Entre les lignes

AVRIL 1999-N°90 17 F

La nouvelle ligne du PC

Quai-de-la-Gare se modernise

La rénovation de Quai-de-la-Gare ouvre la station sur la ville tout en facilitant le service offert aux voyageurs.

Des poseurs tracent la voie...

Quatre poseurs de voie ont imaginé un nouveau portique. Et l'équipe a remporté le trophée Innovation ITA 1998.

RATP

Sommaire

Panoramiques
P.3 La table ronde sécurité

Dans la ville
P.8 Quai-de-la-Gare se modernise

La station Quai-de-la-Gare sur la 6 est réaménagée. Une transformation qui s'inscrit dans un double projet : la réfection du quartier de Tolbiac et la restauration des lignes aériennes.

MINOLI/DGC-AV

P.10 Des voitures de service propres

Les voitures de service au gaz ont fait leur entrée aux centres MRB de Bastille et de Michelet. Ce qui entraîne de nouvelles règles de « conduite ».

Aller-Retour
P.12 La cote de la RATP

A la fin de 1998, l'institut Ifop a réalisé pour la RATP un baromètre concernant l'image de l'entreprise auprès des Franciliens. Les résultats.

Correspondances
P.14 Métro : de Berlin à Canton

Un client chinois, un matériel roulant allemand, un consultant technique français : trois acteurs pour un projet qui verra le jour en juin, l'ouverture de la ligne 1 du métro de Canton.

Ressources
P.22 Comment lire la feuille de paie ?

Chaque mois, l'unité GIP-Paie établit quelque 40 000 bulletins. Différentes unités participent à leur élaboration. En fiche, la feuille de paie commentée.

Arrêt sur
P.24 Pub : retour sur images

La présentation des quatre campagnes de l'année 1998, mais aussi les publicités auxquelles vous avez échappé.

DOSSIER
LA NOUVELLE LIGNE DU PC

● Du fait des retards, des embouteillages, les bus ont bien du mal à circuler sur la ligne PC. Deux machinistes et un régulateur racontent leur quotidien sur la ligne de ville la plus longue et la plus fréquentée du réseau. **P. 16**

● En octobre, la ligne PC sera fractionnée en trois tronçons autonomes : Porte-de-Charenton - Porte-de-Champerret ; Porte-d'Italie - Porte-de-la-Villette ; Porte-des-Lilas - Porte Maillot. Zoom sur les aspects techniques de cette nouvelle organisation **P. 18**

● Les machinistes du PC se forment actuellement à la conduite des bus articulés Agora. Et, après quatre jours de stage, ils sont plutôt agora... philes. **P. 20**

● La protection des couloirs de bus devrait favoriser la circulation des bus. Les explications d'un ingénieur des services techniques de la Ville de Paris. **P. 21**

DOSSIER

QUAND LE PC NE TOURNE PLUS ROND

Sur la ligne PC, les bus ont bien du mal à circuler : retards, embouteillages, voitures surchargées, usagers mécontents... Deux machinistes et un régulateur évoquent leurs problèmes quotidiens sur cette très longue ligne parisienne. Echos sur le terrain.

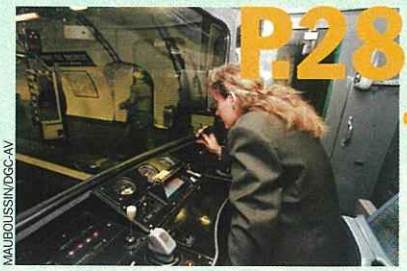
La restructuration

La charge

DOSSIER

Couloir de bus

La régulation et l'information



MAUBOUSSIN/DGC-AV

P.28 Les conducteurs au micro

Une formation originale est proposée aux conducteurs volontaires de la 1 afin de les aider à parler au micro.

Passionnément
P.30 René Chavignon, technicien supérieur à SIT, fait le poids. Il vient de se classer deuxième au championnat d'Europe de lancer du poids.

Parcours
P.26 Les poseurs tracent la voie

L'équipe des poseurs de voie a imaginé un portique qui facilite le remplacement des barres de guidage sur les lignes pneus. Une initiative récompensée par le trophée Innovation ITA 1998.

Mémoire
P.31 STP : 40 ans d'histoire

Le Syndicat des transports parisiens fête aujourd'hui ses quarante ans. L'occasion de présenter son rôle et son organisation.

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 42/37 33. **Directeur de la publication :** Vincent Relave. **Rédaction :** Simone Feignier, Nadine Guérin, Catherine Houël, Yvonne Kappès-Grangé, Antony Vian. A collaboré à ce numéro : Jean-Patrick Ménard. **Photographies :** DGC-AV. **Conception et réalisation graphique :** Textuel. **Couverture :** photo Bruno Marguerite. **Photogravure :** Point. **Imprimerie :** Torcy Quebecor. N°ADEP 1791. Membre de l'Union des Journaux et Journalistes d'Entreprise de France, UJJEF. **Abonnement :** 150 F (180 F pour l'étranger), pour 10 numéros. Les demandes sont à adresser à « Entre les Lignes », 54, quai de la Rapée, 75599 Paris Cedex 12. **Retraités de la RATP :** vos changements d'adresse sont à transmettre par écrit au bureau des Pensionnés, 30, rue Championnet, 75889 Paris Cedex 18.

Evénement

La table ronde sécurité

La deuxième table ronde « sécurité » de la RATP s'est tenue le 9 mars sous la présidence de Jean-Paul Bailly, en présence de l'ensemble des familles syndicales. Le point sur les nouveaux engagements.

La deuxième table ronde sur la sécurité de la RATP fait suite à une première, réunie en octobre après l'agression d'un machiniste de la ligne 75. Il a été rappelé que les engagements pris en matière de prévention (dialogue avec les lycéens), de suivi des agents agressés, d'emplois-jeunes (présence et médiation), d'équipements (systèmes de vidéosurveillance, protection des postes de conduite...), se poursuivent et s'intensifieront en 1999.

Concrètement, toutes les décisions prises en 1998 s'installent. Cependant, il convient d'assurer une cohérence de certaines actions engagées. Une étude relative au suivi des agents agressés, conclue en février, témoigne de grandes disparités.

Une association ouverte 24 h sur 24

C'est pourquoi la direction générale annonce la création d'une association chargée d'écouter, de soutenir les agents victimes d'agression et, surtout, de les accompagner psychologiquement. Composée de professionnels, placés sous la responsabilité d'un psycho-clinicien, cette association fonctionnera sept jours sur sept et vingt-quatre heures sur vingt-quatre.

Développer la capacité des agents à gérer des situations difficiles constitue une action préventive limitant les risques d'altercation. Dans cette perspective, le stage « analyse et gestion des situations conflictuelles », dispensé actuellement par le département SEC à l'ensemble des agents, sera complété par une formation continue, sorte de « piqûre de rappel ». Enfin, une évaluation des politiques menées sera mise en œuvre afin de mesurer leur pertinence.

L'entreprise place la sécurité au cœur de ses préoccupations et de ses priorités depuis les années 80. « *Mais,* précise Jean-Paul Bailly, *le problème reste complexe et mérite, pour une meilleure efficacité, d'être abordé dans une démarche globale et traité en logique de territoire avec les partenaires locaux.* »

Catherine Houël

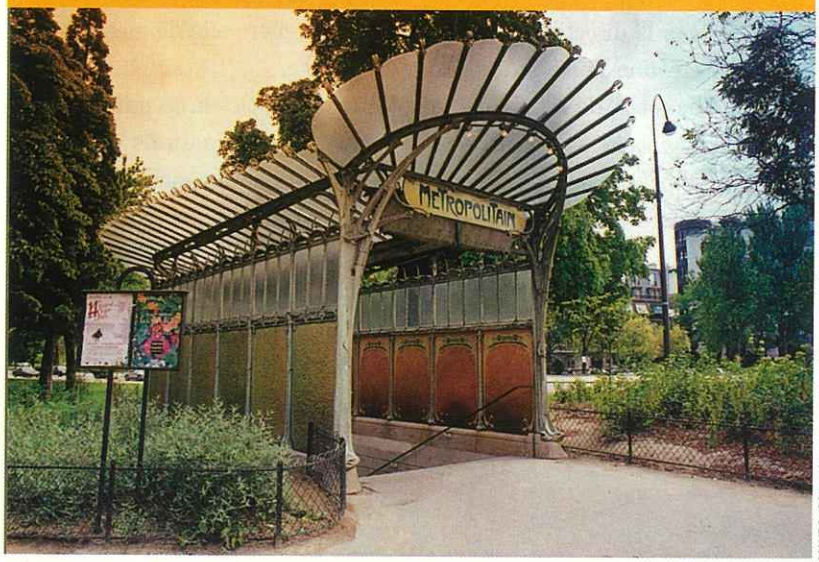
MARGUERITE/DGC-AV

Lors de la table ronde du 9 mars, Jean-Paul Bailly et les représentants des syndicats ont décidé de poursuivre et d'intensifier les engagements pris en matière de prévention et de suivi des agents agressés.

Guimard rénové à Porte-Dauphine

L'édicule Guimard de Porte-Dauphine, ligne 2, est en cours de rénovation depuis le 15 mars. Les vitres, plaques de lave et la métallerie sont complètement démontées, ainsi que les différentes pièces numérotées, avant d'être envoyées pour restauration aux ateliers d'ITA-AMI de Stalingrad et d'Italie, et dans des ateliers spécialisés de province (Fonderie GHM en Haute-Marne, atelier Arc Antique à Nantes...). Il sera procédé au remontage progressif de l'édicule de mai à octobre. Quatre-vingt-six autres entourages Guimard restent à rénover. Certains nécessitant un démontage complet, d'autres pouvant être restaurés sur place, les derniers ne demandant qu'une remise en peinture. Cette opération s'intègre dans le projet Renouveau du Métro de requalification des espaces voyageurs devant être terminé pour 2001.

Contact - Giancarlo Santilli, ITA, tél. : (01 40 0)2 31 08.



MAUBOUSSIN/DGC-AV

D.R.

A tous titres : un outil d'aide à la vente

A tous titres, une première pour les agents de vente. Un guide, regroupant les principaux titres de transport, a été adressé nominativement à l'ensemble des agents de vente de l'entreprise (Bus, Métro, RER) dans le courant du mois de mars. Véritable outil d'aide à la vente, il présente, en effet, selon la clientèle, francilienne ou touristique, le titre adapté à son déplacement (caractéristiques, avantages commerciaux, argumentaire de vente...). Le département Commercial, à l'origine de cette démarche, a élaboré cette brochure en concertation avec un groupe d'agents, premiers utilisateurs.

Contact - Dominique Rode, CML, tél. : (01 44 6)8 36 11.

Commémoration autour de la Résistance

Le 27 mai, une cérémonie dédiée au 56e anniversaire du Conseil national de la Résistance (CNR) aura lieu dans la gare de Massy-Palaiseau (RER, ligne B). Cette célébration sera particulièrement consacrée à la mémoire de Jean Moulin, né il y a tout juste cent ans, qui fut le fondateur du CNR. L'Association nationale des anciens combattants de la Résistance-RATP, la Fédération des anciens combattants et victimes de guerre et le Comité du souvenir, invitent les agents de la RATP à participer à « ce devoir de mémoire ».

Contact- ACVG-RATP, tél. : 01 40 02 37 32

Service plus pour consommateurs pressés

La boutique PAD (portage et accompagnement à domicile), gare RER de Nanterre-Préfecture, a été lancée par l'Association des commerçants du centre-ville. Fini le stress du rideau baissé ! Les consommateurs passent commande dans la journée à leur fournisseur adhérent. Les achats sont livrés gratuitement dans la boutique ouverte de 6 h 30 à 21 h 30. Ce service est également proposé à Nanterre-Université.

SUTTON/DGC-AV

Juniors et seniors : rencontre littéraire

« Grandir c'est vieillir, vieillir c'est grandir », c'est le thème du prix Chronos de littérature pour la jeunesse, dont la RATP est partenaire. Le 18 février, une classe de CM2 de Vitry-sur-Seine et deux classes de 6e de collèges parisiens ont voté, à la Maison de la RATP, pour désigner les meilleurs albums et romans. Ont été primés en particulier : *Le Vieux Fou de dessin*, de François Place, et *Les Chats*, de Marie-Hélène Delval. Une dizaine de « seniors » jouaient le rôle d'assesseurs et aidaient les jeunes pendant le vote. Une rencontre réussie entre juniors et seniors.

Contacts - Alain Peresse, CML, tél. : (01 44 6)8 33 17, et Rose-Marie Desgorge, tél. : (01 44 6)8 38 18.

DUPUY/DGC-AV

Rencontre ministérielle au Printemps du Québec

Les Premiers ministres du Québec et de France, Lucien Bouchard et Lionel Jospin, ont pris le métro parisien pour se rendre à la Maison de la RATP, où était inauguré «le Printemps du Québec». Du 16 mars au 21 juin, le Québec se présente aux Français, à Paris, dans le métro et dans toute la France, par de nombreuses manifestations. «Moment privilégié de rencontre entre nos deux cultures», remarquera Lionel Jospin.

MAUBOUSSIN/DGC-AV

Thiais informe sur écran

Depuis juin 1998, les machinistes du centre de Thiais peuvent consulter leurs services et roulements sur une borne installée dans la salle du personnel. Cet outil, purement fonctionnel au départ, baptisé Atmao (affichage tactile multi-infos assisté par ordinateur), est le produit du travail collectif d'un groupe d'agents de Thiais. Atmao s'est rapidement développé vers d'autres domaines, comme l'information sur les plans de lignes, l'annonce de travaux, les listes des médecins agréés... Dernièrement, il s'est enrichi de clips vidéo portant sur la présentation des différents matériels bus et équipements techniques. Convivialité, interactivité et facilité d'utilisation ont assuré le succès d'Atmao auprès des machinistes du centre.

Contacts - Jean-Baptiste Rotondo, Bus, tél. : (01 40 0)2 45 37, et Jacqueline Jury, tél. : (01 40 0)2 45 42.

D.R.

Un écho pour tous

Vous allez prochainement recevoir le questionnaire Echo VII sur votre lieu de travail. Cette enquête permet de réaliser régulièrement une photographie du climat social de la RATP. Pour la première fois, les 38 500 agents de l'entreprise vont être concernés, et vous aurez ainsi l'occasion de vous exprimer individuellement. Les résultats de l'enquête, réalisée au cours du deuxième trimestre, devraient être connus dès la rentrée 1999.

Contact - Observatoire social, DRH, Thierry Gounard tél. : (01 44 6)8 38 17.

Depuis le 3 mai

- **Distribution gratuite du citymagazine «A nous Paris» dans deux cent vingt stations et gares RATP. Cet hebdomadaire de trente-deux pages sera tiré à 350 000 exemplaires.**

Du 10 mai à fin août

- **Exposition du musée des Transports urbains à la Maison de la RATP. Neuf matériels présentés, un stand de vente d'ouvrages et de cartes postales, tenu par l'Amtuir du lundi au vendredi de 11 à 16 heures.**

Du 11 mai au 17 mai

Exposition sur «la recherche à la RATP», dans la rue intérieure de Lyon-Bercy. Son organisation (les missions auprès de la présidence et au développement), ses partenaires français et européens, et les thèmes de la recherche.
Contact - Françoise Patepermal, PRE, tél. : (01 44 6)8 24 23.

Du 15 mai au 19 juin

- **Le Printemps du Québec dans le métro : des photographes québécois seront exposés à la station Pyramides, ligne 7.**

Du 17 au 23 mai

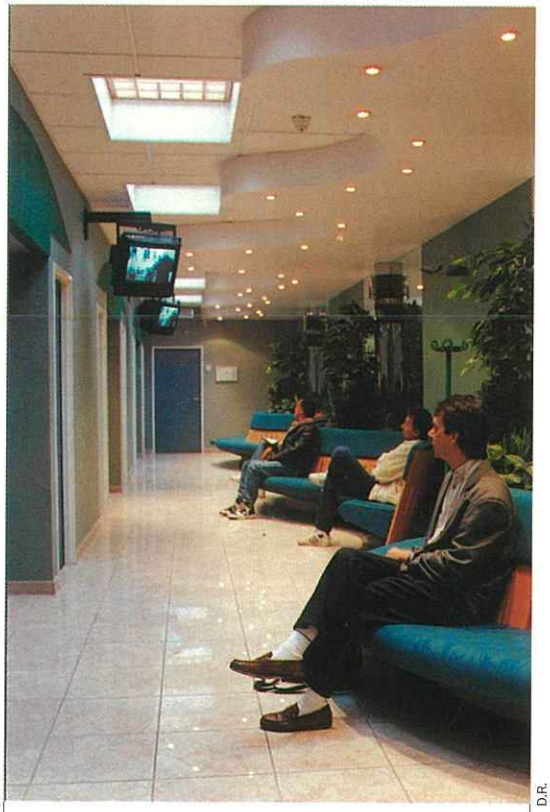
- **Reprise de la campagne d'affichage publicitaire RATP. Achille Talon, Zorro et Jean Mineur égayeront environ 1 600 panneaux de Paris et de sa banlieue.**

Du 31 mai au 4 juin

- **Promotion Noctambus : un petit déjeuner sera offert aux noctambules au départ du dernier circuit, place du Châtelet.**

6 juin

- **Sixième brocante du centre de Pleyel, de 9 à 18 heures. Tous les bénéfices seront reversés à l'association Arc-en-ciel et à la section Orphelinat de la Mutuelle RATP.**



D.R.

