries, avec le patrimoine, à Bonne-Nouvelle, pour le cinéma, en passant par Pasteur et la santé, neuf stations abordent le thème de la culture. Etat des projets.

Le patrimoine de la RATP à Tuileries (ligne 1)

Le choix : la station est située sur la plus ancienne ligne du métro parisien. L'environnement culturel est exceptionnel : à proximité de musées comme le Louvre, les Arts décoratifs...

Le parti pris : établir une complicité avec le voyageur par une approche non exhaustive, mais visuelle et poétique, qui joue sur l'analogie, le souvenir et l'humour.

« Je me souviens du scoubidou, je me souviens du poinçonneur des Lilas... », ces formules, choisies en référence au *Je me souviens*, de l'écrivain Georges Perec, illustreront les murs de la station. En tout, quatre cent quatre-vingts réminiscences, régulièrement renouvelées pour intriguer le voyageur.

Ces clins d'œil s'organiseront en six périodes : les années 1900, les Années folles (1920-1930), la guerre et l'après-

guerre, les sixties et seventies (1965-1979), les deux décennies quatre-vingt et quatre-vingt-dix, les années 2000.

Un journal mural, changé tous les trois mois, abordera des sujets complets : le matériel ferré de 1900 à nos jours, une collection de tickets...

Une « boutique du patrimoine du métro », installée ultérieurement dans une salle des billets, pourrait inscrire la RATP dans le circuit touristique et culturel du quartier.



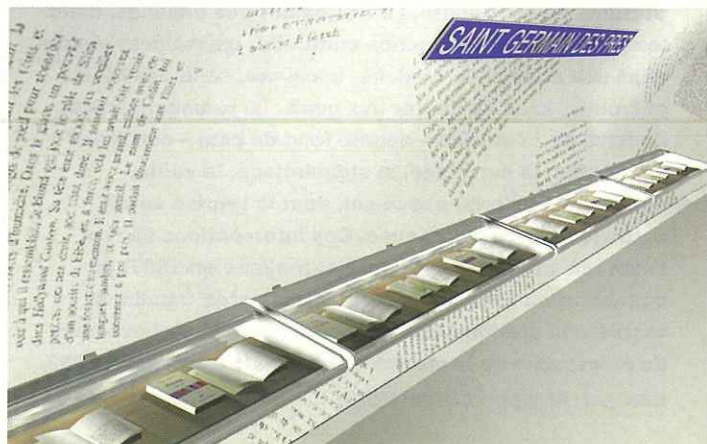
les années 1900

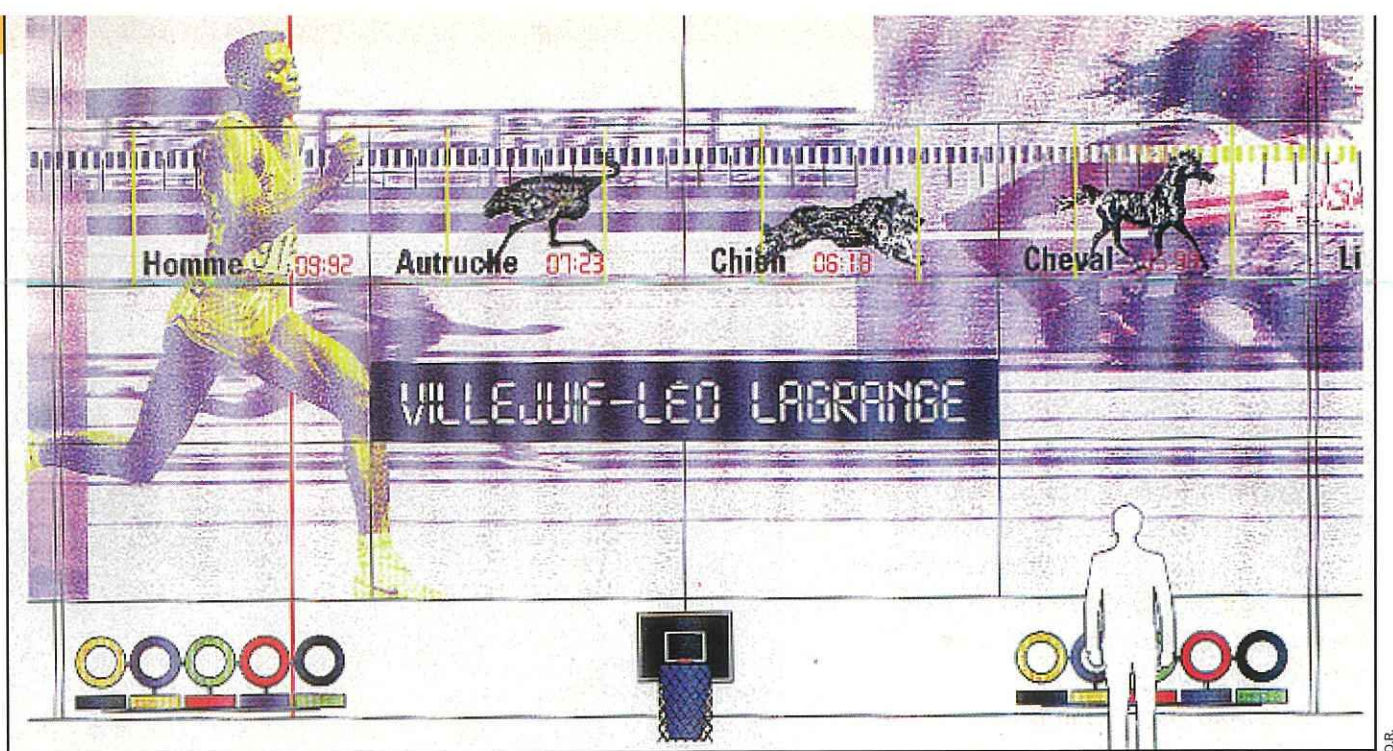
La création à Saint-Germain-des-Prés (ligne 4)

Le choix : la station dessert un quartier de tradition littéraire.

Le parti pris : mettre en avant le livre comme discipline de création relayant toutes les formes de la création, le rendre omniprésent, pour transformer la station en une revue littéraire du voyageur parisien. Des extraits de textes seront projetés sur la voûte. Des vitrines courront le long des murs des quais, dans lesquelles des livres seront présentés en étant renouvelés tous les quinze jours. De quoi faire découvrir aux voyageurs entre 2 800 et 4 000 ouvrages par an !

Partenariats envisagés : éditeurs et libraires.





D.R.

Le sport à Villejuif-Léo-Lagrange (ligne 7)

Le choix : Léo Lagrange, secrétaire d'Etat à la Jeunesse et aux Sports sous le Front populaire, avait souhaité développer l'accès au sport pour tous.

Le parti pris : mettre en valeur le sport éducatif et populaire, la compétition, les stars et les amateurs... Chaque élément de la station fait référence au sport : le marquage au sol rappelle les pistes d'athlétisme, les poubelles jouent aux paniers de basket, les sièges évoquent les couleurs des anneaux olympiques, l'éclairage s'inspire des lumières du stade. Sur les murs des quais, une fresque étalonne

les exploits de l'homme par rapport à la performance animale. L'actualité sportive, via l'Agence France Presse, défile sur un écran en continu.

Une information « à chaud » est ainsi à tout moment à la disposition du voyageur, en « self-service » et sans contrainte.