Vidéo Lachambeaudie : la centième !

Lachambeaudie fête la centième émission de son programme vidéo. Depuis le 8 avril 1992, les agents consultant à Lachambeaudie peuvent suivre dans les salles d'attente un programme vidéo, diffusé de 8 à 17 heures et renouvelé tous les quinze jours. Chaque émission présente les moments forts de l'actualité sportive, des sujets de culture générale et de prévention médicale, des informations sur l'entreprise. Une programmation conçue par PPP/PS2 et l'Audiovisuel de la DGC.

Contact - Jacqueline Geffroy-Babillon, PPP, tél. : (01 49 2)8 47 01.

Tramibus est né

TVR, TransLohr et Civis : trois modèles pour un même matériel, désormais appelé Tramibus. La RATP teste, sur le site du Trans-Val-de-Marne, trois modèles de véhicules de marques différentes (Bombardier-ANF, Lohr Industries et Renault-Matra). Il s'agit d'un nouveau concept de matériel, qualifié de système « intermédiaire » : il a le gabarit d'un tramway, il est guidé comme un tramway et il roule sur pneus. Toutefois, un problème s'est posé : quel nom donner à ce matériel ? Les départements Commercial et Bus se lancent dans la recherche avec l'aide d'une société extérieure. Quatre cents noms ont été proposés et une première sélection en a retenu vingt. Après des vérifications effectuées par le département Juridique sur la possibilité d'utiliser ces noms, trois sont restés en course. Flextra, qui renvoie à la notion de flexibilité (tram-bus, sur rail, sur route), mais qui n'est pas descriptif du matériel ; Multivia, renvoyant à la notion de « sur tous types de route », mais qui pourrait être utilisé par un constructeur automobile. Demeure alors en piste Tramibus, dénomination facilement appropriable, qui décrit bien le concept et constitue une bonne identification du matériel. Entre tram et bus, Tramibus est né.

Le TVR est l'un des trois modèles Tramibus testés par la RATP.

MAUBOUSSIN/DGC-AV

Contact - Aude Baudot, CML, tél. : (01 44 6)8 35 84.

Accrochage entre un tram et un camion

Le 4 mars, à Bobigny, une collision spectaculaire a eu lieu entre un tramway (ligne T1, Saint-Denis-Bobigny) et un camion. Onze voyageurs ont été blessés légèrement et le machiniste choqué : « Un accident relativement rare, commente Didier Blanchet, inspecteur transport au centre bus de Pavillons. Depuis le début du tramway en 1992, on déplore seulement une dizaine d'accrochages en moyenne pour 100 000 kilomètres. Et la RATP voit sa responsabilité engagée dans moins de 5 % des cas. L'erreur vient surtout des automobilistes, comme c'était le cas dans ce dernier accident où le conducteur du camion a brûlé un stop. » De plus, T1 enregistre une forte baisse de ces accidents en 1998, grâce à un effort mené par le département Bus, avec la Direction départementale de l'équipement et les communes, sur le marquage aux carrefours, grâce aussi à la remontée quotidienne d'informations effectuée par les machinistes et l'équipe de ligne.

Deux nouveaux Espaces solidarité insertion

Inaugurés en février et mars, deux nouveaux Espaces solidarité insertion accueillent, le jour, les personnes en difficulté. « Chez monsieur Vincent », de l'association Aux captifs la libération, 10, rue de Rocroix, Paris 10e, et « l'Agora », de l'association Emmaüs, située au 32, rue des Bourdonnais, dans le 1er arrondissement. Ce dernier, qui emploie une vingtaine de bénévoles, offre un grand nombre de services (médicaux, sociaux et culturels). La RATP, signataire d'une convention avec l'Etat et la Ville de Paris, a contribué au financement de ces espaces où peuvent se rendre les sans-domicile-fixe présents sur nos réseaux.

CHABROL/DGC-AV

Journée nationale des piétons et du vélo

Le 21 mars se déroulait la Journée nationale des piétons et du vélo. La RATP était partenaire de cette opération en mettant gratuitement à la disposition des Parisiens trois cents vélos Roue libre. Des promenades guidées étaient organisées à travers Paris, avec un départ place de l'Hôtel-de-Ville. Prochain grand événement : la Journée sans voitures, en septembre.

MARGUERITE/DGC-AV

Prévention des risques professionnels

Le centre bus de Saint-Denis vient de se voir attribuer le trophée 1999 de la Prévention des risques professionnels. Lancé en 1993, ce challenge interunités du département MRB porte sur trois critères :

- l'évolution du taux de fréquence des accidents du travail ;
- la qualité des études relatives aux accidents du travail ;
- l'indice qualité reprenant les points essentiels à observer dans un atelier ou dans un centre bus. Exemples : circulation-rangement, conformité machines, prévention incendie, manutention, ambiances sonore, lumineuse, thermique...

Vainqueur en 1997, 2e en 1998, le centre de Saint-Denis reste en tête de classement.

SUTTON/DGC-AV

De gauche à droite : Yves Ramette, directeur du département MRB, Jean-Paul Le Bonte, responsable maintenance, Françoise Dutheil-Varoquier, équipe PRP, et Patrick Lardière, animateur local de sécurité.

Balabus

Depuis le 4 avril et jusqu'en septembre, la ligne touristique Balabus reprend du service. De Gare-de-Lyon à La Défense, son itinéraire parcourt les principaux sites de la capitale, qui sont commentés en français et en anglais.

La qualification

Le 20 avril, le département DRH célébrait le 2 000e agent qualifié lors du forum sur le thème « Se qualifier dans l'entreprise, une chance pour tous ». L'occasion d'un bilan sur la promotion sociale à la RATP.

Destinations « plaisir »

Le guide Bus découverte 1999 est sorti. Des nouveautés, des sites méconnus à découvrir, en France et à l'étranger. Circuits de la demi-journée à neuf jours. Réservations : Espace clients, Maison de la RATP, de 9 à 18 heures, tél. : 01 53 46 43 24. Kiosque place de la Madeleine, 75008 Paris, tél. : 01 40 06 71 45.

Fermée pour cause de peinture

Du 31 mai au 5 juillet 1999, la ligne 5 sera fermée tous les soirs, à partir de 22 heures, sauf les dimanches et fêtes, entre Bastille et Place-d'Italie. En raison de la remise en peinture du viaduc d'Austerlitz, avant son illumination lors des manifestations de l'an 2000.

Quai-de-la-Gare se modernise

La station Quai-de-la-Gare change de look : aménagement du sous-viaduc, restauration des structures métalliques, ascenseurs panoramiques, nouvel éclairage... Une rénovation qui s'intègre dans le nouveau paysage urbain du quartier de la ZAC Rive Gauche.

La station Quai-de-la-Gare, sur la ligne 6, avec ses infrastructures anciennes, se fondait difficilement dans un quartier en pleine expansion, comportant des monuments contemporains (ministère des Finances, Bibliothèque nationale...). On y opère actuellement un aménagement global qui fait partie d'un double projet : la réfection du quartier de Tolbiac (Zac Rive Gauche) et la restauration des lignes aériennes (lignes 2 et 6).

La première phase des travaux, concernant les quais, s'est achevée en mars 1998. La seconde commence. Elle consiste à aménager le sous-viaduc, à mettre l'architecture initiale en valeur, afin de transformer ce site en lieu d'accueil et d'échange ouvert sur la ville...

Double gageure, Quai-de-la-Gare doit, à la fois, conserver son originalité et s'intégrer dans un site contemporain à respecter. Tout en facilitant le service offert aux voyageurs. Des travaux qui s'inscrivent dans la rénovation des lignes aériennes, monuments emblématiques de la capitale, et leurs abords, entrepris par la RATP depuis 1996 en collaboration avec la Ville de Paris et les Bâtiments de France.

Du côté de la technique. Un « rafraîchissement » des viaducs métalliques, piles de pierre, colonnes en fonte et escaliers fixes d'accès... a donc été engagé. Ces structures seront non seulement restaurées, mais également

A l'emplacement de la station Quai-de-la-Gare se trouvait une gare d'eau. Elle faisait partie d'un projet de construction d'un bassin, sur la rive gauche, pour y abriter les bateaux. Les travaux ayant commencé en mars 1764 n'ont jamais été achevés et la gare fluviale fut installée à Bercy.

MINCLI/DGC-AV

MARGUERITE/DGC-AV

D.R.

Des ascenseurs panoramiques s'ajouteront aux escaliers mécaniques pour un accès direct aux quais.

mises en valeur. *« Les structures de Quai-de-la-Gare demeurent en bon état de fonctionnement »*, précise Pierre Falguerolles, chef de projet PRO. Simple rafraîchissement, et pourtant la station inaugurée en 1909 aurait pu mal vieillir ou souffrir de dégradations.

Du côté de l'architecture. Facilité, espace, transparence, légèreté, déclinable sur l'ensemble des stations aériennes... Telles sont les tendances qui président aux choix architecturaux. La mise en valeur se traduit par la démolition des constructions existant au niveau de la voie publique. Des structures légères constitueront le bureau de vente, le kiosque..., et devront se confondre au site.

Le verre domine, le bleu illumine...

« La grande particularité de Quai-de-la-Gare, précise Virginie Govoroff-Regnault, architecte à ITA, *est l'implantation du bureau de vente situé en dehors des emprises RATP. Une idée de la Ville, sur le modèle de la logique bus, réduisant la zone contrôlée et favorisant les passages transversaux. »*

La matière dominante, le verre (traité antirayures), habillera les ascenseurs panoramiques, les escaliers mécaniques... L'éclairage, étudié par un spécialiste, sera le prototype de celui installé sur l'ensemble du métro aérien. Seule une teinte spécifique sera attribuée selon les stations. Quai-de-la-Gare se couvre de bleu, couleur en rapport avec l'eau, la Seine se trouvant à proximité.

Du côté du confort. Escaliers mécaniques, ascenseurs panoramiques offriront un accès direct aux quais depuis la voie publique. Ces installations s'adressent plus particulièrement aux voyageurs à mobilité réduite pour lesquels le réseau s'adapte progressivement.

Une station plébiscitée par les voyageurs qui, depuis plus d'un an, apprécient le nouvel agencement des quais (éclairage, signalétique, aménagement, information...). Pour les riverains, les travaux ne font que commencer... pour finir à l'aube de l'an 2000. ■

Catherine Houël

Pour être à la hauteur

Le chantier de rénovation de la Zac Rive Gauche devrait s'étendre à des modifications techniques à l'horizon 2002. Afin de donner à l'avenue de France un gabarit routier européen, la Ville de Paris a demandé le rehaussement du tablier – élément de pont supportant la voie – d'environ 1,10 mètre. Le département ITA-AMI, chargé des études et des travaux, a évalué la durée du chantier à deux mois. Techniquement, il convient dans un premier temps de poser des palées (piles métalliques provisoires) pour libérer piles ou colonnes en fonte. Après avoir retiré la voie et le ballast sur la portion concernée, on passe à la phase de mise à niveau par un système de vérinage. A l'issue de cette opération périlleuse, les éléments porteurs sont réinstallés et les voies reposées. Après un mois d'interruption de trafic, la ligne retrouvera de la hauteur.

Des voitures de service

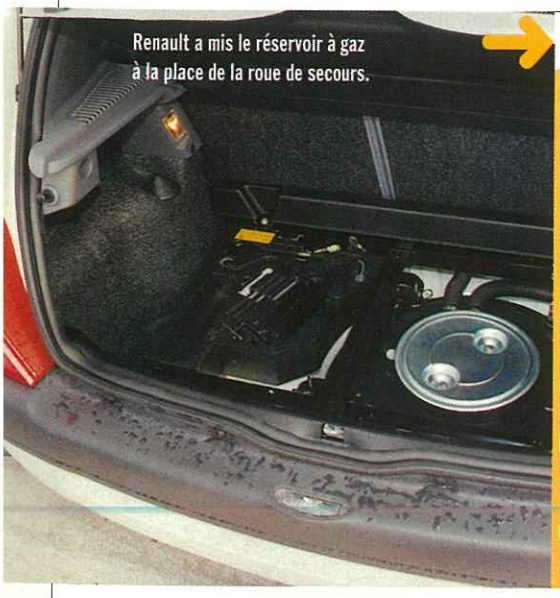
Les voitures de service au gaz arrivent progressivement aux centres MRB de Bastille et de Michelet. Leur présence implique de nouvelles contraintes : aménagement des ateliers, règles de sécurité, entretien spécifique...

PHOTOS : CHABROL/DGC-AV

Kangoo ou Laguna, Berlingo ou Jumper, une cinquantaine de voitures roulant au gaz de pétrole liquéfié (GPL) viennent d'être livrées aux centres MRB de Bastille et de Michelet. Il s'agit des voitures de service de Bastille (destinées à la régulation du trafic, à la maintenance et à la sécurisation...) et des véhicules utilitaires de Michelet (qui assurent la logistique du transport : livraisons de pièces, travaux de nuit...).
Achetées, entretenues et réparées par ces centres, les voitures sont mises à la disposition des départements utilisateurs.
La loi sur l'air du 30 décembre 1996 prévoit, en effet, que les marchés annuels de renouvellement ou d'augmentation des parcs de véhicules devront désormais comporter 20 % de véhicules « propres ». Un pourcentage qui s'élève à la totalité du marché à la RATP.

Quelques règles simples à suivre

Bastille dispose de quatorze voitures au GPL, toutes de marque Renault. *« Nous attendons aussi des Citroën*, explique Eliane Farge, responsable du centre de Bastille. *Les constructeurs connaissent des difficultés de mise au point et nous fournissent irrégulièrement. »* Michelet a déjà reçu treize Renault et vingt-cinq Citroën, qui ne fabrique pas d'emblée des voitures au gaz et les fait adapter par des équipementiers. *« Ces voitures se conduisent comme celles à essence »*, précise Michel Oustric, responsable de Michelet, qui a ses propres chauffeurs pour les livraisons, la messagerie interne et le ramassage des objets trouvés. Selon eux, ces voitures consomment davantage (+ 50 %) que celles à essence, et elles sont moins puissantes. A noter aussi la contrainte relative aux postes de charge : inexistants dans Paris, ils sont



Renault a mis le réservoir à gaz à la place de la roue de secours.

Le saviez-vous ?

- **Les mille premiers kilomètres doivent s'effectuer à l'essence. Ensuite, la voiture démarre toujours à l'essence avant de basculer automatiquement au gaz.**
- **Les voitures sont dotées d'un double réservoir : essence, nécessaire au démarrage, et gaz de 47 litres, à ne remplir qu'à 80 %.**
- **Renault a mis le réservoir à gaz à la place de la roue de secours supprimée. Il est fourni une bombe anticrevaison.**
- **Les réservoirs Renault sont dotés d'une soupape de sécurité.**
- **Surcoût à l'achat d'un véhicule au GPL, par rapport à un véhicule à essence : 11 000 francs ; par rapport à un véhicule au diesel : 3 000 francs.**
- **Coût d'un litre de carburant GPL : 2,80 francs ; diesel : 4,60 francs.**

propres

situés aux portes de la capitale et en banlieue. Deux cartes mixtes essence-gaz permettent aux chauffeurs de se fournir soit chez Total, soit chez Gepel, qui regroupe les autres pétroliers.

Un espace réservé

Du côté de la maintenance, aucune réglementation n'est établie pour l'instant en dehors de celle qui interdit aux véhicules GPL d'utiliser les parkings sous des immeubles de plus de douze mètres de haut. *« Mais nous sommes responsables de nos mainteneurs. Nous faisons appel au bon sens*, explique Jean-Claude Bardery, responsable maintenance à Michelet. *On ne répare pas les voitures au gaz sur les fosses, mais sur les ponts élévateurs. Le gaz, plus lourd que l'air, stagnerait au fond des fosses en cas de fuite. Des détecteurs de gaz sont d'ailleurs prévus. »*

Selon une recommandation des constructeurs, le véhicule doit être éloigné de toute source de chaleur. *« Seuls les mainteneurs ayant suivi une formation spécifique sont habilités à travailler sur les voitures GPL, après dépose du réservoir de gaz chez le constructeur, si l'intervention est prévue sur le circuit de gaz »*, poursuit Jean-Claude. La présence de voitures GPL implique des aménagements de l'atelier de Michelet : elles auront un espace réservé, et une distance de trois mètres par rapport aux autres voitures devra être respectée. D'ici à trois ans, Bastille, dont le parc total s'élève à quatre cents véhicules, achètera une soixantaine de voitures au gaz chaque année, pour atteindre un parc de deux cent trente voitures au GPL. Michelet possédera près de trois cent cinquante voitures au gaz, acquises au rythme d'une cinquantaine par an, sur un parc total de cinq cents véhicules. ■

Simone Feignier

Les crues de la Seine sous surveillance

Le niveau de la Seine est l'objet d'une surveillance attentive par les services d'intervention des départements ITA et ESE. Savez-vous que les spécialistes considèrent qu'une crue comme celle de 1910, où l'eau approchait les épaules du zouave du pont de l'Alma, est toujours possible ? La RATP serait alors la première concernée avec ses réseaux souterrains particulièrement vulnérables. En cas de crue, définie par rapport à la hauteur d'eau au pont d'Austerlitz, une procédure d'alerte entre en application. La permanence des services techniques informe chaque jour les départements ESE et ITA de l'évolution de la situation. Les services Contrôle du patrimoine d'ITA pilotent les autres intervenants. Dès le 23 février, ils ont procédé à la vérification du ventilateur Quai-de-Sèvres, des portes étanches de la gare Saint-Michel (RER ligne B), dans l'interstation Châtelet-les-Halles - Gare-de-Lyon (ligne 14), la station Charles-Michel (ligne 10), et ont surveillé les vannes. L'approvisionnement en matériel pour la construction de barrages éventuels intervient à une cote plus élevée de la crue. Toutes les stations situées en zones inondables sont ainsi à protéger. Soit près de trois cents ouvrages.

Contact - Arsène Le Bras, ITA-AMI, tél. : (01 41 9)5 39 56.

CHABROL/DGC-AV

La police de proximité se développe

Le Service de protection et de sécurité du métropolitain (SPSM) et le Commissariat spécial des réseaux ferrés parisiens (CSRFP) fusionnent. Regroupés au sein du Service de protection et de surveillance des réseaux ferrés parisiens (SPSRFP), il aura compétence sur les espaces et les gares de la SNCF et de la RATP. Un changement qui résulte de la réforme de l'organisation des services actifs de la préfecture de police de Paris entrée en vigueur le 18 avril. Tout en continuant à exercer sa mission d'ordre public et de police judiciaire, la préfecture de police entend ainsi développer une police de proximité. Cette mission spécifique incombera à la nouvelle Direction de la police urbaine de proximité (DPUP), dont dépend la toute nouvelle entité dédiée aux réseaux. Cette dernière, regroupant les commissariats d'arrondissement et de quartier, sera plus particulièrement chargée de la prévention et de la lutte contre la petite et la moyenne délinquance. Concernant notre entreprise, ce rapprochement devrait se traduire par une amélioration de la sécurité des réseaux. Alain Caire, directeur du département Environnement et Sécurité, se montre satisfait de cette réorganisation : « Les mesures de police de proximité en surface et le développement de l'îlotage auront vraisemblablement des répercussions positives sur la sécurité au niveau des gares routières ou des pôles d'échanges... »

La cote de la RATP

Que pensent les Franciliens de l'entreprise RATP et de ses modes de transport ? Une nouvelle enquête menée par l'institut Ifop nous restitue leurs sentiments, parfois mitigés, globalement positifs.

A la fin de 1998, l'institut Ifop a réalisé pour la RATP un baromètre concernant l'image de l'entreprise auprès des Franciliens. Un échantillon de 1 000 personnes représentatif des habitants d'Ile-de-France, âgés de 15 ans et plus, a donc été soumis, par téléphone, à soixante-six questions. Ces résultats peuvent être comparés à ceux de l'étude effectuée en 1996. Ils permettent de dégager des grandes tendances.

Dans l'ensemble, le public souhaiterait davantage utiliser les transports publics et la RATP. Si la voiture particulière conserve toujours la meilleure image face à l'ensemble des modes de transport, il est à noter qu'elle lasse de plus en plus ses utilisateurs. Il y a donc une vraie opportunité pour séduire ces clients potentiels. Si l'entreprise conserve une réputation « administrative », une amélioration de son image globale est toutefois à souligner. Lorsque la RATP porte ses efforts dans certains domaines, comme le titre jeune Imagine R, le public le voit et le salue. Le Francilien reconnaît le travail des agents, mais désire davantage d'intérêt pour le client et de qualité sur les services offerts. Enfin, plus on utilise la RATP, plus on l'apprécie, mais plus on est jeune, plus on est critique. ■

Antony Vian

L'IMAGE DE LA RATP FACE AUX AUTRES ENTREPRISES (notes sur 10)

RATP	SNCF	DANONE	TF 1	EDF
6,1	5,4	7	5	7,3

La cote d'amour de la RATP reste stable par rapport à 1996 (6,2). Face aux autres entreprises, la RATP se situe au milieu. A noter que TF 1 jouit d'une mauvaise image, mais possède le meilleur taux d'audience de la télévision française.

L'IMAGE DE LA RATP

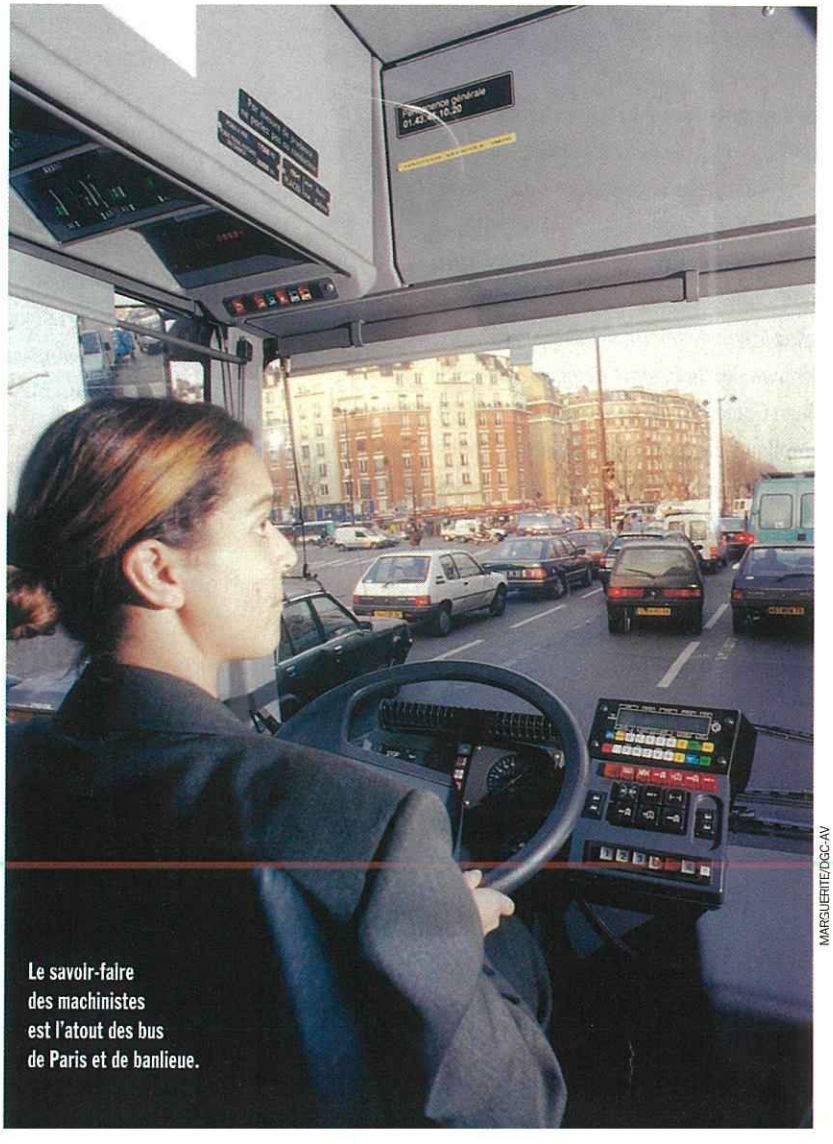
Personnel travaille bien	6,6	Bonne image du service public	5,5
Efforts sur l'insécurité	6,3	Esprit vers le client	5,2
Adaptation à l'évolution technologique	6,3	Efforts sur les problèmes des jeunes	4,9

C'est une image assez homogène qui se dégage. Les atouts restent le travail du personnel et l'adaptation à l'évolution technologique. Un nouvel élément dans les points les mieux notés : la lutte contre l'insécurité. Le manque de prise en compte du client reste toujours la principale faiblesse.

L'IMAGE GLOBALE DES MODES RATP

Métro	Bus Paris	Bus Banlieue	RER
6,7	6,6	6,0	6,2

Les images globales des modes RATP sont stables entre 1996 et 1998. Après un effritement régulier du RER, ce dernier se stabilise. Le métro est en légère hausse, il passe de 6,6 en 1996 à 6,7 en 1998.



Le savoir-faire des machinistes est l'atout des bus de Paris et de banlieue.

MARGUERITE/DGC-AV

L'IMAGE DU METRO

Utilisation facile	8,2
Il y en a souvent	7,7
Arrivée à heure sûre	7
Personnel accueillant	5,9
Stations propres	5,6
Peu d'agressions	5
Aise aux heures de pointe	3,5

Les points les mieux notés concernent la facilité d'utilisation, la fréquence. Une amélioration notable concerne le métro «un moyen de transport où il y a peu d'agressions» est à souligner. Il atteint son plus haut niveau après une forte dégradation en 1994 (4,2 sur 10). Le plus gros handicap est relatif au confort aux heures d'affluence.

L'IMAGE DU BUS A PARIS

Utilisation facile	6,7
Il y en a souvent	6,1
Arrivée à heure sûre	4,6
Machinistes accueillants	6,6
Bus sont propres	6,8
Peu d'agressions	5,9
Aise aux heures de pointe	4,2

Le bus de Paris conserve ses atouts et ses faiblesses. La densité du réseau et le savoir-faire des machinistes en sont les points forts. Les points faibles constatés par les sondés sont le confort aux heures d'affluence et la ponctualité. Le sentiment d'insécurité s'est accru en 1998, ce qui s'explique peut-être par la forte médiatisation des agressions survenues aux mois d'octobre et de novembre 1998.

L'IMAGE DU BUS DE BANLIEUE

Utilisation facile	6,3
Il y en a souvent	5,3
Arrivée à heure sûre	5,1
Machinistes accueillants	6,4
Bus sont propres	5,9
Peu d'agressions	4,2
Aise aux heures de pointe	4,5

Comme pour les bus de Paris, le savoir-faire des machinistes est l'atout des bus de banlieue, et l'insécurité, le point faible. La propreté a subi une baisse significative par rapport à 1994 (6,2 en 1994, contre 5,9 en 1998).

L'IMAGE DU RER

Utilisation facile	7
Il y en a souvent	6,1
Arrivée à heure sûre	5,8
Personnel accueillant	5,8
Gares propres	5,9
Peu d'agressions	4,6
Aise aux heures de pointe	4,8

L'image perçue par les utilisateurs du RER SNCF C ou D (5,6 sur 10) semble tirer le RER dans son ensemble vers le bas. Ces résultats sont à nuancer, la RATP ne pouvant agir que sur le RER A ou B. «L'utilisation facile» est la mieux notée des composantes malgré un effritement au fil des années (7,5 en 1992).

RATP-associations : le bilan annuel

Le 25 février se tenait la réunion annuelle avec les associations de consommateurs et d'usagers des transports, présidée par Jean-Paul Bailly, en présence des représentants des départements d'exploitation, de CML, JUR et SEC. Une démarche qui s'inscrit dans le protocole de concertation établi en juin 1996 entre la RATP et les dix-neuf associations signataires. Lors du bilan de l'année 1998, le président a mis en avant les résultats des travaux réalisés en relation avec les associations. En particulier, ceux relatifs à la politique tarifaire et ceux relevant de la qualité et de la certification de service. Au programme de 1999, un nouveau thème : le contrat de plan entre l'Etat et la région Ile-de-France et les plans de déplacements urbains. Ils engagent l'avenir et le développement de l'entreprise. Tout au long de l'année, les groupes de travail se poursuivront sur les dossiers engagés précédemment : l'accessibilité aux réseaux, la requalification des espaces métro, la télébillettique, le projet Bus 2001. Aujourd'hui, les associations s'intéressent à l'application de l'euro à la RATP et plus précisément au scénario sur la double circulation des monnaies durant la phase transitoire prévue du 1er janvier au 1er juillet 2002.

Contact - Geneviève Knoll-Duval, CML, tél. : (01 44 6)8 35 45.

D.R.

Service, toujours plus

A l'occasion des vacances d'hiver, la RATP offre aux voyageurs munis de ski, de bagages..., un service «RATP+». Des jeunes en contrat emploi solidarité (CES), présents dans les grandes gares parisiennes (gare de Lyon, gare Montparnasse, gare de l'Est) et Châtelet, proposent leur aide aux voyageurs. Ils facilitent ainsi le déplacement du Francilien en vacances, depuis le franchissement des portillons (appareils de contrôle) jusqu'à parfois l'accompagnement sur les quais. Ce service, qui fonctionne uniquement le week-end, résulte d'une analyse concertée avec la SNCF, afin de répondre à la sollicitation du voyageur au moment des flux. Une enquête, réalisée à l'occasion de l'opération «RATP+» de Noël, atteste la satisfaction du voyageur, à une nuance près : les jeunes ne sont pas suffisamment visibles. Cependant, pérenniser ce service représenterait un plus aux yeux de nos clients.

Contact - Robert Jouvenot, tél. : (01 40 4)8 79 92.

Métro : de Berlin à Canton

Un client chinois, un matériel roulant allemand, un consultant technique français. Trois acteurs pour un projet qui verra le jour en juin prochain : l'ouverture de la ligne 1 du métro de Canton.

Le métro de Guangzhou (Canton) en Chine, dont la première ligne sera mise en service en juin, roulera allemand, mais son matériel roulant ferroviaire a été supervisé par Systra, en la personne de Philippe Rannou, contrôleur-auditeur à l'unité Etudes de MRF.

Systra a en effet signé, en février 1995, un contrat d'assistance technique pour la construction de la première ligne de métro avec le client chinois Guangzhou Metro Corporation (GMC). Contrat assorti d'un avenant portant sur le contrôle en usine des vingt et un trains construits par Adtranz à Hennigsdorf, près de Berlin. *« Cette mission de consultant technique pour la surveillance du matériel a malheureusement commencé tardivement, en octobre 1996, alors que les fabrications étaient déjà lancées,* précise Philippe Rannou. *Nous avons été en quelque sorte imposés au constructeur allemand par le client chinois pour la surveillance du matériel roulant, car, pour ce projet, le consultant officiel était Hamburg Consult. »*

Philippe Rannou, contrôleur-auditeur à l'unité Etudes de MRF, et Yan Kaijun, responsable du matériel roulant de GMC, à l'atelier de la ligne 1 du métro de Canton.

D.R.

Mener de front contrôle et diplomatie

Ce démarrage tardif a entraîné quelques difficultés : *« A mon arrivée en Allemagne, la plupart des documents étaient déjà approuvés, les principaux essais terminés ou largement engagés, les plans de qualité et de contrôle approuvés. De plus, les spécifications techniques n'étaient pas consultées alors qu'elles constituaient le référentiel pour le matériel roulant, bien qu'elles aient été écrites par le constructeur. Aussi, je me suis attaché avant tout à faire respecter ce référentiel dans la mesure du possible... En cas de lacune technique des documents contractuels, je m'appuyais sur les normes ferroviaires internationales ou françaises et sur le savoir-faire de la RATP. »* Si les débuts de la mission furent délicats, Philippe a su peu à peu s'intégrer, se faire accepter et établir finalement des relations normales avec le constructeur. Tout un travail de diplomatie et de persuasion à mener de front avec la mission de contrôle du matériel. *« Grâce au soutien de GMC, qui a fait confiance à Systra, j'ai pu mener à bien la mission. En particulier, nous avons apporté des modifications qui ont permis d'obtenir rapidement un niveau de qualité acceptable sur la fonction des portes, les suspensions de secours, la répartition des charges à l'essieu, le soudage des chaudrons... Nous avons élaboré une procédure de réception fonctionnelle des trains qui nous a fait éviter beaucoup de problèmes au client avant la mise en service. »* Un client reconnaissant puisque, le 16 février 1999, Philippe assistait, invité par GMC, à la préouverture de la ligne 1 du métro de Canton, lors de la fête du Printemps. ■

Simone Feignier

Le métro de Guangzhou

■ La ligne 1 de Canton, Xi Lang-Guangzhou Dong Zhan. Longueur : 18,4 kilomètres dont 11,9 en tunnel cadre et 4,4 en tunnel circulaire, seize stations dont quatorze souterraines.