Des animations sportives se dérouleront, grâce à des partenariats avec les associations locales, avec des démonstrations dans une discipline ou la découverte des structures sportives mises à la disposition du public.

Partenariats envisagés : les associations sportives de Villejuif, des sponsors de produits de sport... et, éventuellement, un partenariat pressenti avec le journal *l'Equipe*.



L'écologie urbaine à Luxembourg (ligne B du RER)

Le choix : la proximité du jardin du Luxembourg, un des poumons de Paris.

Le parti pris : montrer la prise de conscience écologique des villes, en créant une base de diffusion d'informations existant sur l'environnement. Luxembourg présente le plus grand journal de l'écologie urbaine du monde, *l'Observatoire*, sur ses quais. Grand journal, par le format du moins, puisqu'il sera à l'échelle d'une affiche double 3,9 x 5,4 mètres, occupant neuf panneaux par quai. Il constituera un véritable magazine trimestriel, avec un éditorial, des rubriques et de la publicité.

En complément, une édition en petit format sera distribuée gratuitement aux voyageurs.

Partenariat envisagé : la rédaction du journal *Courrier International* pourrait participer à la réalisation de *l'Observatoire*.

Le cinéma à Bonne-Nouvelle (lignes 8 et 9)

Le choix : la station dessert, outre la salle de cinéma mythique du Grand Rex, les Grands Boulevards en cours de réaménagement où les cinémas se concentrent.

Le parti pris : le métro fait son cinéma et transforme Bonne-Nouvelle en une station de tournage. Les voyageurs y trouveront des quais colorisés, des caméras apparentes, des écrans retransmettant l'actualité cinématographique... Les escaliers de scène traités à la façon de Hollywood ou d'une comédie musicale, avec lumières et rampes chromées.

Partenariats envisagés :

le Grand Rex, les producteurs en fonction de l'actualité cinématographique.



Et aussi...

La musique à Carrefour-Pleyel (ligne 13)

Le choix : le nom de Pleyel évoque instantanément la musique, que ce soit en référence à la salle de concert ou au fabricant de piano.

Le parti pris : transformer la station en instrument de musique contemporaine, en jouant sur les sons et la lumière. Les bruits du métro seront utilisés, travaillés et transformés en une musique rediffusée aux voyageurs. Elle sera composée en rapport avec le passage du métro pour que les voyageurs l'associent au mouvement des rames.

Partenariat envisagé : Ircam, EDF.

« Ils font le métro » à Montparnasse-Bienvenue (lignes 4, 6, 12 et 13)

Le choix : le premier à avoir « fait » le métro est, bien sûr, Fulgence Bienvenue, qui a donné son nom à la station.

Le parti pris : restituer les savoir-faire techniques et humains, montrer la capacité d'intégration rapide des innovations. La salle des billets sera consacrée à la découverte de l'ingénieur Bienvenue, sur les quais des affiches « carrefour de la modernité » confronteront les images du progrès vu au début du siècle aux réalités techniques d'aujourd'hui. Sur la voûte du grand couloir de correspondance, qui abrite les trottoirs roulants, des images d'agents de la RATP seront peintes, et, sur ces figures, les silhouettes des voyageurs seront projetées en ombres chinoises, animant la rencontre entre les voyageurs et les agents.

La santé à Pasteur (lignes 6 et 12)

Le choix : Pasteur, vous avez dit Pasteur ?

Le parti pris : pour contrecarrer le cliché bien connu du métro-stress, la station met en avant les notions de bien-être et de bonne santé au quotidien. Avec deux projets.

Les couloirs deviendront des « labyrinthes de sensations », où la vue, l'ouïe ou le toucher seront tour à tour sollicités par des bruits de cascade et de mer, par des jeux de lumière...

Sur les quais, des panneaux et des écrans informeront, « sans moraliser », sur l'évolution de la notion de santé, sur les développements de la prévention et du dépistage, sur l'hygiène de vie...

Partenariats envisagés : l'Institut Pasteur ou des partenariats occasionnels en fonction de l'actualité.

L'Europe à Europe (ligne 3)

Le choix : une évidence...

Le parti pris : mettre en scène l'ensemble des pays de l'Union européenne, de façon historique et au quotidien.

Chaque semaine, la station accueillera un pays en particulier pour des expositions et des animations.

Partenariats envisagés : les pays et les communautés de l'Union européenne.

LE METRO

UN LIEU A VISITER

Hier, Franklin-Roosevelt, Louvre, Arts-et-Métiers. Aujourd'hui, les stations de la ligne 14, et demain les neuf Stations du centenaire... Le métro s'inscrit dans une démarche culturelle commencée en 1957. Rétrospectives et perspectives.



Fresques de mosaïques à la station Cluny-la-Sorbonne, statues à Louvre : dans le métro, la culture se décline sur tous les modes.



Un dixième des stations du réseau du métro afficheront bientôt une dimension culturelle. Grâce à la poursuite d'une politique inaugurée voilà plus de quarante ans.

Rappelons-nous. En 1957, la station Franklin-Roosevelt exhibe ses panneaux de gemmaux figurant des peintures célèbres. C'est la première station culturelle. Elle est suivie, en 1968, par la réalisation de la station Louvre, sur une suggestion du ministre de la Culture, André Malraux. Des reproductions d'œuvres y sont installées dans une ambiance de pierre blonde. Vécue comme le prolongement du musée, elle demeure la station emblématique du métro, et la politique culturelle dans

la transition. Conçues d'entrée de jeu comme des stations culturelles avec un fort parti pris architectural, elles intègrent seize vitrines où sont organisées des présentations temporaires, en partenariat avec des institutions culturelles de premier plan.

Allant plus en avant, les Stations du centenaire – sans être éphémères – s'inscrivent dans l'évolutif. Dans la foulée, d'autres stations thématiques pourraient voir le jour : on parle déjà de Jussieu, en partenariat avec le Muséum d'histoire naturelle.

Le projet du marquage des stations indique une autre piste pour répondre au slogan : « Quand il pleut, il y a encore le métro à visiter ». Il s'agit de « bulles », sem-

Louvre, une station emblématique vécue comme le prolongement du musée

le métro reçoit, grâce à elle, ses lettres de noblesse. Viennent ensuite des aménagements divers : vitrines, fresques, sculptures... sur les quais et dans les couloirs. Certaines de ces créations font événement, ainsi en 1994, la station Arts-et-Métiers sur la ligne 11, entièrement carrossée en cuivre, selon le projet du dessinateur belge de bande dessinée, François Schuitten. Il s'agit là encore d'aménagements lourds, qui touchent à la structure même de la station.

Plus près de nous, les cinq stations de la ligne 14 font

blables aux panneaux de présentation des expositions ou des musées, qui signalent des éléments visibles, mais non repérés du patrimoine du métro... Un test sera lancé dans les stations qui desservent le quartier des Grands Boulevards et sur la ligne 3 bis. En devenant visitable, le lieu du transport reprendra de la valeur aux yeux des voyageurs. Des actions qui marquent la volonté de la RATP de ne pas cantonner le métro à un simple lieu d'usage et de déplacement.

Nadine Guérin et Yvonne Kappès-Grangé

En cas d'agression

La RATP est solidaire des agents victimes d'agression et se mobilise pour une meilleure prise en charge. En fiches, les démarches et les aides.