■ Le matériel : des trains grand gabarit Adtranz, composés de six voitures, quatre motrices et deux remorques, une alimentation traction par caténaire, une capacité de transport de 55 000 voyageurs par heure et par sens. Hormis les 4,4 kilomètres de tunnel circulaire, tout le génie civil a été réalisé à 100 % par des entreprises chinoises.

■ Construction de la ligne 2 du métro de Guangzhou : Systra a été chargée de l'étude de faisabilité, ainsi que de l'étude et de la supervision du viaduc sur la Pearl River.

MARGUERITE/DGC-AV

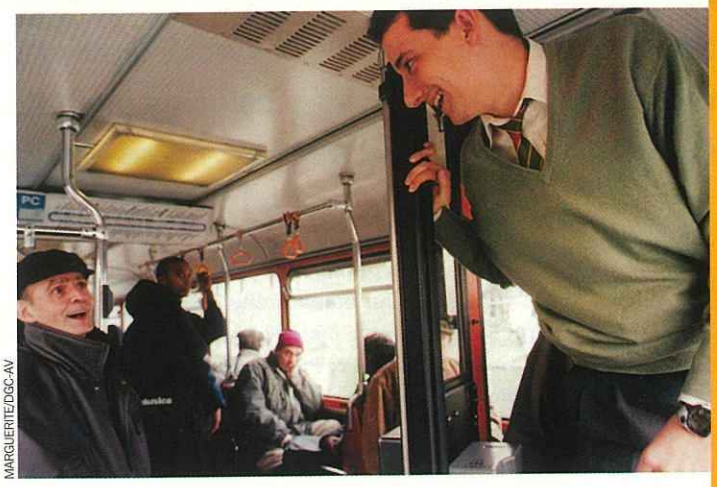
LA NOUVELLE LIGNE DU PC

TROIS ARCS POUR UNE LIGNE

Longue de **35 kilomètres,** la ligne PC est l'une des plus difficiles à gérer. En octobre prochain, son fractionnement en **trois tronçons autonomes :** – Porte-de-Charenton - Porte-de-Champerret ; Porte-d'Italie - Porte-de-La-Villette ; Porte-des-Lilas - Porte-Maillot – va permettre une **meilleure régulation** du trafic.

LE PC COTÉ CHIFFRES

Le PC représente **12 % du trafic** du réseau bus. Quelque **130000** voyageurs l'empruntent chaque jour. Cette ligne possède **95 arrêts** dans chaque sens. Le temps moyen pour effectuer un tour complet est de 2 h 30 aux heures de pointe.



MARGUERITE/DGC-AV

CE QUI VA CHANGER

La **restructuration** du PC en trois arcs autonomes entraîne nombre de changements : arrivée des bus **Agora** articulés, système de radiolocalisation par satellite **Altaïr et Aigle,** nouveau centre de **remisage**, sites protégés…

MARGUERITE/DGC-AV

QUAND LE PC NE TOURNE PLUS ROND

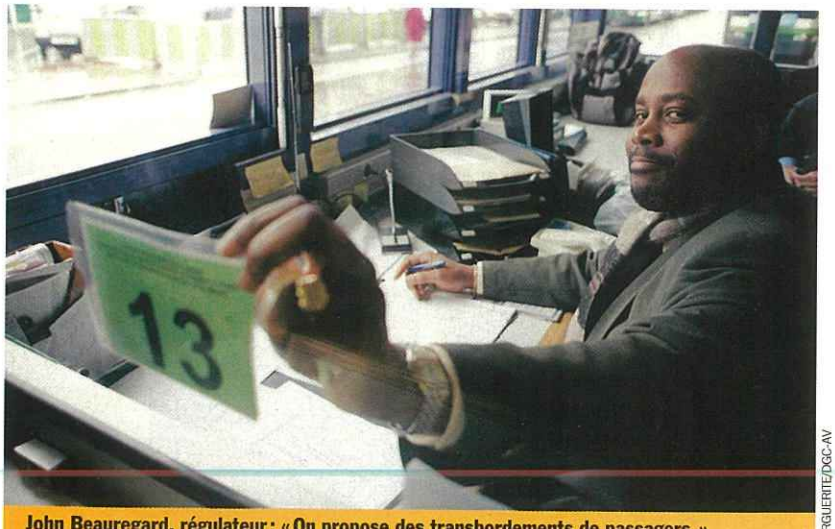
Sur la ligne PC, les bus ont bien du mal à circuler : retards, embouteillages, voitures surchargées, usagers mécontents… Deux machinistes et un régulateur évoquent leurs problèmes quotidiens sur cette très longue ligne parisienne. Echos sur le terrain.

La restructuration

L'une des raisons principales des dysfonctionnements du PC vient de la longueur inhabituelle du parcours : 35 kilomètres. En fractionnant cette distance en trois arcs autonomes – dénommés PC1, PC2, PC3 *(voir détails, p. 18)* –, il sera possible de retrouver de véritables capacités de gestion en termes d'offre de transport et de régulation.
Le PC restructuré va devenir ainsi le prototype des lignes de ville du réseau Bus parisien. Dans ce cadre, elle constitue une étape essentielle du projet Bus 2001 qui vise à favoriser la circulation des bus dans la capitale.

La charge

Les anciens bus SC10 ne sont plus adaptés au trafic (1 300 voyageurs par heure sur le tronçon sud). Ils seront remplacés par des bus Agora articulés d'une capacité de cent places, soit une offre de transport supérieure de trente-sept places. Cette offre supplémentaire espacera un peu l'écart entre les véhicules et limitera la constitution des trains de bus.



John Beauregard, régulateur : « On propose des transbordements de passagers. »

MARGUERITE/DGC-AV

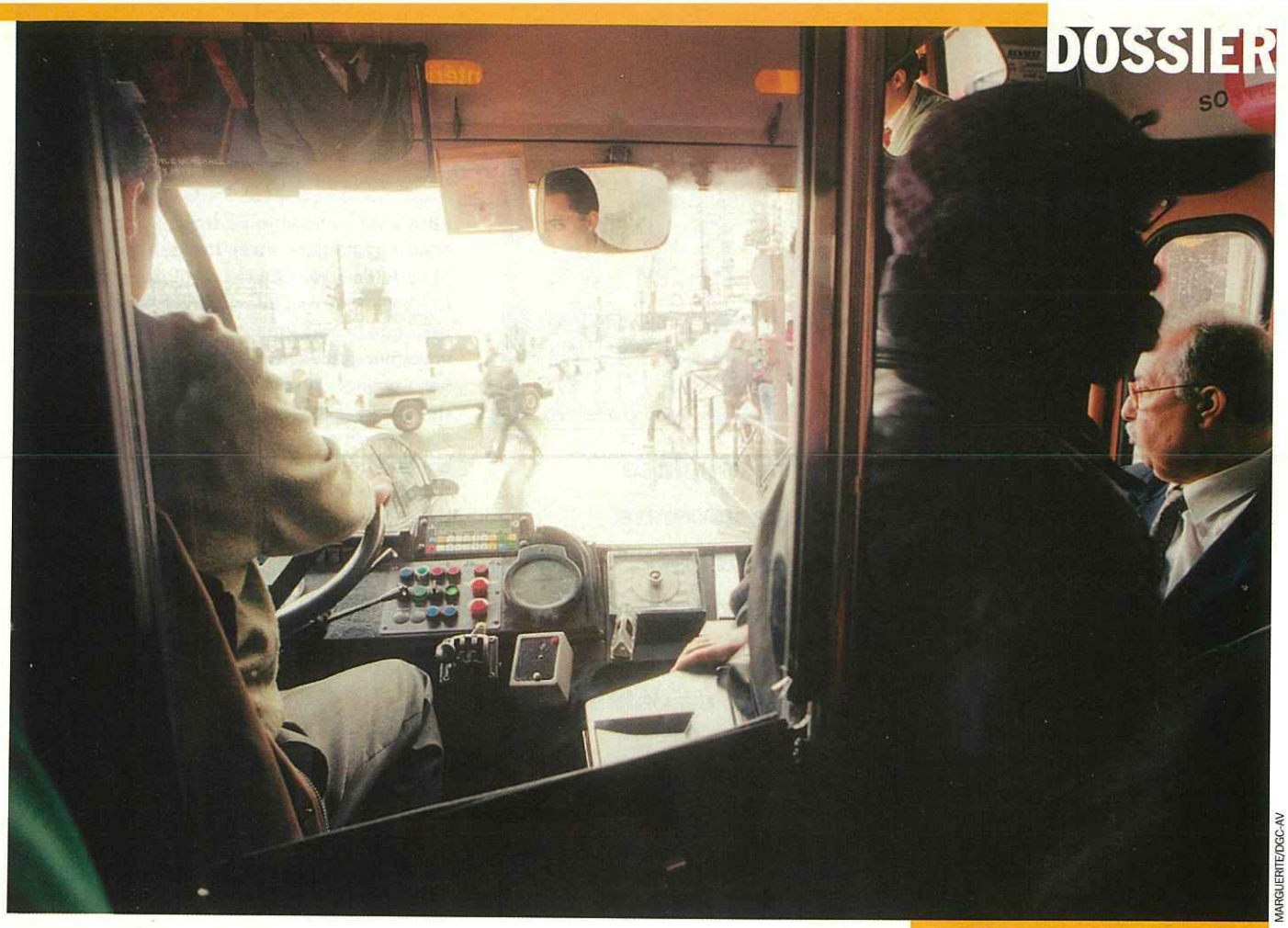
Il est 18 heures, et cela fait bien trois quarts d'heure que la circulation s'enlise entre les feux tricolores des « Maréchaux », Danielle Loriette, machiniste, garde son calme : *« C'est souvent comme ça, un vendredi faut pas s'attendre à autre chose, c'est embouteillage au menu ! En plus, il pleut. »* Il y a maintenant huit ans que Danielle « tourne » sur le PC : *« Et je n'ai pas envie de changer. Quand on démarre, on sait que l'on ne va pas s'arrêter avant un moment. Dans les lignes classiques, je n'aime pas les aller et retour. »* Pourtant, Danielle le sait, sur le PC, les aller et retour sont pour demain. La restructuration de la ligne sera effective en trois tronçons en octobre. *« C'est vrai que ce n'est pas facile de travailler,* reconnaît Danielle. *Entre la circulation, qui est de plus en plus dense, les bus forcément surchargés, les gens mécontents, ce n'est pas tous les jours une sinécure. »*

Gilles Dechiron a lui aussi une longue expérience de la ligne : *« Quand je suis arrivé, il y a cinq ans, les anciens disaient déjà que les conditions de transport et de travail étaient largement dégradées. La charge a encore augmenté aujourd'hui, c'est un sentiment général chez les machinistes. Il n'y a plus vraiment d'heures creuses. Avant, entre 10 et 11 heures le matin et 14 heures et 15 h 30 l'après-midi, on savait qu'on allait avoir quelques moments de calme. Ce n'est plus le cas. »*

La circulation repart doucement, et le bus arrive à un arrêt où est stationnée une voiture. Danielle soupire : *« Il n'y a aucune discipline, les gens se garent n'importe où. Le pompon, c'est que l'on a eu la brillante idée d'installer des cabines téléphoniques dans certains Abribus. Là, vous pouvez être sûr qu'il y a toujours une voiture devant l'arrêt. Alors, on reste dans la voie de circulation, c'est plus dangereux pour les passagers et, du coup, nous aussi nous contribuons à ralentir le trafic. C'est sans fin… »*

19 heures, cette fois le bus est complètement surchargé, les passagers montent par l'arrière, le contrôle est devenu impossible. A la porte de Saint-Ouen, on ne circule plus, le couloir de bus est emprunté par les voitures de tourisme : *« Vers la porte de Gentilly, il y a des séparateurs assez hauts,* remarque Danielle. *Les gens hésitent à passer par-dessus, c'est vraiment dissuasif et, nous, nous pouvons rouler. »*

Sur le parcours du PC, la circulation est tantôt fluide, tantôt impossible, parfaitement imprévisible. *« Les retards s'accumulent,* explique Gilles Dechiron, *pour atteindre facilement dix minutes. Quand il y a des salons porte de Champerret, mais surtout porte de Versailles, c'est pis encore. »*



MARGUERITE/DGC-AV

Gilles Dechiron, machiniste sur le PC depuis cinq ans : « Aujourd'hui, la charge a encore augmenté, c'est un sentiment général chez les machinistes. Il n'y a plus vraiment d'heures creuses. »

Comment réguler le trafic quand tout est paralysé ? Les véhicules finissent par se suivre en formant des trains de bus, avec une première voiture surchargée, une deuxième beaucoup moins et parfois une troisième quasiment vide : *« Mais les gens préfèrent souvent monter dans le premier bus, en se disant qu'ils vont arriver avant le deuxième »*, note Danielle.

Les moyens d'interventions sur une ligne aussi longue, 35 kilomètres, sont plus limités que sur les lignes traditionnelles, la régulation atteint ses limites : *« On propose des transbordements de passagers, ou le bus vide remonte la circulation pour s'intercaler plus haut dans le trafic, pouvant de cette manière prendre une partie de la charge »*, explique John Beauregard, régulateur. Pourtant, l'annonce de la restructuration du PC en trois tronçons n'a pas été tout à fait saluée avec des cris de joie par l'ensemble des machinistes : *« On ne sait pas où l'on va être affecté, c'est le plus gros problème,* regrette Danielle Loriette. *A Ivry – qui va gérer le premier tronçon (PC1) –, il y aura vingt roulements de moins, et ils ne seront pas tous récupérés à Aubervilliers sur les deuxième (PC2) et troisième tronçons (PC3). Là encore, on ne sait pas qui sera affecté au PC2 ou au PC3. On dit que le choix de l'arc se fera à l'ancienneté dans la Régie. C'est quand même dur pour les jeunes qui ont "galéré" comme les autres sur le PC. »* Cette restructuration permettra-t-elle au service d'avancer… rondement ! Tout le monde l'espère !

Couloir de bus

A terme, sur l'ensemble du parcours, seront implantées des bordurettes de séparation d'une hauteur de 12 centimètres. Le tronçon sud (PC1) sera le premier équipé, les PC2 et 3 suivront. La mise en protection totale est prévue pour 2001. Là où la pose des séparateurs ne sera pas possible, aux carrefours par exemple, un marquage au sol sera apposé sur la chaussée, il signalera la continuité du site de circulation protégée.

La régulation et l'information

Elles seront améliorées par le fractionnement de la ligne en trois arcs : PC1 de la porte de Charenton à la porte de Champerret, PC2 de la porte d'Italie à la porte de La Villette et PC3 de la porte des Lilas à la porte Maillot. Cela évitera de répercuter les retards quand une seule partie du PC est embouteillée. Cela donnera aux régulateurs davantage de possibilités, en particulier de proposer des demi-tours, aujourd'hui impraticables. De plus, grâce au système Altaïr, ils disposeront d'une meilleure vision du trafic. Ce système transmettra également aux usagers des informations sur les temps d'attente entre les bus ***(lire pages 17 et 18).***

ZOOM SUR LES ASPECTS TECHNIQUES

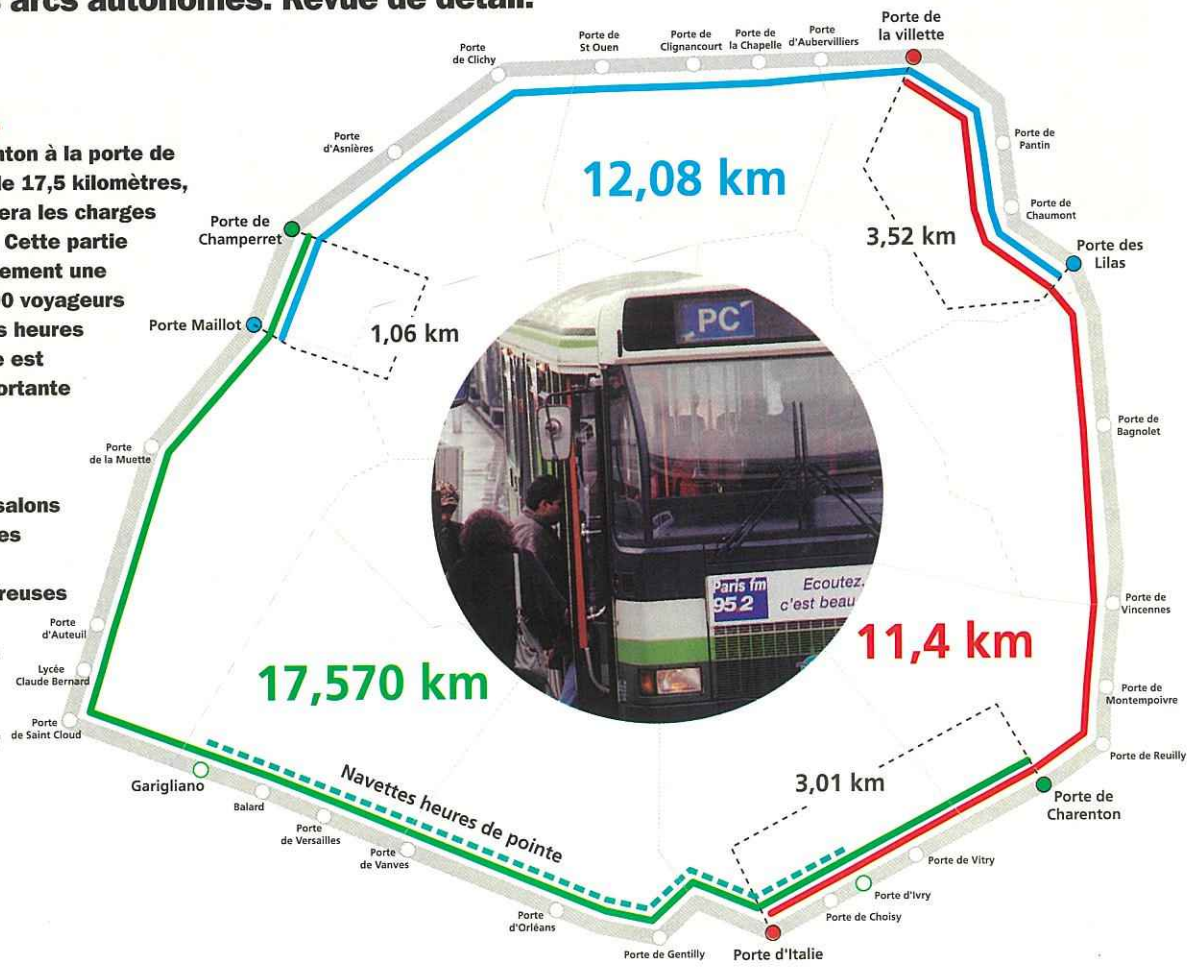
Arrivée de bus Agora articulés, mise en place d'une tarification particulière, nouveau centre de remisage, réalisation de voies protégées, système d'information et de régulation par satellite accompagnent cette restructuration du PC en trois arcs autonomes. Revue de détail.

Les zones de recouvrement

Elles sont au nombre de trois : Champerret-Maillot (1,06 kilomètre), Italie-Charenton (3,01 kilomètres), Lilas-La Villette (3,52 kilomètres). Elles ont été étudiées pour que la très grande majorité des voyageurs puissent effectuer leur trajet sans changer de bus. On sait, en effet, que le trajet moyen est de 3,2 kilomètres. Par rapport au système actuel de navettes qui renforcent le service sur les zones les plus fréquentées et qui obligent les voyageurs à changer de bus, le total des « transbordements » passera de 6 000 à 4 400. Soit une diminution de plus de 25 % du nombre d'usagers devant changer de bus pour continuer leur parcours.

La ligne PC1

De la porte de Charenton à la porte de Champerret, longue de 17,5 kilomètres, c'est elle qui supportera les charges les plus importantes. Cette partie du PC connaît actuellement une fréquentation de 1 300 voyageurs par heure pendant les heures de pointe. L'affluence est particulièrement importante aux portes d'Ivry, d'Italie, d'Orléans et de Châtillon. De plus, la tenue de salons à la porte de Versailles occasionne de forts trafics avec de nombreuses nocturnes. La ligne PC1 sera la première à bénéficier des couloirs de bus protégés et à utiliser le système Altaïr.



La ligne PC2

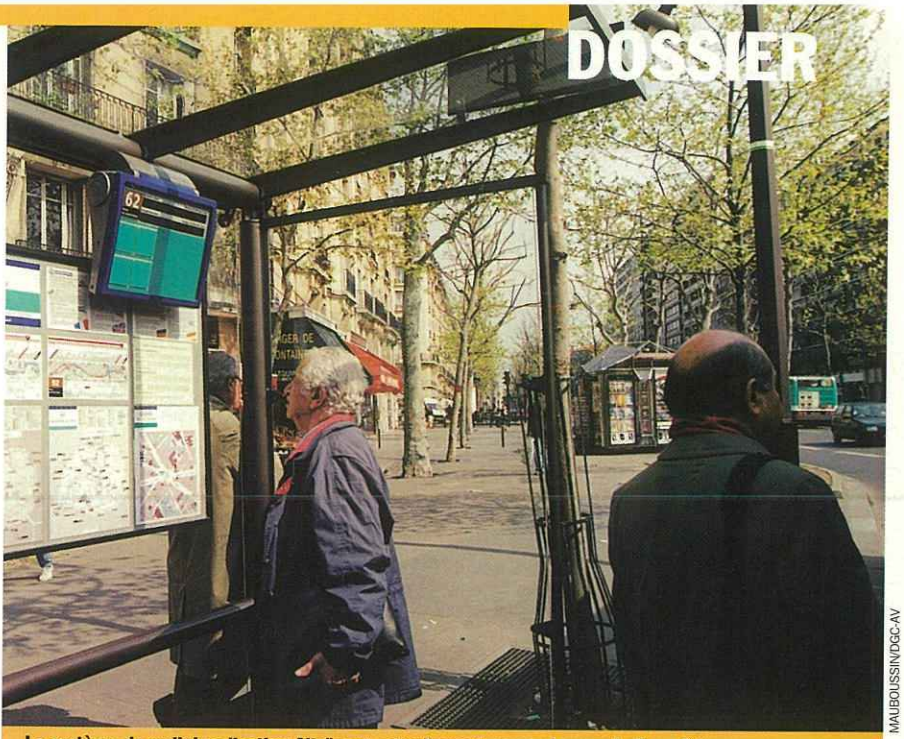
De la porte d'Italie à la porte de La Villette, la ligne PC2 sera longue de 11,4 kilomètres. Elle recevra les trafics supportés à l'heure actuelle par le tronçon est qui convoie en moyenne un millier de voyageurs par heure aux heures de pointe. Les sites les plus fréquentés sont les portes de Vincennes, de Bagnolet et de Montreuil. Elle sera équipée de couloirs de bus protégés et utilisera le système Altaïr en 2000.

La ligne PC3

De la porte des Lilas à la porte Maillot, son parcours comptera 12 kilomètres. Elle aura une charge de 1 100 voyageurs aux heures de pointe. La partie la plus fréquentée de la ligne se situera entre la porte de Clichy et la porte de Clignancourt. Ce tronçon recevra en 2001 les aménagements de voirie afin de protéger ses couloirs de bus, et il sera équipé du système Altaïr la même année.

Agora

Dès le mois d'octobre, quatre-vingt-treize bus Agora « L » articulés équiperont les trois lignes du PC. Plus confortables et plus performants que leurs prédécesseurs, ils disposent d'une capacité de cent places, ce qui permet d'augmenter l'offre de transport de près de 60 % par rapport aux SC10 en circulation actuellement.
Des vitres athermiques et une ventilation forcée feront, lors des fortes chaleur, baisser la température intérieure d'environ 4 °C.
Equipé d'une palette, l'Agora « L » est accessible aux utilisateurs de fauteuil roulant.
Les trois points d'accès offerts aux usagers, ainsi que l'introduction du libre-service (on pourra valider son billet à chaque entrée) favoriseront les mouvements des voyageurs aux points d'arrêt importants des différentes lignes.



MAUBOUSSIN/DGC-AV

Le système de radiolocalisation Altaïr est actuellement en service sur la ligne 62.

MAUBOUSSIN/DGC-AV

Altaïr et Aigle

Deux applications servies par un système de radiolocalisation des bus par satellite. **Altaïr** est un outil de régulation et d'information.
Les régulateurs auront une connaissance, à 10 mètres près, de l'endroit où se trouveront les véhicules. Les machinistes sauront à quelle distance ils se trouvent du bus qui les précède et de celui qui les suit.
Les points d'arrêt seront équipés de bornes d'informations qui renseigneront en temps réel le public sur les temps d'attente.
Des messages sonores et visuels seront également diffusés à bord des bus, informant les voyageurs sur le prochain arrêt et la destination finale. De plus, les machinistes auront la possibilité de faire des annonces par micro à l'intérieur des véhicules.
Aigle prendra en charge la partie sécurité. Les alarmes discrètes déclenchées dans les bus par les machinistes permettront une localisation très précise du lieu de l'incident. Aujourd'hui, quand l'alarme est déclenchée, on ne peut connaître que la zone dans laquelle se trouve le bus, donc dans une fourchette de plusieurs kilomètres.
Aigle localisera à 10 mètres près le bus concerné, améliorant ainsi la rapidité des interventions de secours ou de police.

Remisage et régulation

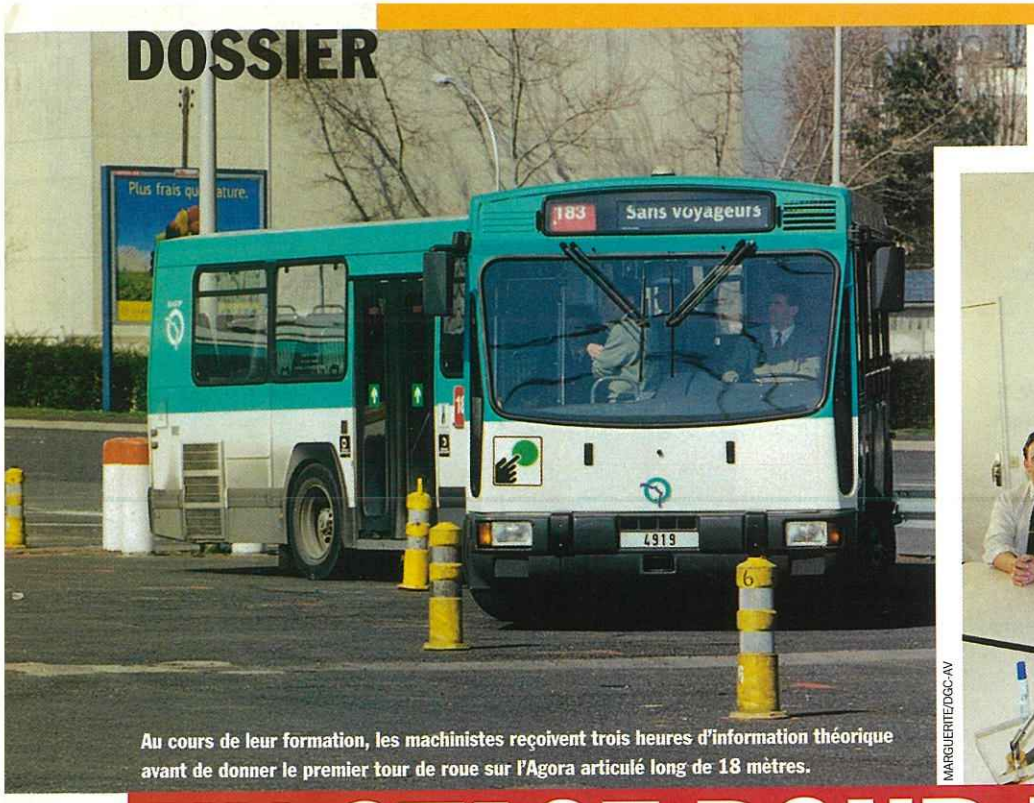
Actuellement, le remisage des véhicules affectés au PC intérieur est effectué au centre d'Ivry. A partir du mois d'octobre, ce centre gérera les véhicules de la ligne PC1, soit quarante-deux bus Agora « L ». Le centre d'Aubervilliers, lieu de remisage actuel des véhicules du PC extérieur, accueillera les cinquante et un bus mis en circulation sur les lignes PC2 et PC3.

Le PC1, en plus de la régulation sur écran de contrôle, sera commandé à vue par des régulateurs, depuis la porte de Charenton. Un édicule sera construit porte d'Ivry, et de ce bâtiment un agent de maîtrise veillera au bon déroulement des relèves et des départs des navettes. Les PC2 et PC3 seront pilotés depuis la porte de La Villette.

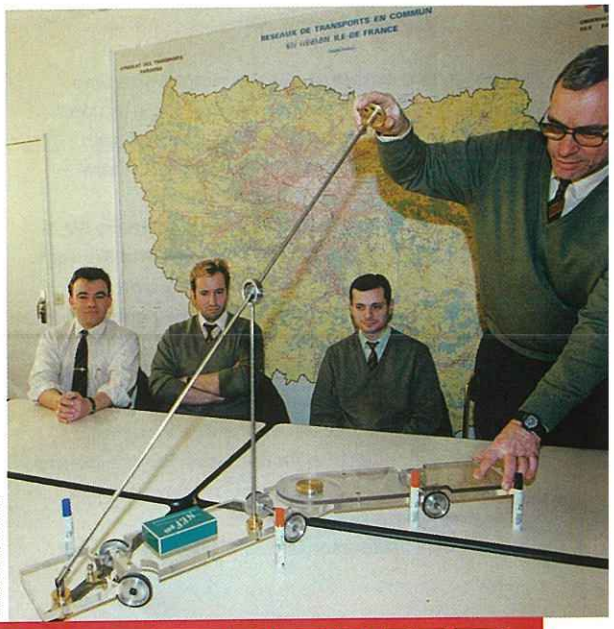
MARGUERITE/DGC-AV

Le calendrier

1er octobre 1999 : la restructuration en arc sera effective. Seul le PC1 sera équipé des systèmes Altaïr et Aigle, et disposera de voies de circulation protégées.
2000 : protection des voies sur PC2.
Mars 2000 : Altaïr et Aigle seront opérationnels sur le PC2 et le PC3, Altaïr pour la régulation du trafic.
Octobre 2000 : l'information aux voyageurs sera effective sur le PC2.
2001 : protection des voies sur le PC3.
Octobre 2001 : l'information aux voyageurs sera déployée sur le PC3.



Au cours de leur formation, les machinistes reçoivent trois heures d'information théorique avant de donner le premier tour de roue sur l'Agora articulé long de 18 mètres.



MARGUERITE/DGC-AV

UN STAGE POUR DEVENIR AGORA... PHILE

Quatre jours pour prendre en main les nouveaux véhicules, des Agora «L» articulés, qui déjà font l'unanimité. Reportage auprès des machinistes du PC actuellement en formation.

Comme dans beaucoup de domaines, il y a la théorie et il y a la pratique ! La formation que reçoivent en ce moment les machinistes du PC n'échappe pas à la règle. Le premier jour en était d'ailleurs la parfaite illustration : le matin, trois heures d'informations techniques ; l'après-midi, trois heures de conduite sur piste. Premier tour de roue sur un véhicule long de 18 mètres...