Exprimant la solidarité de l'entreprise avec les agents victimes d'agression, le département Juridique leur propose une assistance – permanence téléphonique et accompagnement aux audiences – destinée à les aider dans la défense de leurs intérêts devant la justice. Il s'efforce également de favoriser la mise en œuvre de procédures visant à une issue judiciaire rapide.

Dans ce dessein, il a noué, depuis plusieurs années déjà, des relations avec les magistrats. Des actions ont été entreprises avec les parquets de Paris, Nanterre, Bobigny, Créteil, Evry et Meaux, pour sensibiliser les magistrats aux problèmes d'insécurité auxquels l'entreprise est confrontée. Des rencontres ont lieu régulièrement, qui leur permettent de mieux connaître la RATP et ses installations, de s'entretenir avec ses agents d'exploitation et de sécurité. Du côté de la procédure, les auteurs d'agressions – de violences – commises à l'encontre des agents sont passibles de poursuite devant les juridictions correctionnelles. Le ministère public se fonde sur le texte de droit pénal spécial relatif à la police des chemins de fer (article 25 de la loi du 15 juillet 1845) ou sur une jurisprudence qui s'est généralisée (qui a pour base les articles 222-12 et 222-13 du code pénal).

Lorsque l'agresseur est interpellé, le procureur de la République juge de

l'opportunité des poursuites et choisit la procédure qui lui paraît la mieux adaptée. Il peut s'agir de la comparution immédiate, procédure d'urgence, qui consiste à traduire le délinquant devant le tribunal dans les quarante-huit heures, avec condamnation immédiate. Elle s'applique quand l'agresseur appréhendé est majeur, qu'il n'offre pas de garanties de représentation suffisantes (absence de domicile fixe, par exemple...), et que les faits sont établis. Le nombre des affaires concernées par

cette procédure a doublé en trois ans. Autre procédure utilisée, la convocation par officier de police judiciaire (COPJ) ou la convocation par procès-verbal. Un rendez-vous est donné à l'agresseur dans les deux mois, après indication de la date d'audience. La COPJ n'est possible que si l'agresseur a une certaine stabilité (employeur connu, solvabilité...).

Promouvoir la médiation dans les affaires pénales

Enfin, la RATP s'est attachée à promouvoir la médiation dans les affaires pénales avec le concours des différents parquets de l'Ile-de-France. La médiation ne concerne que les délits les moins graves commis au préjudice des agents, notamment les violences légères. Le procureur désigne un médiateur qui entend les parties et tente de trouver un accord offrant une réparation équitable.

Quelle que soit la procédure retenue par le procureur de la République, un juriste du département Juridique – et, si cela est nécessaire, un avocat – est présent au cours des audiences, ce qui fut le cas pour 71% des affaires tenues au cours de l'année 1998. ■

Simone Feignier

→ L'accompagnement

Un groupe de travail a été constitué en octobre 1998, sur l'initiative de Christian Lacroix, administrateur de la RATP, avec des représentants de chaque département de la RATP concerné par le sujet. Son objectif est d'instituer un dispositif d'accompagnement psychologique et thérapeutique pour les agents victimes d'agression. Dans ce dessein, il s'appuie sur les travaux déjà réalisés par les départements et les unités, sur les expériences des autres réseaux de transport et d'autres secteurs économiques, tels que La Poste, les banques, la SNCF... Des propositions issues du groupe de travail devaient être présentées courant février.

**Contact : Christian Lacroix
tél. : (01 44 6) 8 21 32.**





IMPLICATION DE L'ENCADREMENT

Les démarches à effectuer

Des dispositions ont été prises par les départements RER, SEC, Métro et Bus, pour aider les agents victimes d'une agression dans l'exercice de leurs fonctions. Elles reposent sur l'implication de l'encadrement, qui doit être présent le plus rapidement possible sur le lieu de l'agression, accompagner l'agent dans toutes ses démarches – médicales, juridiques et administratives –, et le raccompagner à son domicile.

● Formalités à accomplir :

- dépôt de plainte au commissariat de police le plus proche du lieu de l'agression ;
- réquisition, délivrée par l'officier de police judiciaire, pour une consultation dans l'un des services d'urgences médico-judiciaires. Cette consultation permet d'obtenir le certificat médical, qui a force probante pour les autorités judiciaires en cas d'incapacité temporaire de travail. Ce n'est pas un arrêt de travail au sens de la Sécurité sociale ;

– déclarations d'accident, d'accident du travail et établissement d'un modèle 18 en cas de vol ou de dommages sur effets personnels.

● L'encadrement assume le soutien de l'agent :

- prend de ses nouvelles par téléphone pendant l'arrêt de travail ;
- propose un accompagnement post-traumatique par PPP ;
- offre une aide éventuelle pour régler des difficultés administratives.

● A la reprise du travail :

- procédure d'accueil faite systématiquement par l'encadrement responsable de l'agent. S'il le souhaite, il peut lui être proposé l'aménagement de son service et de ses repos.
- Parallèlement à ces procédures, une information sur l'agression est donnée le plus rapidement possible sur les réseaux, sous réserve de l'accord de l'agent.



JUR, PPP ET DRH

Les aides proposées

● Accompagnement post-traumatique

Pour aider les agents à surmonter d'éventuelles répercussions psychologiques, les départements PPP et DRH ont instauré un accompagnement personnalisé, qui est proposé à l'agent par son encadrement.

- Entretien avec un médecin – de soins ou du travail –, ou l'un des psychologues de DRH, ou l'assistant social de secteur. L'entretien peut déboucher, selon l'état de l'agent, sur d'autres formes d'aide : suivi médical ou accompagnement psychologique.
- De son côté, dès qu'il est informé d'une agression, le service social adresse à l'agent concerné une plaquette d'information sur cet accompagnement.

● Assistance juridique

- Permanence téléphonique « agression », tenue par deux juristes du département Juridique, vingt-quatre heures sur vingt-quatre et sept jours sur sept, au numéro de téléphone suivant : 01 49 57 82 52, ou Numéro Vert : 08 00 13 39 36. Un conseiller juridique donne toutes les informations utiles à l'agent et à son encadrement sur les démarches à effectuer. L'un des deux juristes de la permanence peut se déplacer pour seconder l'agent dans ses premières démarches.
- Suivi du dossier de l'agent tout au long de la procédure. A l'audience, l'agent – qui bénéficie de relève pour s'y rendre – est assisté par un juriste et/ou par un avocat, dont les honoraires sont payés sur le budget de l'entreprise.



DOMMAGES

Indemnisation et rémunération

● Dommages-intérêts

- L'agresseur est interpellé : l'agent peut se constituer partie civile et obtenir des dommages et intérêts. Depuis le 1^{er} juillet 1994, la RATP verse elle-même à l'agent l'intégralité des dommages-intérêts prononcés par les tribunaux, et se retourne ensuite contre l'agresseur pour recouvrer les sommes dues.
- L'agresseur n'est pas identifié : si l'agent a une incapacité temporaire de travail égale ou supérieure à un mois, ou s'il a une incapacité permanente partielle, JUR a la possibilité de saisir, au nom de l'agent, la Commission d'indemnisation des victimes d'infraction (vingt-cinq décisions en 1998, contre dix en 1997). L'agent peut bénéficier d'une allocation prélevée sur un fonds spécial institué par les pouvoirs publics.

● Dommages matériels

Indemnisation possible par le département si l'agent a subi des dommages matériels – vols, bris de lunettes, lentilles, perte de prothèse, vêtements détériorés...

● Rémunération

- L'agression d'un agent, dans l'exercice de ses fonctions, est un accident du travail. Un code de pointage spécial – 774 – lui a été attribué en 1994.
- L'intégralité du salaire est maintenue : toutes les primes et les compensations liées à l'emploi d'origine sont versées. L'agent est, en quelque sorte, considéré comme « travaillant », et même les jours fériés sont comptabilisés (ce qui n'est pas le cas pour l'accident du travail).

Bus au gaz: les deux

La RATP a passé deux marchés concernant l'achat de deux cent dix-huit autobus au gaz.

Deux constructeurs ont été retenus: Renault, pour les bus au GNV (gaz naturel pour véhicules), et Heuliez, pour les bus au GPL (gaz de pétrole liquéfié). Les cinquante-trois bus au GNV sont destinés au centre de Créteil et les cinquante-sept bus au GPL au centre d'Aubervilliers.

Renault Véhicules Industriels a mis à disposition deux bus au GNV pour essais, présentation et formation.

Quant au prototype au GPL du constructeur Heuliez, le modèle est en cours d'homologation par les Mines. L'arrivée définitive de la première tranche des bus au gaz étant prévue à partir de juillet 1999.

En cas d'incendie

Les deux réservoirs au GPL sont équipés chacun de deux clapets de sécurité, situés à chaque extrémité, qui vidange le gaz dans un tube d'évacuation dès qu'une pression de 25 bars est atteinte. En cas d'incendie, l'élévation de température entraîne une élévation de la pression: les clapets s'ouvrent, le gaz s'échappe et s'enflamme sans explosion.

Pour le GNV, les clapets sont remplacés par des fusibles thermiques qui fondent à 100° C environ. Chacun des neuf réservoirs est muni d'un fusible thermique à son extrémité et quatre fusibles sur les canalisations reliant les réservoirs. En cas d'incendie, le gaz s'échappe par des orifices calibrés et s'enflamme sans explosion.

Photos du bus Renault: J.-F. Mauboussin.
Photos du bus Heuliez: Bruno Marguerite.



Sur le toit du bus, neuf réservoirs

D'une contenance de 126 litres, ces réservoirs sont en fibre de carbone, avec liner (enveloppe interne) en polyéthylène résistant à une pression interne voisine de 600 bars, alors qu'ils contiennent du gaz à 200 bars. Autonomie: plus de 300 kilomètres.



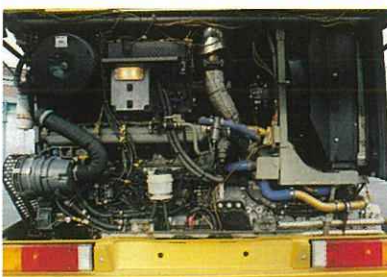
La prise de charge - GNV

Prise de charge ouverte au gaz naturel pour véhicule du bus Renault. Temps de charge quotidien: trois ou quatre minutes.



La prise de charge - GPL

Prise de charge au gaz de pétrole liquéfié pour le bus Heuliez. La charge étanche ne peut démarrer que si la connexion est correctement réalisée.



Un moteur à injection liquide

Moteur DAF, seul moteur de poids lourd à injection liquide. On peut distinguer l'arrivée du gaz GPL par quatre flexibles au bloc de valves de gestion du réservoir. La combustion est aussi très propre, sans émission de particules.

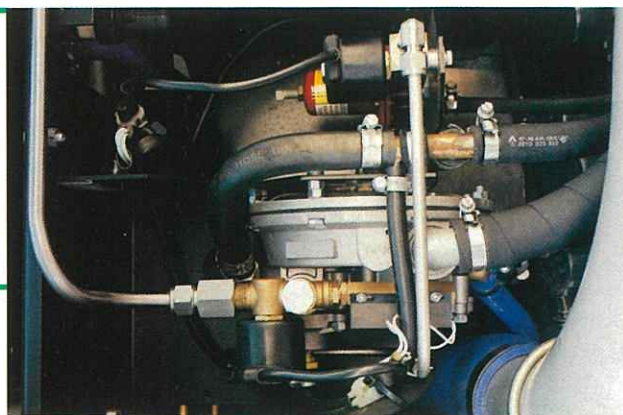


modèles en gros plan

Un moteur à allumage commandé

En gros plan, le détendeur, boîtier qui permet d'abaisser et de maintenir une pression constante du gaz à 30 bars.

Le moteur à allumage commandé, à faible taux de compression, est similaire au moteur à essence. Les six cylindres reçoivent un mélange air-gaz dit « pauvre » avec excès d'air. La combustion est propre, sans émission de particules.



Le pupitre de bord du bus Renault

Sur le côté latéral gauche, le bouton de commande d'ouverture de la trappe de remplissage et le bouton de diagnostic du gaz, qui identifie un défaut de fonctionnement en clignotant.

LE BUS RENAULT au gaz naturel pour véhicules, distribué par le réseau Gaz de France.



Le tableau de bord du bus Heuliez

Sur le pupitre de bord, le voyant rouge situé en haut et à l'extrême gauche indique - s'il est allumé - un défaut important sur le boîtier de gestion du moteur et oblige à un arrêt immédiat.

Sur le toit du bus, deux réservoirs

D'une contenance de 300 litres, ces réservoirs sont en acier éprouvé à 30 bars pour une utilisation à moins de 6 bars, remplis au maximum à 80%, de façon à supporter des écarts de température. Situés longitudinalement sur le toit du bus, ils offrent une autonomie minimale de 400 kilomètres.

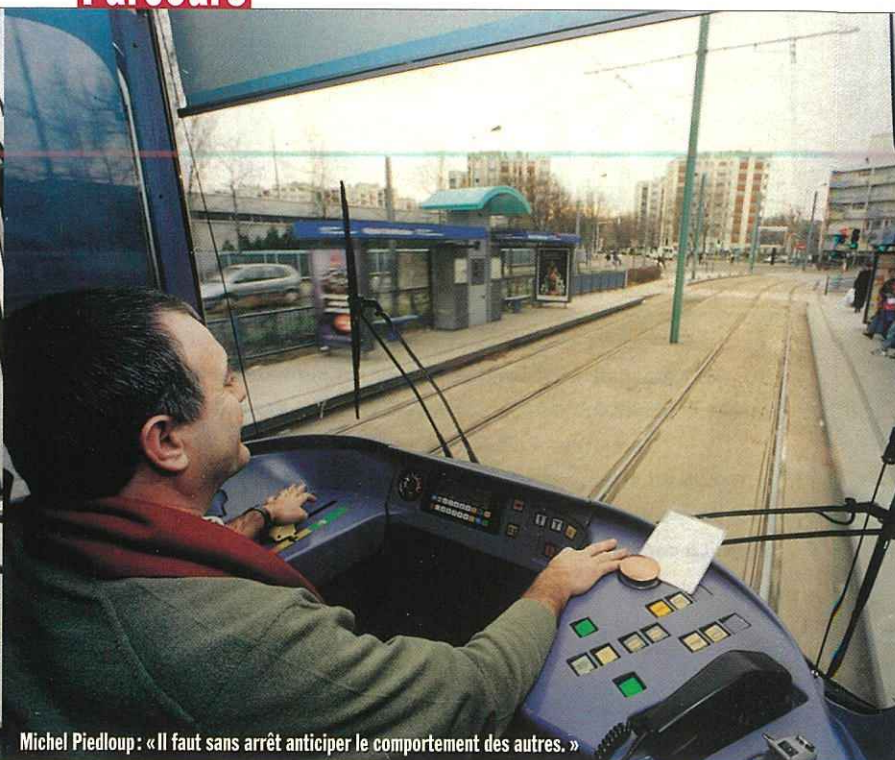
LE BUS HEULIEZ au gaz de pétrole liquéfié, mélange de butane et de propane.