Un nouveau véhicule, ça s'apprivoise, surtout un monstre comme l'Agora

Les impressions sont variées. Certains, comme Gilles Margery, machiniste depuis quatre ans sur le PC, ont pris le volant sans aucune appréhension : *« J'avais déjà piloté ce type de véhicule dans l'entreprise qui m'employait avant que je n'entre à la RATP. Ça fait plaisir de retrouver un matériel performant, ça change des vieux SC10 qui sont tout de même assez archaïques. »*

D'autres avaient moins de certitude, c'est le cas de Danielle Loriette : *« Un nouveau véhicule, ça s'apprivoise, surtout un monstre comme l'Agora. Quand on est au volant, on a l'impression d'être aux commandes d'un Boeing : il y a des boutons partout. Maintenant, ça se conduit avec vigilance. Dès que l'on met les gaz, la machine réagit immédiatement, aussi il faut faire attention à sa vitesse, car l'arrière bouge pas mal lorsqu'on accélère. Je trouve d'ailleurs qu'il y a eu trop de cours théoriques et pas assez de pratique. Heureusement, une remise en main d'une journée est prévue pour ceux qui ont eu leur stage très tôt. »* Hadja Kafsi

Hadja Kafsi manœuvre sous l'œil vigilant de son formateur : « Quand vous tournez, le bus est cassé et vous ne voyez plus l'arrière, il faut y aller lentement. »

MARGUERITE/DGC-AV

n'est pas tout à fait du même avis. « *C'était suffisant comme temps de conduite, en revanche, c'est vrai qu'il faut être supervigilant à cause de la longueur du bus. D'ordinaire, je regarde souvent dans mes rétroviseurs, là je le fais davantage encore. Quand vous tournez, le bus est cassé, et vous ne voyez plus l'arrière, il faut y aller lentement. Enfin, ça ira quand même !* »

Au menu de la deuxième journée, partagée elle aussi entre théorie et pratique, figurait l'utilisation de la palette pour les utilisateurs de fauteuil roulant. « *C'est vraiment un plus important. La palette est très bien conçue, très facile à utiliser. J'ai pu le constater pendant la journée de conduite "réelle" sur la ligne 91. Un handicapé est monté à bord de mon véhicule, cela s'est fait très simplement* », note Gilles Margery. Le troisième jour, l'accent était particulièrement mis sur la microphonie : « *Ça, c'est vraiment bien,* assure Hadja, *car auparavant il fallait se mettre debout et annoncer les messages à voix haute, ce n'était pas toujours simple de se faire entendre.* »

Le quatrième jour est celui des débuts véritables. Sur la ligne 91, équipée de bus articulés, les machinistes ont pu tester en grandeur nature les réactions de leur nouveau matériel, et là ils sont unanimes : « *C'est du supermatos !* »

SITES PROTEGES : CIRCULATION AMELIOREE

La protection des couloirs de bus constituera un atout majeur pour une meilleure exploitation du PC. Explications de François Wouts, ingénieur des services techniques de la Ville de Paris.

Trop souvent, les voies réservées aux bus ne sont pas respectées et, là comme ailleurs, les embouteillages s'installent. Pour empêcher les voitures indésirables de venir perturber le trafic, il n'y a guère qu'une solution : construire des séparateurs suffisamment élevés pour dissuader les automobilistes de les franchir. Ainsi, des bordurettes, hautes de 12 centimètres, seront implantées sur la chaussée, et un marquage au sol assurera la continuité des passages protégés là où il sera impossible de placer des séparateurs. La ligne PC1 sera la première équipée : sur les 17 kilomètres d'itinéraires concernés par les aménagements, 6,7 kilomètres seront protégés par les bordurettes, 1,85 kilomètre en site propre, 4,97 kilomètres en couloirs délimités par de la peinture et 0,54 kilomètre sans protection (la différence correspond aux traversées des carrefours). Grâce à ces aménagements, une augmentation de la vitesse commerciale, de l'ordre de 2 ou 3 kilomètres à l'heure, est attendue.

Le chantier commencera au mois de juin et sera exécuté en deux phases : « *Dans un premier temps, nous procéderons à des travaux préparatoires,* annonce François Wouts, ingénieur des services techniques de la Ville de Paris, chef de la section des études des déplacements. *La mise en site protégé entraîne des perturbations locales comme la suppression de zones de livraison à partir de la chaussée. Il faudra donc les recréer sur les trottoirs.* »

La circulation des cyclistes doit également être prise en considération : « *En effet, les vélos rouleront dans ces couloirs protégés. Il a donc fallu prévoir une emprise au sol suffisamment vaste pour permettre le passage de front des bus et des vélos. Quand la largeur des "Maréchaux" n'est pas suffisamment importante, la continuité des pistes cyclables est sur le trottoir* », précise François Wouts. La seconde phase, celle de la pose des séparateurs, occasionnera une gêne inévitable pour la circulation : « *C'est aussi le moment où nous engagerons les travaux les plus lourds. Nous allons reprendre entièrement les enrobés des couloirs. Un matériau plus rigide et plus résistant sera coulé, car dans les couloirs de ce type les roues des véhicules passent toujours au même endroit* », nous apprend François Wouts.

Dossier réalisé par Jean-Patrick Ménard

Des bordurettes hautes de 12 centimètres et un marquage au sol devraient permettre aux bus d'augmenter leur vitesse commerciale de 2 ou 3 kilomètres à l'heure.

MARGUERITE/DGC-AV

Comment lire la feui

Unité GIP-Paie, gestionnaires des ressources humaines... Une chaîne d'acteurs contribuant à l'élaboration de la feuille de paie. Et, en fiche, un bulletin de salaire commenté.

comptabilité

L'explication du bulletin de

Le bulletin de paie est une pièce justificative du contrat de travail que l'agent doit conserver sans limitation de durée. Il comporte un certain nombre de mentions obligatoires.

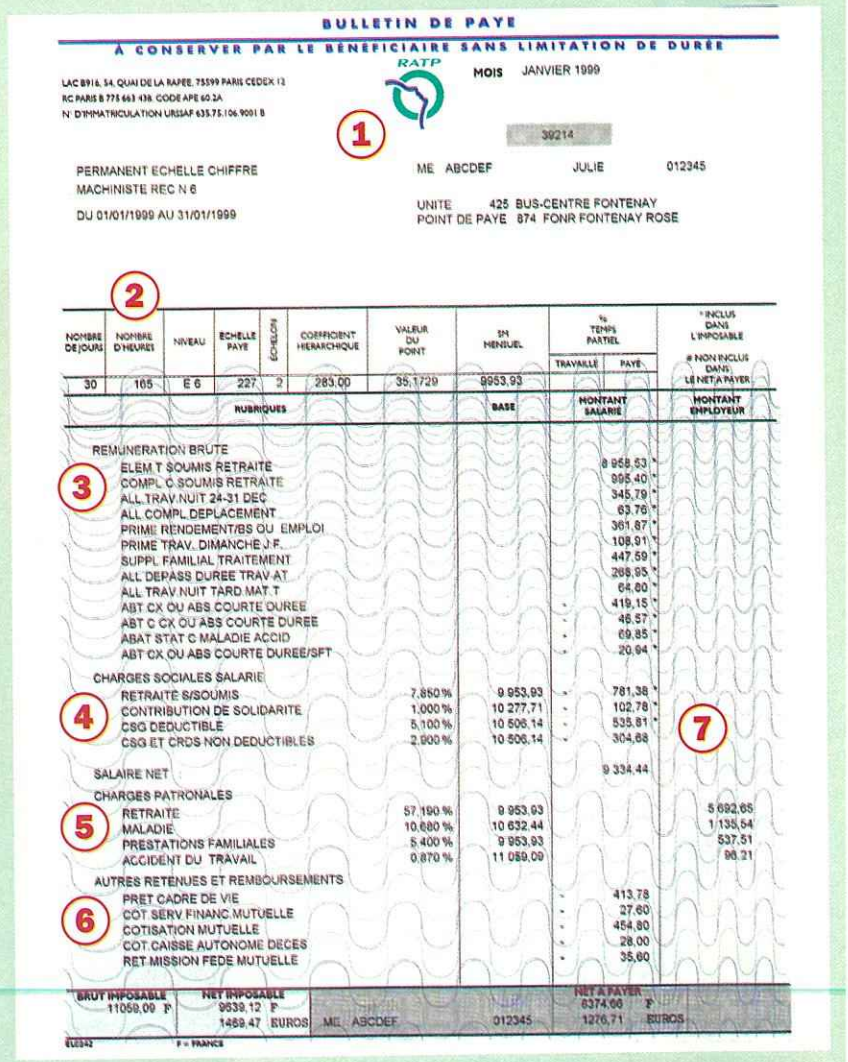
Près de 40 000 bulletins de paie sont établis, chaque mois, sous la responsabilité de l'unité GIP-Paie (Gestion informatisée du personnel) du département DRH pour les agents permanents et le personnel hors statut. Ce dernier terme désigne toute personne engagée sous contrat, qu'il s'agisse de contrat à durée déterminée ou indéterminée, (CES, contrat de qualification, stagiaire conventionné, fonctionnaire détaché à la RATP ou médecin...). Toutes ces catégories relèvent du régime général de la Sécurité sociale. C'est dire le nombre important de bulletins différents !

Mais l'unité GIP-Paie n'agit pas seule, et nombreux sont les acteurs contribuant chaque mois à l'élaboration du précieux document. Dans le système informatique parviennent les informations – échelle, échelon – fournies par les gestionnaires des ressources humaines. Les données variables – primes, abattements pour maladie ou sans solde... – sont envoyées par les agents chargés de pointage.

«Payer juste, à l'heure et au moindre coût »

Autres intervenants, ceux qui font connaître les prélèvements éventuels à opérer sur les salaires. Il en est ainsi des oppositions sur salaire émanant du département Juridique, des prêts accordés par le point Habitat, des cotisations à la Mutuelle, des paiements échelonnés des vacances et des colonies de vacances du Comité régie d'entreprise, des Enfants du métro...

Ces informations doivent être envoyées avant le 12 du mois pour pouvoir



BULLETIN DE PAYE

A CONSERVER PAR LE BÉNÉFICIAIRE SANS LIMITATION DE DURÉE

RATP

LAC B916, 54, QUAI DE LA RAPEE, 75599 PARIS CEDEX 12
RC PARIS B 775 663 438, CODE APE 60.2A
N° D'IMMATRICULATION URSSAF 635.75.106.9001 B

MOIS JANVIER 1999

1

30214

PERMANENT ECHELLE CHIFFRE
MACHINISTE REC N 6

DU 01/01/1999 AU 31/01/1999

ME ABCDEF JULIE 012345

UNITE 425 BUS-CENTRE FONTENAY
POINT DE PAYE 874 FONR FONTENAY ROSE

2

NOMBRE DE JOURS	NOMBRE D'HEURES	NIVEAU	ECHELLE PAYE	ECHELON	COEFFICIENT HIERARCHIQUE	VALEUR DU POINT	SM MENSUEL	% TEMPS PARTIEL TRAVAILLE	% TEMPS PARTIEL PAYE	* INCLUS DANS L'IMPOSABLE # NON INCLUS DANS LE NET A PAYER
30	165	E 6	227	2	283.00	35,1729	9953,93			

RUBRIQUES		BASE	MONTANT SALARIE	MONTANT EMPLOYEUR
REMUNERATION BRUTE				
3 ELEM T SOUMIS RETRAITE			8 958,53 *	
COMPL C SOUMIS RETRAITE			995,40 *	
ALL.TRAV.NUIT 24-31 DEC			345,79 *	
ALL.COMPL.DEPLACEMENT			63,76 *	
PRIME RENDEMENT/BS OU EMPLOI			361,87 *	
PRIME TRAV. DIMANCHE J.F.			108,91 *	
SUPPL FAMILIAL TRAITEMENT			447,59 *	
ALL DEPASS DUREE TRAV AT			288,95 *	
ALL TRAV NUIT TARD MAT T			64,80 *	
ABT CX OU ABS COURTE DUREE			- 419,15 *	
ABT C CX OU ABS COURTE DUREE			- 46,57 *	
ABAT STAT C MALADIE ACCID			- 69,85 *	
ABT CX OU ABS COURTE DUREE/SFT			- 20,94 *	
CHARGES SOCIALES SALARIE				
4 RETRAITE S/SOUMIS	7,850 %	9 953,93	- 781,38 *	
CONTRIBUTION DE SOLIDARITE	1,000 %	10 277,71	- 102,78 *	
CSG DEDUCTIBLE	5,100 %	10 506,14	- 535,81 *	7
CSG ET CRDS NON DEDUCTIBLES	2,900 %	10 506,14	- 304,68	
SALAIRE NET			9 334,44	
CHARGES PATRONALES				
5 RETRAITE	57,190 %	9 953,93		5 692,65
MALADIE	10,680 %	10 632,44		1 135,54
PRESTATIONS FAMILIALES	5,400 %	9 953,93		537,51
ACCIDENT DU TRAVAIL	0,870 %	11 059,09		96,21
AUTRES RETENUES ET REMBOURSEMENTS				
PRET CADRE DE VIE			- 413,78	
6 COT SERV FINANC MUTUELLE			- 27,60	
COTISATION MUTUELLE			- 454,80	
COT CAISSE AUTONOME DECES			- 28,00	
RET MISSION FEDE MUTUELLE			- 35,60	

BRUT IMPOSABLE	NET IMPOSABLE			NET A PAYER	
11059,09 F	9539,12 F			6374,66 F	
	1469,47 EUROS	ME ABCDEF	012345	1276,71 EUROS	

E1E542 F = FRANCE

lle de paie ?

figurer sur le bulletin du mois. Les gestionnaires paie de l'unité GIP-Paie valident les différentes étapes de la fabrication. Ce sont plus de quatre cents contrôles qui s'effectuent chaque mois pour s'assurer de la justesse des informations figurant dans les rubriques. Une véritable chaîne d'acteurs de tous les départements, qui ne doit connaître en aucun cas le moindre retard, les virements effectués par le département CGF devant parvenir l'avant-dernier jour ouvrable du mois sur les comptes bancaires ou postaux des agents. Le document enfin calculé et validé, c'est au tour de SIT de se charger de l'impression et de la mise sous pli avant acheminement, par les agents du courrier intérieur, du bulletin à l'attachement de chaque agent. Les délais doivent donc être respectés impérativement par l'unité GIP-Paie, qui tient à ne pas faire mentir son slogan : « Payer juste, à l'heure et au moindre coût ». ■

Simone Feignier

paie

1 Identification de l'entreprise :

logo, adresse du siège social, immatriculation au registre du commerce et à l'Urssaf. Identification de l'agent : nom, prénom, matricule, numéro d'ordre d'édition informatique, unité et point de paie en code et en clair. Sur la gauche de la feuille figurent la catégorie et l'emploi administratif de l'agent ainsi que la période d'emploi concernée.

2 Eléments permettant le calcul de la paie :

la paie est mensualisée et payée forfaitairement sur la base de trente jours et de cent soixante-cinq heures. Le niveau hiérarchique de l'agent, l'échelle et l'échelon déterminent le coefficient hiérarchique, donné par la grille des salaires. La valeur du point résulte des négociations salariales et, multiplié par le coefficient hiérarchique, donne le salaire mensuel brut (SM). Le salaire varie en fonction du pourcentage de temps partiel.

3 La rémunération brute, composée de deux grands éléments :

■ Les éléments de salaire du mois :
– l'élément T correspond à 90 % du SM ;
– le complément C correspond à 10 % du SM. Il sert au calcul de la prime annuelle de gestion et est abattu de moitié en cas de maladie ;
– le supplément familial de traitement n'est pas une prestation familiale.
■ Les éléments de pointage : ce sont les primes (travail le dimanche, nuit de Noël...), les allocations (déplacement...), les abattements (sans solde, maladie ou grève...). Ces derniers se calculent à l'heure.

4 Charges sociales du salarié :

obligatoires, elles se composent de :
■ la cotisation retraite. La retenue de retraite est égale à 7,85 % du salaire statutaire (SM). La cotisation CCAS pour la maladie a été supprimée le 1er janvier 1998 et transférée sur la CSG ;
■ les contributions sociales légales :
– contribution de solidarité, en faveur des travailleurs privés d'emploi : 1 % du salaire brut imposable ;
– contribution sociale généralisée, CSG, déductible de l'imposable, égale à 5,1 % des 95 % du salaire brut imposable ;
– contribution pour le remboursement de la dette sociale, CRDS. CSG et CRDS, non déductibles de l'imposable, sont égales à 2,9 % des 95 % du salaire brut imposable.

5 Charges patronales :

elles apparaissent pour mémoire, détaillées risque par risque.

6 Autres retenues et remboursements :

retenues obligatoires (pensions alimentaires, saisies), retenues effectuées à la demande de l'agent (cessions sur salaire, prêts, avances de caisse, Mutuelle, CRE, Enfants du métro...).

7 Les sommes suivies d'un astérisque

constituent l'imposable. Le net à payer et le net imposable sont exprimés en francs et, depuis le mois de janvier 1999, en euros.

Pub : retour

La campagne RATP contre la pollution a été élue « meilleure campagne de presse de l'année 1998 » par le Grand Prix du baromètre publicitaire*, présidé par Paul-Loup Sulitzer. L'occasion de revenir sur les quatre campagnes de l'année 1998 et de présenter les publicités auxquelles vous avez échappé.

En 1998, la RATP s'est inscrite dans la continuité avec une stratégie de valorisation des transports en commun et de leurs utilisateurs. En s'appuyant sur des thèmes comme la fluidité, la liberté dans les déplacements et l'écologie urbaine. Toutefois, 1998 fut également riche en événements pour la région d'Ile-de-France et pour la RATP avec la Coupe du monde de football en juin et juillet, ainsi qu'avec l'ouverture de la ligne 14 en octobre. Coup d'œil dans le rétro...