PHOTOS : MAUBOUSSIN/DGC-AV



Pierre Tiseaux: « J'apprécie toujours la conduite du tram, le côté train, la liberté d'être seul... »



Michel Piedloup: « Il faut sans arrêt anticiper le comportement des autres. »

Des machinistes aux

La conduite du tramway demande une attention de tous les instants. Malgré les difficultés, pour rien au monde, ses pilotes n'échangeraient leur place. Voyage à bord du T1.

Le tramway a la cote. Tant auprès des voyageurs que des machinistes. Et, pourtant, combien il est stressant de piloter un tel engin. Notamment, en zone urbaine: piétons inconscients, cyclistes rêveurs, automobilistes irrespectueux du code de la route...

La ligne de tramway T1, de Bobigny à Saint-Denis, procure quotidiennement aux machinistes du centre bus de Pavillons leurs doses de montée d'adrénaline. « Le freinage est différent de celui du bus, il est impossible de manœuvrer pour éviter l'obstacle et, l'hiver, le rail devient encore plus glissant », explique Pierre Tiseaux, six ans de conduite du tramway. « Il faut sans arrêt anticiper le comportement des autres », renchérit Michel Piedloup, également six ans de conduite du

tramway. Les accidents avec les automobilistes sont fréquents: « Au début, c'étaient plutôt les gens du secteur, maintenant, ce sont ceux venus d'autres départements qui se font surprendre », commente Patrick Rapel, machiniste du tramway depuis son ouverture. Une explication est fournie par Gérard Pillois: « Les automobilistes confondent la signalisation des feux tricolores du tramway et celle des voitures. » Un constat partagé par Pierre Tiseaux: « En effet, ces feux sont sur la même ligne, côte à côte, et la seule différence réside dans l'inscription "tram" sur la surface en verre des feux relevant de la ligne de tramway »

Du côté de la clientèle, les avis sont partagés. Selon Pierre Tiseaux, « elle a considérablement augmenté et les

relations se sont dégradées depuis l'ouverture de la ligne. De plus, la fraude est énorme ». Gérard Pillois nuance: « C'est le département 93 avec ses bons et ses mauvais côtés... Maintenant qu'il y a davantage de rames en service, plus de régularité, les voyageurs courent un peu moins, ils patientent. Il reste les problèmes avec ceux qui montent avec leur chien, leur poussette, leur Caddie, leur vélo... C'est parfois ingérable ! Quant à la fraude, il faudrait augmenter les contrôles le week-end. »

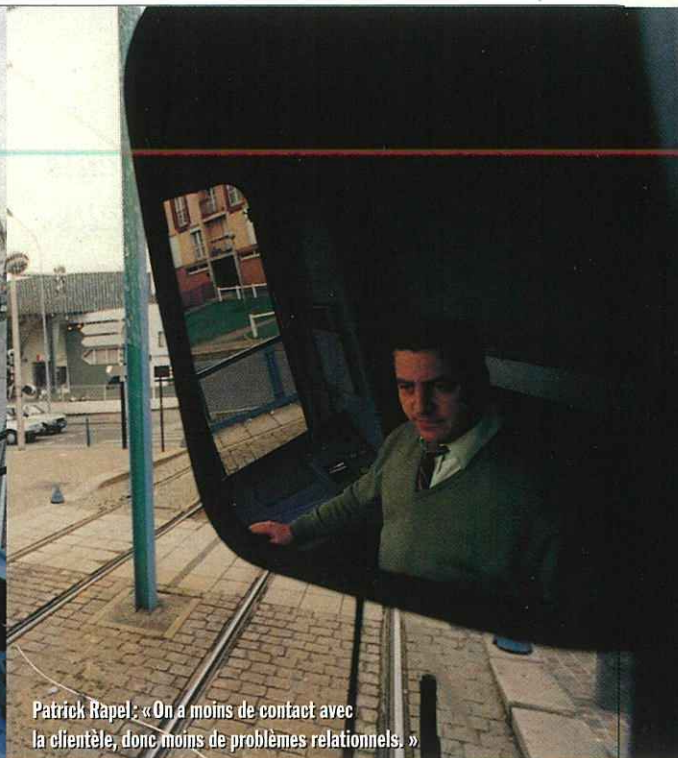
Du côté des agressions

Gérard Pillois est aussi l'un des rares machinistes à laisser sa porte de communication ouverte: « Je ne m'enferme pas, je peux discuter avec des jeunes, même si parfois ils viennent me chahuter un peu. Cela permet de faire passer le message qu'un tramway est sécuritaire à l'intérieur et dangereux à l'extérieur »

Du côté des agressions, 1998 a connu une baisse de 28 % par rapport à l'année



Gérard Pillois : « Je ne m'enferme pas. Cela permet de faire passer le message que le tram est sécuritaire. »



Patrick Rapel : « On a moins de contact avec la clientèle, donc moins de problèmes relationnels. »

commandes du tramway

précédente. Pour Pierre Tiseaux, il s'agit davantage d'incivisme : « C'est le malaise des banlieues : il y a ceux qui s'accrochent aux essuie-glaces, qui tirent le signal d'alarme, qui retiennent les portes, salissent la rame, jettent des pierres... »

Etre solide et vigilant

Gérard Pillois apporte ses précisions : « La majorité des agressions surviennent lorsque l'on change de loge au terminus, il s'agit donc d'agressions opérées depuis l'extérieur de la rame. Et, depuis six ans que je conduis le tramway, avec la porte ouverte, je n'ai jamais été agressé, même de nuit. »

Malgré tout, ils aiment conduire leur tramway. D'abord, parce qu'ils préfèrent sa conduite à celle du bus, tel Patrick Rapel : « J'aime bien rouler avec ce matériel. On a moins de contact avec la clientèle, donc moins de problèmes relationnels. » Michel Piedloup cherche à comprendre : « Le plaisir du tramway ? Je ne sais pas trop où il est... Peut-être

dans une certaine fierté, le sentiment d'être indépendant, d'appartenir à la seule ligne particulière du centre... »

Gérard Pillois reconnaît : « J'aime le tramway, c'est un transport moins bruyant que le bus, plus intéressant, car nous avons des dépannages à faire. Enfin, nous sommes confrontés à des problèmes qui rendent la vie intéressante... Sur la ligne T2, je m'ennuierais ! »

Incontestablement, pour être aux commandes d'un tramway, il faut être

« solide ». Tous s'accordent à donner le même conseil : être complètement dégagé de ses problèmes personnels. Pierre Tiseaux donne sa recette : « Il faut arriver le plus décontracté possible, tout en restant au niveau maximal de vigilance. Ne jamais s'énerver ou essayer de rattraper le temps perdu. Ajouter une forte dose d'anticipation. Et une pincée de chance ! » Avis aux futurs candidats ! ■

Philippe Carron



Le tramway de Bobigny en chiffres

- Mise en service : juillet 1992 entre Bobigny et La Courneuve, décembre 1992 entre Bobigny et Saint-Denis
- Longueur de la ligne : 9,1 kilomètres
- Nombre de stations : 21
- Fréquence : de 4 à 5 min aux heures de pointe, de 7 à 9 min aux heures creuses
- Trafic journalier : 60 000 voyageurs quotidiens
- Nombre de machinistes en roulement : 50 (dont une femme)
- Nombre d'accidents (piétons-automobilistes) : 110 en 1997, 65 en 1998
- Nombre d'agressions (agents-voyageurs-bris de glace) : 47 en 1997, 34 en 1998
- Conditions à remplir :
 - appartenir à l'effectif géré par Pavillons
 - ancienneté dans l'emploi de machiniste-receveur pour obtenir un roulement
 - satisfaire aux épreuves (théorie et pratique) d'habilitation au tramway

Gérer en temps réel les demandes variées des clients et les voir repartir satisfaits : telle est la mission des agents de l'Espace clients de la Maison de la RATP. Zoom sur une équipe qui allie sens relationnel et capacité d'écoute.

Sylvie Joly-Jouet et Victor Rossey, agents d'exploitation chargés de l'accueil.



L'Espace clients : commercialement vôtre !

L'Espace clients de la Maison de la RATP, vitrine de l'entreprise, joue le rôle d'agence commerciale centrale. Accueil du public, vente, traitement des plaintes et des réclamations, informations de toute nature : des activités partagées avec les treize autres agences disséminées sur les réseaux du métro et du RER (voir encadré).

« Lorsque l'on nous a donné les clés en avril 1997, on ne savait pas exactement ce que l'on attendait de nous, déclare Sylvie Joly-Jouet. Il y a eu un moment fort d'implication, de travail en équipe, pour bâtir toute la documentation relative aux diverses demandes qui pouvaient nous être formulées. » L'activité de l'agence, répartie entre sept personnes, est en pleine croissance. Elle se décline en accueil téléphonique et en réception sur place : quatre-vingts clients en moyenne par jour et 1 740 appels les six derniers mois. Sylvie Joly-Jouet et Victor Rossey, agents d'exploitation, sont chargés de l'accueil. « Les demandes que nous recevons sont variées : vente et échange de titres de transport, paiement des procès-verbaux,

renseignements sur les itinéraires, les horaires, la tarification ou, encore, des informations générales sur l'entreprise... »

Au début du mois, ils traitent surtout du service après-vente des titres de transport. Véritables commerciaux, ils cherchent à privilégier les échanges plutôt que les remboursements, toujours exceptionnels, qui se justifient particulièrement pour les touristes.

La plupart des personnes reçues à l'Espace clients ont souvent effectué tout un périple dans divers services sans

aboutir dans leur démarche. Victor et Sylvie prennent le temps de les écouter, afin qu'ils repartent avec une solution à leur problème. Leur expérience de la clientèle et leur connaissance de la réglementation leur permet une analyse rapide des situations. Et si un client entendu dans sa réclamation repart avec un livre sur la RATP, c'est gagné !

Sylvie et Victor apprécient l'aspect commercial de leur fonction qu'ils souhaitent développer dans la vente de « produits logo », par exemple. Ainsi, durant la période des fêtes, ont-ils



Les activités des treize agences

Louvre, ligne 1 : vente de titres de transport autres que la Carte Intégrale.
Chaussée-d'Antin, ligne 3 : service après-vente Carte Intégrale, vente de titres de transport autres que la Carte Intégrale, vente de « produits logo », paiement des procès-verbaux sous quarante-huit heures.
Gare-du-Nord, ligne 4 ; Les Halles, ligne 4 ; Montparnasse, ligne 4 ; République, ligne 11 ; La Défense, RER ligne A ; Bourg-la-Reine, RER ligne B : service après-vente Carte Intégrale, vente de titres de transport autres que la Carte Intégrale, paiement des procès-verbaux sous quarante-huit heures.
Espace clients, CML : vente de titres de transport autres que la Carte Intégrale, vente de « produits logo », paiement des procès-verbaux sous quarante-huit heures.
Gare-de-Lyon, CML : service après-vente Carte Intégrale.
Antony ; Massy-Palaiseau ; Orsay-Ville, RER ligne B : vente de titres de transport autres que la Carte Intégrale, paiement des procès-verbaux sous 48 heures.

accueilli de nombreux agents venus pour acheter leurs cadeaux de fin d'année. Ils dressent avec humour une typologie rapide de leurs clients: le rouspéteur, le retraité, heureux d'évoquer son activité passée, le touriste ou le provincial perdu dans la tarification, le passionné des transports, facilement orienté vers la Médiathèque depuis son installation à Lyon-Bercy.

Un rôle de médiateur

Cependant, certaines situations ne relèvent pas de l'accueil, parce qu'elles nécessitent un entretien approfondi ou un traitement plus confidentiel. «*J'ai un rôle de médiateur*», explique Bernard Carpentier. Chargé des relations avec la clientèle, arrivé depuis peu dans l'agence, il met à profit son expérience à Bus et au Métro pour résoudre les cas épineux: plaintes liées au comportement d'agents, défaut d'accessibilité pour les personnes handicapées... Il ajoute: «*J'ai envie que tout client reparte en disant : à la RATP, ils ont toujours une réponse !*» Il s'occupe du problème en temps réel. Il lui appartient de «*frapper à la bonne porte*» pour trouver les bons interlocuteurs, qu'ils soient internes à l'entreprise ou externes: SNCF, municipalités, commissariats... «*Ce qui m'anime ? Avoir envie de rendre service avant tout.*» Quelles que soient les situations rencontrées, Bernard s'attache à conserver un client pour l'entreprise.

Ambassadeurs de la RATP, Sylvie, Victor et Bernard mettent en œuvre quotidiennement ce qu'ils appellent «*l'esprit client*». «*Quand on m'a demandé combien de faïences il y avait eu de collées sur tout le réseau, là je reconnais que j'ai séché*», conclut Victor. A l'impossible, nul n'est tenu ! ■

Nadine Guérin

Agence commerciale, « Espace clients », rue Intérieure ; ouverte du lundi au vendredi, de 8 h à 18 h 30, tél. : (01 53 4) 6 43 26.

Championnet : certification réussie

Première certification ISO 9002 décernée aux Ateliers de Championnet (MRB). Elle a été attribuée à l'activité peinture-plastique de l'entité Fabrication et Reconstruction, le 9 décembre, par l'Association française d'assurance qualité (Afaq).

«*Les vingt-cinq opérateurs étaient tous partants pour mener la démarche de certification avec l'encadrement*», explique Bernard Guigourès, opérateur qualifié responsable du local plastique où sont réparées les pièces accidentées des bus et des tramways. Dès 1993, l'activité peinture-plastique faisait l'objet d'une démarche qualité pour limiter les retours de pièces non conformes. Pour Bernard Verpillot, opérateur chargé du contrôle final des pièces, la certification «*est un moyen d'être reconnus par les autres secteurs de l'entreprise et par les clients internes. A l'extérieur, elle est une référence qui nous permet de nous aligner sur le marché*». D'autres secteurs des Ateliers de Championnet se sont lancés dans des démarches de certification, qui devraient aboutir cette année, et en 2000 pour l'activité de production. Ce qui représente près de 50 % des effectifs des Ateliers de Championnet.