* *Attribué par CIA Le LAB, BVA,* Le Nouvel Observateur.

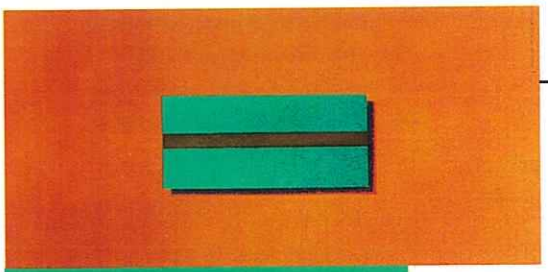
- Ciel, mon mari a pris le métro !

RATP
LA MEILLEURE FAÇON D'AVANCER

Première campagne de valorisation des réseaux

Cette campagne débute à la fin d'avril et s'affiche sur environ mille six cents panneaux de Paris et de la banlieue. Elle se décline sur trois thèmes : la fluidité, la liberté dans les déplacements, l'écologie urbaine.

Mari et femme dans leur lit :
ce visuel « gag » illustrant le métro fluide a été refusé.



Contre la pollution adoptons la pastille verte.

RATP

Itinéraire bis.

RATP

Cherchez l'intrus.

RATP

L'ouverture de la ligne 14

Mi-octobre, une campagne de publicité invite Parisiens et Franciliens à découvrir la ligne 14. Trois visuels qui inscrivent la ligne 14 dans la ville en mettant notamment en avant la rapidité avec *Godzilla*.

Rois mages dans le désert :
ce visuel a été rejeté, car la RATP préfère « ne pas jouer » avec les symboles religieux.

Constellation du Centaure ? Cassiopée ? Pégase ? Non, nouvelle ligne 14.

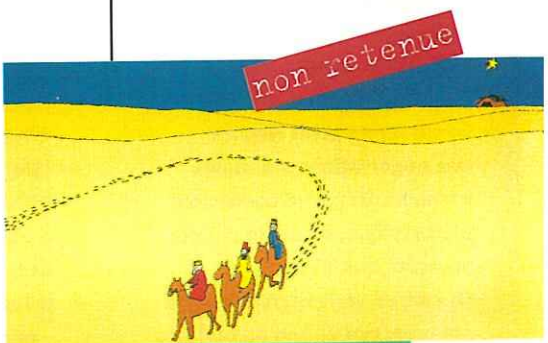
RATP

Lancement de la ligne 14. Cette fois, vous pourrez dire « j'y étais ».

RATP

Nouvelle ligne 14. Tolbiac à deux pas de la Madeleine.

RATP



- Et dire qu'on allait louper l'inauguration de la ligne 14.

RATP
LA MEILLEURE FAÇON D'AVANCER

sur images

Un bien bel arrêt.

L'équipe qui va transporter les foules.

La Coupe du monde de football

Au début de juin, la Coupe du monde de football a mobilisé toute la France. Sur le ton des détournements d'expressions sportives, la RATP s'intègre dans l'événement. Elle met également en avant les différents modes de transport en invitant supporteurs et Franciliens à utiliser les transports en commun.

Footix : cette affiche n'a pas été retenue pour des problèmes de droits et d'utilisation de la mascotte Footix.

L'important c'est de participer.

Excellente décision de l'arbitre.

non retenue

Infootix d'arriver à l'heure.

non retenue

Métro! Métro! Métro!
A l'heure
tu l'es à chaque fois.

Seconde campagne de valorisation des réseaux

La dernière campagne de l'année fait appel à la mémoire collective en mettant en scène trois personnages reconnaissables de 7 à 77 ans : Jean Mineur, Achille Talon et Zorro. Sorties au moment des fêtes, ces affiches marquent la volonté d'égayer la ville durant cette période en valorisant les transports en commun et leurs utilisateurs.

Sergent Garcia : une autre publicité abandonnée, car le visuel Zorro avait été choisi.

Oui-Oui : cette affiche mettant en scène Oui-Oui, un personnage pour les enfants, a été écartée, car la notoriété du personnage n'était pas assez importante.

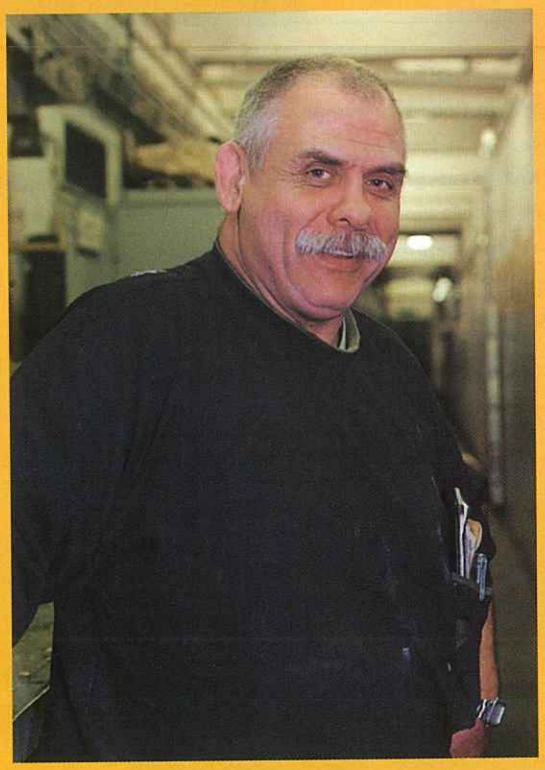
non retenue

Non-Non.

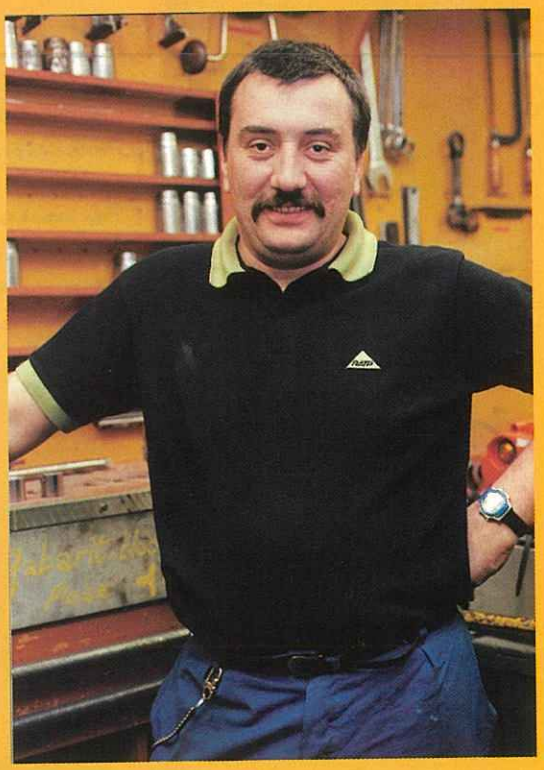
Il n'a jamais raté le début du film.

Des poseurs

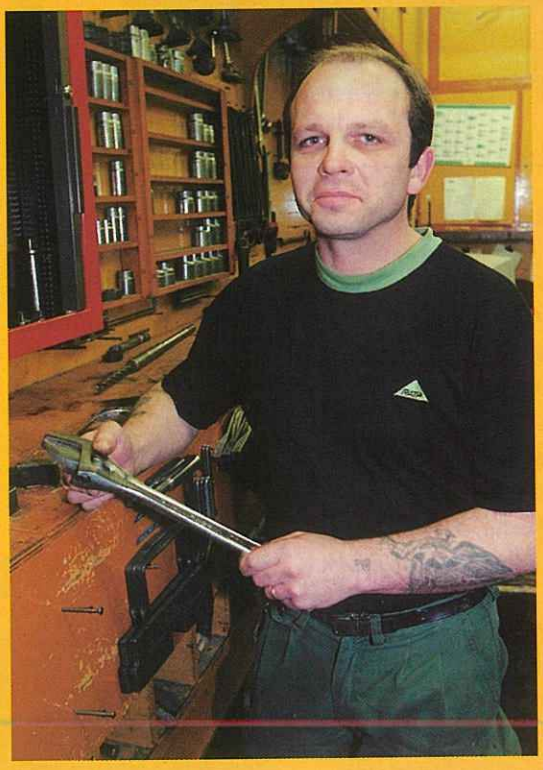
Pour déplacer plus facilement les barres de rail sur les lignes pneus, quatre poseurs de voie ont imaginé un nouveau portique.



André Andreetti : « On a été surpris de recevoir le trophée Innovation. Nous cherchions surtout à améliorer nos conditions de travail. »



Christophe Michaud : « Nous étions confrontés à des difficultés de manutention lors du remplacement des barres de guidage des voies pneus. »



Patrick Legros : « Nous avons réalisé un gabarit sur place que l'on a essayé sur la voie. Nous nous sommes réunis ensuite avec nos collègues de La Villette. »

François Forlini : « Nous devions à tout prix trouver une solution pour travailler plus vite, compte tenu des contraintes qui pèsent sur le travail de nuit. »

PHOTOS : MAUBOUSSIN/DGC-AV

tracent la voie

On a été très surpris de recevoir le trophée Innovation pour la réalisation d'un portique permettant de changer les barres de guidage des lignes pneus, car nous cherchions surtout à améliorer nos conditions de travail ! » André Andreetti, François Forlini, agents de maîtrise, Patrick Legros et Christophe Michaud, opérateurs, sont tous les quatre poseurs de voie de formation. Ils sont encore étonnés d'avoir gagné le trophée Innovation ITA 1998 qui récompense la meilleure innovation de l'année. « *Nous étions confrontés à des difficultés de manutention lors du remplacement des barres de guidage des voies pneus. Il fallait impérativement que l'on trouve une solution.* » Aux stations, les barres de guidage, qui alimentent aussi électriquement les trains, sont recouvertes de plaques isolantes – en Permalit – afin d'éviter les incidents dus aux chutes d'objets (parapluies, objets métalliques...). Or ces plaques ne donnent pas toute satisfaction, car elles s'usent, à cause du passage répété des trains, et se décollent.

Quatre nuits pour concrétiser l'idée

De nouveaux modèles de barres de guidage ont donc été étudiés à l'occasion du prolongement de la ligne 1 à La Défense puis lors de l'ouverture de la ligne 14. Aujourd'hui, les nouvelles barres, entièrement synthétiques – en polyester –, moins lourdes – 33 kilos au mètre au lieu de 44 pour les barres en acier –, ne demandent pas à être isolées. Pour remplacer les barres, « *nous utilisions des portiques classiques avec des chaînes*, poursuit François Forlini, *et nous devions effectuer de nombreuses et longues manipulations pour déplacer les barres, d'une longueur de 18 mètres. De plus, la proximité du quai nous gênait pour effectuer les manœuvres. Nous devions à tout prix trouver une solution pour travailler plus vite, compte tenu des contraintes de temps qui pèsent sur les travaux de nuit, et de façon plus sécuritaire* ».

En août 1998, l'équipe décide d'imaginer un nouveau portique mieux adapté. Quatre nuits sont nécessaires pour mettre au point et concrétiser l'idée. « *Nous avons réalisé un gabarit sur place que l'on a essayé sur la voie. Nous nous sommes réunis ensuite avec nos collègues des ateliers de La Villette, qui ont effectué des croquis et des plans du nouveau portique.* » Première utilisation à la station Saint-Jacques, sur la ligne 6, en octobre 1998. Les avantages du nouveau système ? Du point de vue technique : suppression des nombreuses manutentions lors des phases de démontage et de remontage, ajustage facile – la substitution est faite en une seule fois et les barres peuvent être déplacées dans le sens de la voie –, chantier installé en quelques minutes, moins de matériel utilisé.

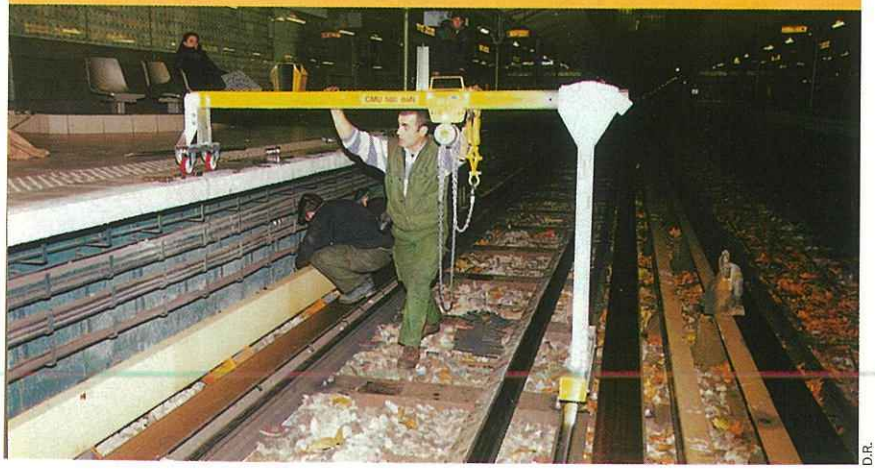
D'un point de vue sécuritaire, moins de risques d'accident lors des phases de démontage et de montage, moins de fatigue liée au transport de matériels lourds (lorries, chaînes...). Quant à l'avantage économique, une des deux bandes de guidage de chaque voie est traitée en une nuit – soit 90 mètres de barres avec dix hommes –, contre deux nuits avec l'ancien portique. Cette innovation pourra être utilisée, pour tous les déplacements de barres de rail sur les lignes pneus. Au programme 1999 est prévu le remplacement des barres de la station Saint-Jacques (voie 2), sur la 6. ■

Simone Feignier

Le portique, meilleure innovation 1998

Le portique (un élément comporte deux portiques) :
- **jambes en aluminium soudées ; profilé en acier pour charge de 500 daN ;**
- **équipé de deux roues à gorge reposant sur le rail, avec système de frein pour bloquer les roues, et de roues en nylon s'appuyant sur le quai.**

La jambe du portique s'appuyant sur le quai est réglable en hauteur afin d'obtenir, à l'aide d'un niveau incorporé, l'horizontalité parfaite de l'engin ;
- **palan à chaîne ;**
- **pour favoriser la manipulation des barres et renforcer la sécurité, une griffe spéciale a été créée, dont la forme est adaptée aux différents profils des barres.**



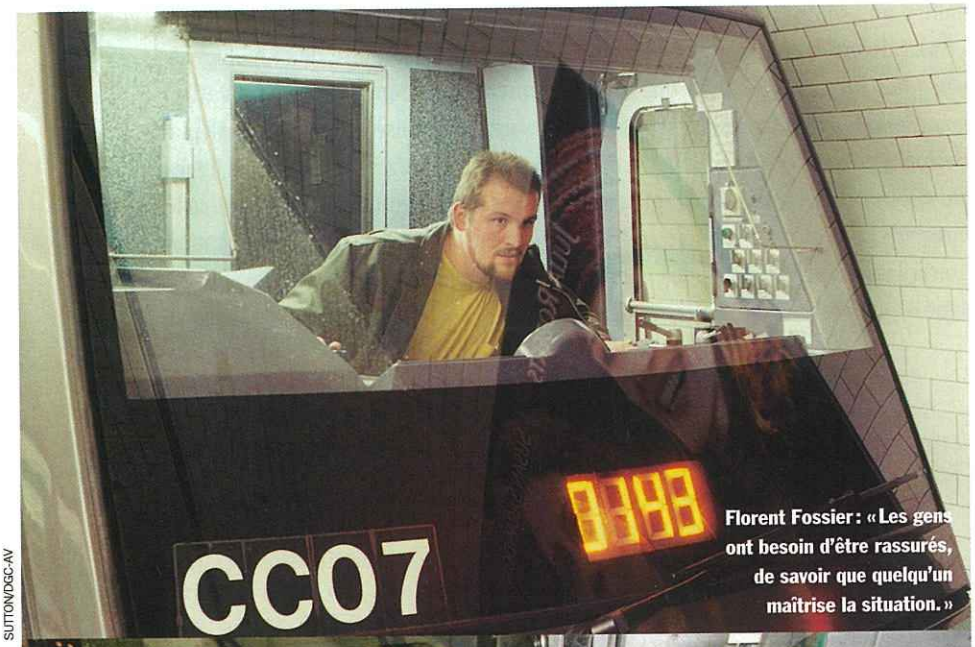
D.R.

Les conducteurs au

En cas d'arrêt de la rame, prendre le micro et s'adresser aux voyageurs, c'est l'objet de la formation qu'ont suivie les conducteurs de la ligne 1. Echos et commentaires.