Contact - Gilles Le Coat, AC, tél. : (01 49 2) 5 51 60.



RVB : amélioration des performances

De nouvelles méthodes dans les travaux de renouvellement des voies ballastées (RVB) sont appliquées, depuis le 15 juillet, par l'unité Voie du département ITA sur la ligne 9 du métro. Conçues par l'équipe de Christian Belleau – entité Travaux, de l'unité Voie –, ces nouveaux procédés consistent principalement en une modification de la hauteur de ballast à renouveler. Le changement du ballast peut être limité à une profondeur de 0,25 mètre sous le niveau inférieur des traverses pour garantir de façon pérenne la stabilité des voies. Il n'apparaît plus nécessaire de changer le ballast jusqu'au fond du radier, dont la profondeur peut atteindre 1,20 mètre. A cela s'ajoute une modification de la composition des trains de chantier : l'atelier, jadis composé de quatre trains, n'en compte plus que trois (train énergie, de coupe et de ballast sur la voie traitée). Ces nouvelles techniques induisent un abaissement des coûts et une amélioration des performances: la longueur atteinte désormais par nuit étant de quatre-vingts mètres environ contre soixante auparavant.

Contact - Jérôme Brochot, ITA-Voie, tél. : (01 48 0) 4 13 10.

Sport Plongez avec l'USMT

L'USMT vous offre dorénavant le « grand bleu ». En effet, depuis septembre 1998, la plongée est devenue une nouvelle section sportive. Cette discipline est pratiquée à la piscine Alfred-Sevestre à Issy-les-Moulineaux, tous les lundis à 20 heures, que l'on soit débutant ou confirmé. Deux sorties en mer d'une semaine sont prévues : la première en mer Rouge (Egypte) au mois de mai, et la seconde en Méditerranée en octobre. Ces sorties en mer sont ouvertes à tous les agents, même à ceux qui ne sont pas membres de la section.

Contacts - Thierry Sobraques,

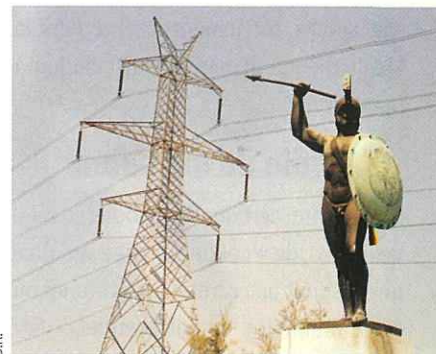
tél. : (01 40 4) 8 78 53 ;

Gilles Clarens, tél. : (01 44 3) 6 31 82.

A voir Quand le métro mène à la photo

« A l'insu de son plein gré », Philippe Arrighi, chargé de la requalification des espaces métro au département des Projets, a remporté, au mois d'août, le premier prix de la quatrième édition du Rallye raid photo des capitales d'Europe. « Je suis très loin d'être un photographe, affirme-t-il, mais les résultats des tirages photo et les commentaires du jury m'ont fait prendre conscience que mes activités professionnelles à la RATP avaient constitué une formidable école d'apprentissage du regard ! » Chef du projet de la Maison de la RATP, il connaît bien les problèmes d'urbanisme et d'aménagement des espaces publics. Ce savoir-faire a grandement contribué à exercer le regard de

Philippe Arrighi, qui a pu révéler, de Berne à Athènes, en passant par Vienne, Budapest, Sofia..., des images beaucoup plus « construites » qu'il ne le supposait.



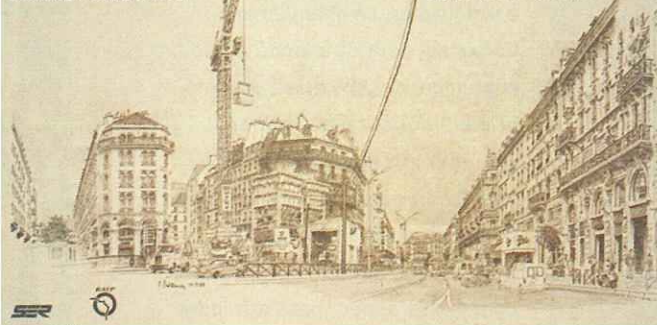
D.R.

Un métro pour le 21^e siècle

Le Projet Météor

Christian Dardennes

dessins de chantier



D.R.

A feuilleter Météor croqué en 70 dessins

Comment conserver un souvenir des travaux de la construction de Météor ? Le département PRO a eu une idée originale en utilisant les dessins réalisés par Christian Dardennes. Passionné d'architecture, cet artiste a reproduit sur papier, avec rigueur et vivacité, la transformation du paysage urbain entre 1994 et 1998. Muni d'une planche à dessin, d'une plume et d'un crayon, il a dessiné les premières implantations de surface et leurs évolutions. Il a ensuite, à l'intérieur du souterrain, suivi la progression des aménagements jusqu'à la mise en service de la ligne. Soixante-dix dessins inédits, reliés dans un livre de quatre-vingts pages, retraçant la mémoire de l'urbanisme parisien transformé par la naissance d'une technologie de pointe. En vente à l'Espace clients, Maison de la RATP, au prix de 300 francs.

Portrait Jean-Claude Miara, aquarelliste

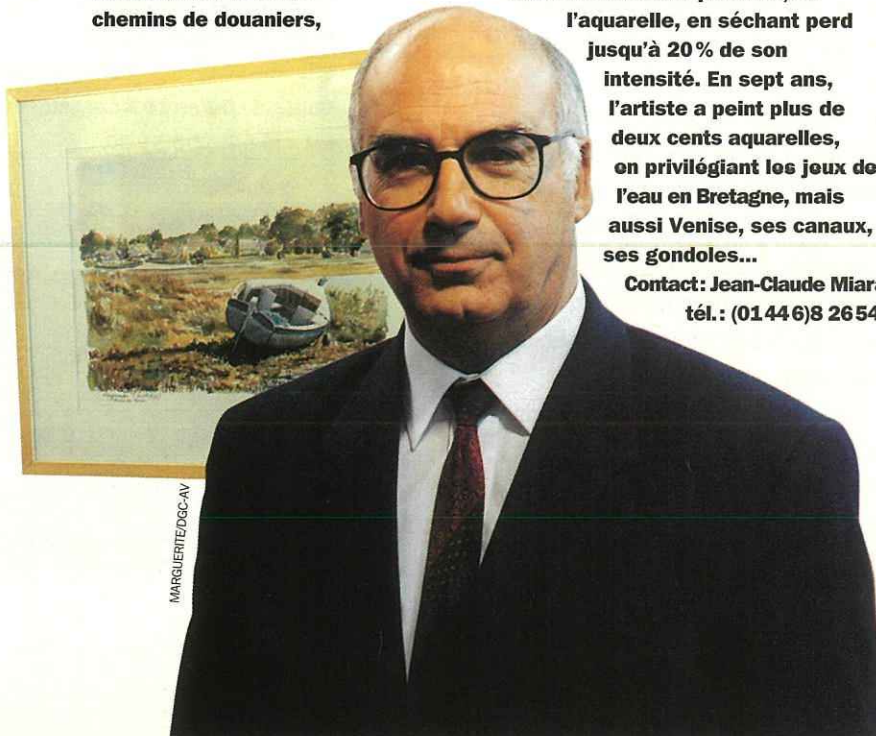
« Emervillé par la magie de l'eau sur le papier qui, au simple contact du pinceau, diffuse des pigments, je dessine des formes à traduire en nuages ou en paysages... » Jean-Claude Miara, responsable des gares au département RER, décrit ainsi sa passion pour l'aquarelle. Attiré par le dessin et la peinture depuis son plus jeune âge, il expérimentera d'abord la peinture à l'huile. « Ensuite, j'ai découvert la Bretagne et cela a été un choc ! » Fasciné par l'authenticité de son patrimoine, ses paysages, ses maisons, ses habitants, Jean-Claude renoue avec sa passion. Parcourant à vélo les chemins de douaniers,