Il est 18 heures. Le métro quitte la station pour s'arrêter subitement sous le tunnel. La lumière s'éteint. Dans la rame, des voyageurs surpris jettent un regard automatique sur leur montre. *« Votre attention, s'il vous plaît, c'est le conducteur qui vous parle ! Je vous remercie de patienter quelques instants. »* Malgré certains soupirs, ils semblent tous bien disposés à supporter l'attente. Depuis juin 1998, une formation originale est proposée aux agents volontaires afin de les aider à parler au micro. Elle vise aussi à leur faire prendre conscience du rôle qui est le leur lors de circonstances imprévues : rassurer les voyageurs. *« Auparavant, je n'aurais pas osé faire d'annonce sans donner d'informations*, déclare Evelyne Bonnin, conductrice à Porte-Maillot, *par crainte de réflexion du genre : comme d'habitude, ils ne savent jamais rien. »*

« Je n'hésite pas à faire une annonce, ajoute Florent Fossier, conducteur à Château-de-Vincennes. *Neuf fois sur dix, j'adresse le même message : à la suite d'un léger incident en ligne, nous allons stationner quelques instants. Merci de bien vouloir patienter. Selon les éléments que je reçois, je peux alors l'affiner. »* Tous les deux soulignent que leur préoccupation est d'obtenir le temps d'attente de la part du PCC. Deux situations sont alors à distinguer : le stationnement à quai ou sous tunnel. A la station, les voyageurs peuvent descendre et choisir d'emprunter les correspondances. *« Sans annonce, vous avez tous les voyageurs exaspérés qui viennent à la loge »*, affirment-ils. Evelyne complète : *« Sur le MP89, l'éclairage ne baisse pas, et si le courant est coupé, les voyageurs ne s'en ren-*



SUTTON/DGC-AV

Florent Fossier : « Les gens ont besoin d'être rassurés, de savoir que quelqu'un maîtrise la situation. »

MAUBOUSSIN/DGC-AV

Evelyne Bonnin : « Avec l'écoute et les commentaires des collègues, on prend conscience de l'effet que produit sa voix sur autrui. »

Un bon communicant

Les détails techniques pour un message clair, simple et précis :

- **être bien assis ;**
- **respecter la bonne distance avec le micro ;**
- **capter l'attention des voyageurs ;**
- **attendre quelques secondes en cas de stress ;**
- **écrire son texte si cela est nécessaire ;**
- **veiller à l'articulation, au rythme, à la tonalité de la voix ;**
- **ne pas replier le micro en fin d'annonce (effet de résonance).**

micro

dent pas compte. Il faut bien dire pourquoi le train n'avance pas. » Sous le tunnel, l'attente est vécue de façon beaucoup plus « stressante ». « *Les gens ont besoin d'être rassurés, de savoir que quelqu'un maîtrise la situation,* reprend Florent, *même si nous ne connaissons ni la durée ni la cause de l'incident.* »

Un service attendu par les voyageurs

Aussi, qu'est-ce qui a changé sur la ligne 1 ? « *Nous cherchons à obtenir plus de qualité dans les annonces en cas de service perturbé,* déclare Bruno Bourseiller, agent de maîtrise, *et qu'elles soient réalisées le plus souvent possible en y ajoutant une note personnelle.* » Le livret de messages types mis à la disposition de chaque conducteur ne suffit pas pour être « un bon communicant ». De plus, il se révèle parfois difficile de s'adresser spontanément aux voyageurs sans avoir d'informations à fournir. « *Les annonces sonores participent au service attendu par le voyageur. Une annonce diminue d'un tiers la perception du temps d'attente* », précise Bruno.

Les agents de maîtrise, formés dans un premier temps par un organisme extérieur, enseignent à leur tour aux conducteurs – en 1998, cinq AMP et vingt-huit conducteurs auront suivi cette formation. Enregistrements au magnétophone, jeux de rôle ont parfois surpris Evelyne, plus habituée au contenu « carré » de l'instruction : « *On ne se reconnaît pas à l'enregistrement. Avec l'écoute et les commentaires des collègues, on prend conscience de l'effet que produit sa voix sur autrui. Les voyageurs ont payé un service et l'information en fait partie* », conclut Florent Fossier. ■

Nadine Guérin

BIENVENÜE

SUR LA LIGNE 4

D.R.

Ligne 4 : suivez le guide

Dirigé par Pascal Pavard, agent de maîtrise, illustré par Jean-Charles Beaubois, agent de manœuvre et de départ, tous les deux de la ligne 4, revu et annoté par les conducteurs, le guide *Bienvenue sur la ligne 4* présente la ligne aux nouveaux agents du pôle transport. Après avoir rappelé l'organisation de l'unité, « huit cents personnes au service des voyageurs », et le pôle transport, le guide est consacré aux « points sensibles ». Il s'agit de la signalisation et des limitations de vitesse. On apprend ainsi qu'au hit-parade des signaux les plus franchis, pour la période 1981-1998, arrive en tête le signal de manœuvre de Porte-de-Clignancourt, trente-trois fois franchi. Quant aux dépassements de vitesse, l'interstation Montparnasse-Vavin se situe en bonne place. Le guide se termine par quelques conseils de sécurité – « N'oublie pas la voie et les signaux » – et des rappels généraux sur le matériel MP59. Cette brochure, lue et commentée avec l'encadrement, est donnée aux conducteurs lors de la prise de consignes.

Contact - Fabrice Poggi, MTR, tél. : (01 48 1)8 91 49.

Le standard de sécurité au PC 2000

Avril 1999 : le standard de sécurité de la Permanence métro, situé boulevard Bourdon, vit ses derniers jours : ses activités vont être transférées au PC 2000, à la Permanence générale des réseaux (PGR), à Lyon-Bercy, et aux lignes. Fonctionnant vingt-quatre heures sur vingt-quatre, le standard de sécurité recevait les alarmes envoyées par les agents du métro à la suite d'une agression ou d'une effraction de la recette. Après écoute discrète, il alertait le PC 2000.

Le standard était également appelé pour toute demande d'intervention des pompiers ou de la police sur les réseaux. Il s'occupait aussi, de manière partielle, de la gestion des appels d'ordre administratif des agents du métro signalant toute absence, retard ou reprise. Désormais, le PC 2000 traitera directement les alarmes pour agression et effraction, et fera intervenir les forces du Service de protection et de surveillance du métro (SPSM) ou du GPSR. Les appels pour les pompiers et la police arriveront à la PGR, qui alertera les secours. Les conséquences : un gain de temps et une plus grande efficacité dans le traitement des alarmes, se traduisant par un renforcement de la sécurité. Les centres de liaison des lignes – ou la PGR pendant la nuit – géreront les appels d'ordre administratif. Côté effectif, les sept postes de maîtrise seront affectés à la PGR avec création d'un poste supplémentaire. Les dix-sept postes d'opérateurs seront répartis à la Permanence métro, dans les unités opérationnelles et au département Environnement et Sécurité.

Contact - René Bertocchi, MTR, tél. : (01 48 0)4 22 35.

Portrait
Un homme de poids

Champion d'Europe des vétérans du lancer du poids en 1998, René Chavignon vient de se classer deuxième au championnat d'Europe à Malmö, en Suède, avec un jet de 14,21 mètres. Rencontre qui s'est déroulée du 4 au 7 mars et à laquelle participaient vingt-huit pays et vingt-sept athlètes français.
Voilà près de trente ans que René, sorti de la promotion Jules-Verne de l'école Mozart, et aujourd'hui technicien supérieur à SIT, s'adonne à sa passion. Ce qui l'attire dans le poids, c'est «la maîtrise d'une technique qui allie force, vitesse et dynamisme. Le geste n'est pas naturel. On démarre de dos pour se retrouver de face, contrairement au lancer de javelot». La pratique de cette discipline sportive peu médiatisée lui apporte une satisfaction personnelle: «Il n'y a pas d'argent à la clé. Celui qui gagne se sent avant tout reconnu par les siens. On apprécie la performance quelle qu'elle soit.»
En période de compétition, René s'entraîne trois heures par jour, jusqu'à quatre fois par semaine. Au programme: séances de musculation, de travail technique, assouplissement, course à pied. Malgré son 1,78 mètre et ses 114 kilos, il se décrit comme un «petit lanceur» en comparaison des concurrents allemands ou ukrainiens. René se prépare déjà pour le championnat du monde, qui aura lieu en Angleterre du 25 juillet au 8 août. Encouragé par ses nombreux supporteurs et collègues de Châtelet.

Contact - René Chavignon, SIT, tél.: (01 40 0)2 39 58.

A voir
Des agents exposent

- Du 6 au 14 mars au centre bus de Pleyel, onze artistes des départements Bus et MRB ont exposé leurs œuvres. Les agents de l'entreprise et leurs familles ont pu découvrir, pour la troisième édition, les peintures, photos et sculptures réalisées par leurs collègues.
- Du 17 au 31 mars, à Championnet dans la salle Clignancourt, dix artistes de l'entreprise ont exposé aquarelles, peintures à l'huile et à l'acrylique, pastels, maquettes et autres techniques.
- Du 25 mars au 15 avril, Félix Daibisaram, conducteur de métro sur la ligne 13, après une exposition au restaurant de Philidor, affiche ses œuvres à Bourdon. Un véritable rendez-vous des artistes.

Association
Les Témoins de l'Histoire à Verdun

Le 21 février, comme chaque année depuis soixante-sept ans, l'association des Témoins de l'Histoire a organisé un périple pour la commémoration de la bataille de Verdun. De Combattants de la RATP, cette association a été rebaptisée les Témoins de l'Histoire. Depuis 1997, vingt-cinq jeunes, passionnés d'Histoire, ont souscrit une adhésion. Ce qui porte à cent vingt le nombre d'adhérents.

Contact - Christian Debril.
Tél.: 01 46 66 71 48.

Le siège du Syndicat des transports parisiens.

PHOTO LA VIE DU RAIL

STP : 40 ans d'histoire

Le Syndicat des transports parisiens a 40 ans. Chargé de la coordination des activités des transporteurs régionaux, c'est lui qui fixe les tarifs, autorise les ouvertures de lignes, discute les investissements. Retour sur une instance stratégique.

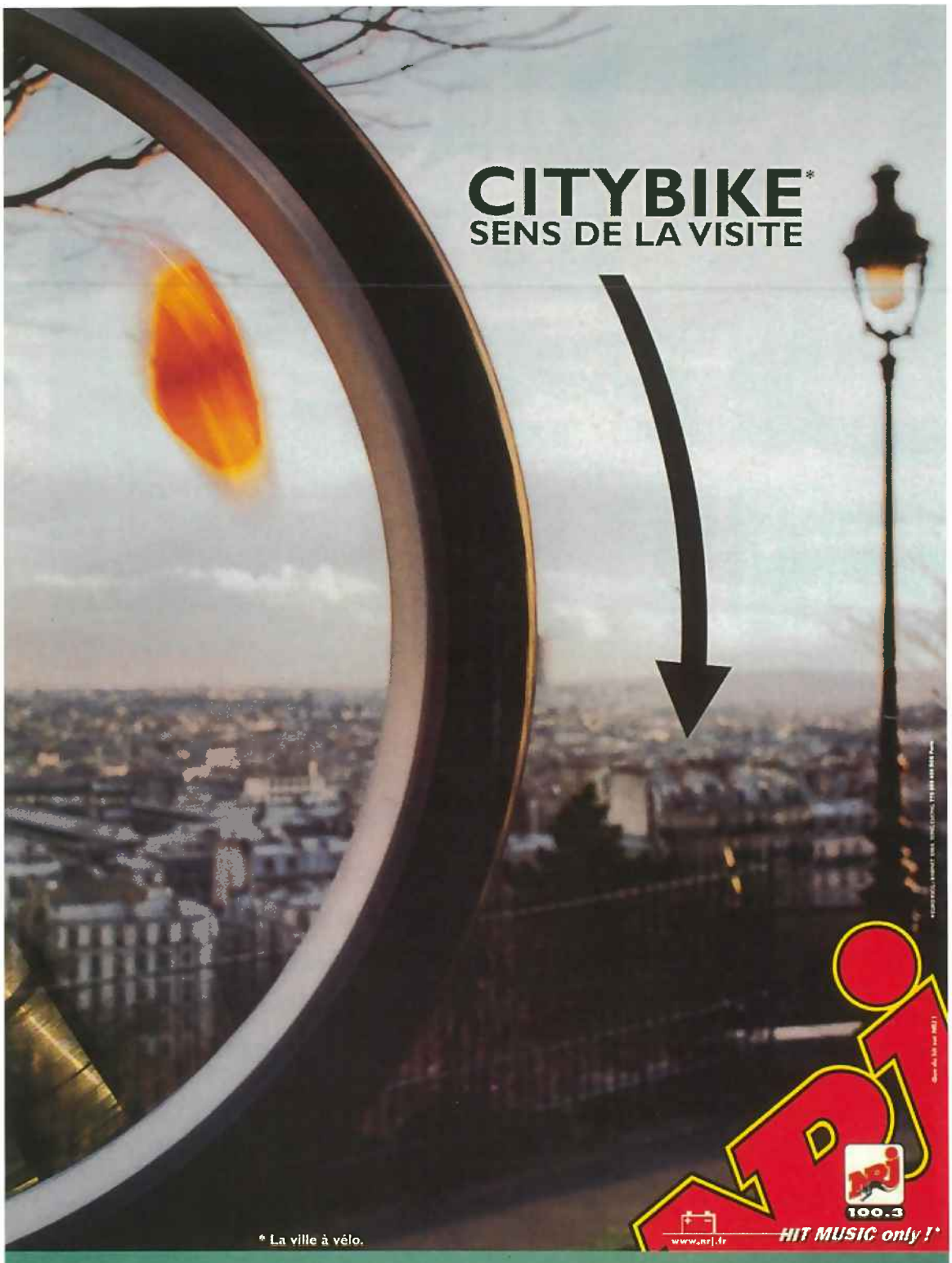
Pour son quarantième anniversaire, le Syndicat des transports parisiens (STP) connaîtra sans doute une petite révolution. En effet, des négociations viennent d'être ouvertes afin de permettre l'entrée de représentants du conseil régional d'Ile-de-France au conseil d'administration du STP. « C'est une chance historique », qui devrait apporter « une maîtrise concertée des programmes d'investissements des entreprises publiques », a souligné Jean-Paul Huchon, président de la région Ile-de-France. La région était jusqu'alors absente, bien que participant à hauteur de 2 milliards de francs par an au budget d'investissement.

Le STP fut créé par décret, le 23 septembre 1959, en remplacement de l'Office régional des transports (ORTP). Cet établissement public coordonne les activités des transporteurs régionaux (RATP, SNCF et entreprises privées). Le STP fixe également les tarifs, approuve les investissements, et autorise les ouvertures et le prolongement de lignes. Au départ, il était constitué de l'Etat, de la Ville de Paris et des trois départements que formaient la Seine, la Seine-et-Oise et la Seine-et-Marne.

Il fut réorganisé en 1968. C'est alors le préfet de région qui préside le conseil d'administration. A cette époque, il acquiert aussi son autonomie financière. En 1976, la région Ile-de-France a été créée, mais ce n'est qu'en 1991 que chaque département de la grande couronne sera représenté au conseil d'administration du STP. Actuellement, il est présidé par le préfet de région, Jean-Pierre Duport, et comprend douze représentants de l'Etat, cinq élus de la Ville de Paris et un représentant pour chacun des sept départements de la région.

Si la réforme aboutit, la région pourrait avoir à terme cinq sièges, tout comme la Ville de Paris. L'Etat demeurerait cependant majoritaire au sein du STP. Une réforme qui fera sans doute des jaloux, les entreprises privées des transports demandant, elles aussi, à être représentées dans cette instance stratégique.

Antony Vian



UNE FOIS PAR MOIS, LES VÉLOS PRENNENT LA CAPITALE.

Roue Libre

Le dernier samedi matin de chaque mois, du 27 mars au 25 septembre**, la RATP et NRJ organisent les citybike. Gratuites et ouvertes à tous, ces grandes balades à vélo de 2 heures seront l'occasion de redécouvrir Paris et ses quartiers. Location de vélos possible sur place*** au tarif avantageux de 30 F (4,57 €). Pour connaître chaque mois le lieu de départ ℹ à la maison Roue libre, 95 bis, rue Rambuteau, Paris 1er, téléphone 01 53 46 43 77 et écoutez NRJ sur 100.3.

** Conditions générales des Citybike susceptibles de modifications sans préavis. *** Dans la limite des stocks disponibles.

RATP

LA MEILLEURE FAÇON D'AVANCER

saemes

Le stationnement de la ville de Paris

CGU Abeille

Pour être bien assuré