les ports, les villages, « j'ai senti profondément la mer, les hommes, les pierres, repéré les sites les plus sauvages, typiques et pittoresques du Morbihan ou du Finistère-Sud ». Un appel puissant pour saisir la boîte d'aquarelles. « En immersion devant un paysage, je fais le vide dans mon esprit, abstraction de tout... pour le remplir de superbes images. » Partant d'une esquisse graphique, il relève les ombres avant de construire son aquarelle. Trois heures devant le motif suffisent pour réaliser le tableau. Il lui reste, en atelier, à foncer quelques valeurs, car dans la nature, le vent, le soleil et la lumière sont plus vifs, et

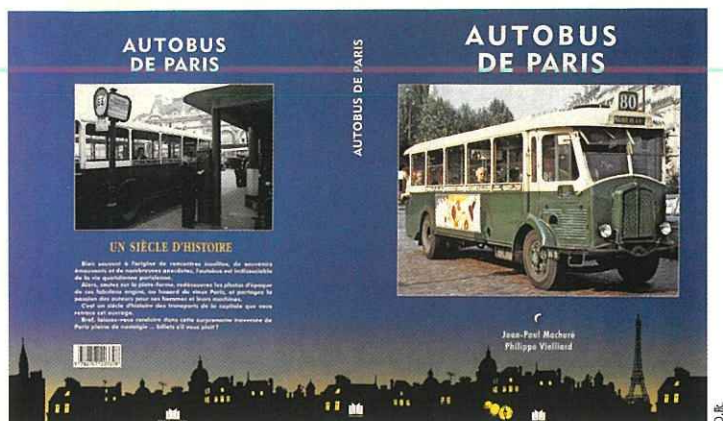
l'aquarelle, en séchant perd jusqu'à 20 % de son

intensité. En sept ans, l'artiste a peint plus de deux cents aquarelles, on privilégiant les jeux de l'eau en Bretagne, mais aussi Venise, ses canaux, ses gondoles...

Contact : Jean-Claude Miara
tél. : (01 44 6) 8 26 54.



MARGUERITE DCC-AY



Le bus livre son histoire

Le livre de Jean-Paul Machuré, machiniste à Nanterre, retrace l'histoire du bus, du début du siècle à nos jours. Un ouvrage technique riche en témoignages et en illustrations... à lire en prenant le bus !

Du Brillié Schneider à l'Agora articulé, de 1906 à 1998... Près d'un siècle d'histoire du matériel roulant bus se trouve relaté dans un ouvrage technique illustré. Jean-Paul Machuré, machiniste au centre bus de Nanterre, et Philippe Viellard, fervent de transports, font découvrir ou redécouvrir les autobus qui ont marqué et agrémenté la vie quotidienne des Parisiens.

Les premiers-nés de ce siècle se souviendront de ces engins indispensables à la découverte de la ville, propices aux rencontres insolites, à l'origine d'anecdotes mémorables... Les plus jeunes générations pourraient s'étonner de la créativité, de l'innovation de ces

machines évoluant vers un meilleur confort pour le voyageur. La réalisation d'un ouvrage historique exhaustif nécessite une diversité d'expériences, de témoignages, une base documentaire riche... Collègues, amis, passionnés ont permis d'alimenter les archives. Elles ont été complétées par des ouvrages de la médiathèque, des documents de la photothèque de la RATP. Mais la plupart sont extraites de la collection personnelle constituée au fil du temps par Jean-Paul Machuré.

Cet ouvrage est le résultat d'une vraie passion. En effet, dès l'âge de 6 ans, Jean-Paul Machuré a construit son « musée » du transport par une compilation de photos et de cartes postales. A 17 ans, son projet devient plus ambitieux, il prend les premiers contacts avec le responsable des archives de la RATP sans penser un instant qu'il bâtissait les fondations de son ouvrage. Pour suivi par cette passion depuis toujours, ne soyez pas étonnés de le rencontrer aujourd'hui au volant de son bus... qu'il ne quitte plus depuis vingt-trois ans.

Ce livre paraîtra aux éditions Massin en mars 1999, 16-18, rue de l'Amiral-Mouchez, 75014 Paris, 195 francs.

Les premiers métros du monde

Londres, New York, Chicago, Budapest, Glasgow... Toutes ces villes se sont dotées d'un métro dès le XIX^e siècle. Paris suivra en 1900, avec la construction de la ligne 1. Les Cahiers de la mémoire, édités par le département Patrimoine, consacrent leur neuvième numéro à ces réseaux pionniers. On y trouve l'histoire de leur création, ainsi que les grandes étapes de leur développement. En tout, seize pages d'explications et de photos pour 15 francs.

Contact - unité Mémoire de l'entreprise, information documentaire, PAT, tél. : (01 44 6) 8 21 04.



L'histoire des transports urbains en guide

Ce guide présente aux chercheurs les sources documentaires de la RATP et des centres parisiens d'archives : Archives nationales, Archives de Paris, Archives de la préfecture de police... Les sources administratives et politiques, techniques et sociales, présentées dans cet ouvrage, devraient contribuer à la compréhension de l'histoire des transports en commun de Paris et de l'Île-de-France. Dans la préface qu'il consacre à ce guide, Jean-Paul Bailly rappelle que « la RATP ne saura être proche de ses voyageurs que si elle a conscience elle-même d'où elle vient ». Cet ouvrage est le premier du genre publié par une entreprise, et « il n'est pas indifférent que ce soit la RATP qui inaugure cette nouvelle voie ».

Guide des sources de l'histoire des transports urbains à Paris et en Île-de-France, XIX-XX^es siècles. Publications de la Sorbonne, 1998, 180 francs, en vente à l'Espace clients, Maison de la RATP.

**Roméo cherche sa Juliette.
Aidez-le à trouver le chemin le plus
simple pour la rejoindre.**



solution:

36 15 RATP

**Le 36 15 RATP rubrique SITU, pour connaître
tous les itinéraires en Ile-de-France.**

Vous connaissez vos points de départ et d'arrivée. Pour savoir comment les relier, connectez-vous sur le 36 15 RATP rubrique SITU (2,23 F par minute). Vous trouverez votre solution personnalisée avec les transports en commun.

LA MEILLEURE FAÇON D'AVANCER

