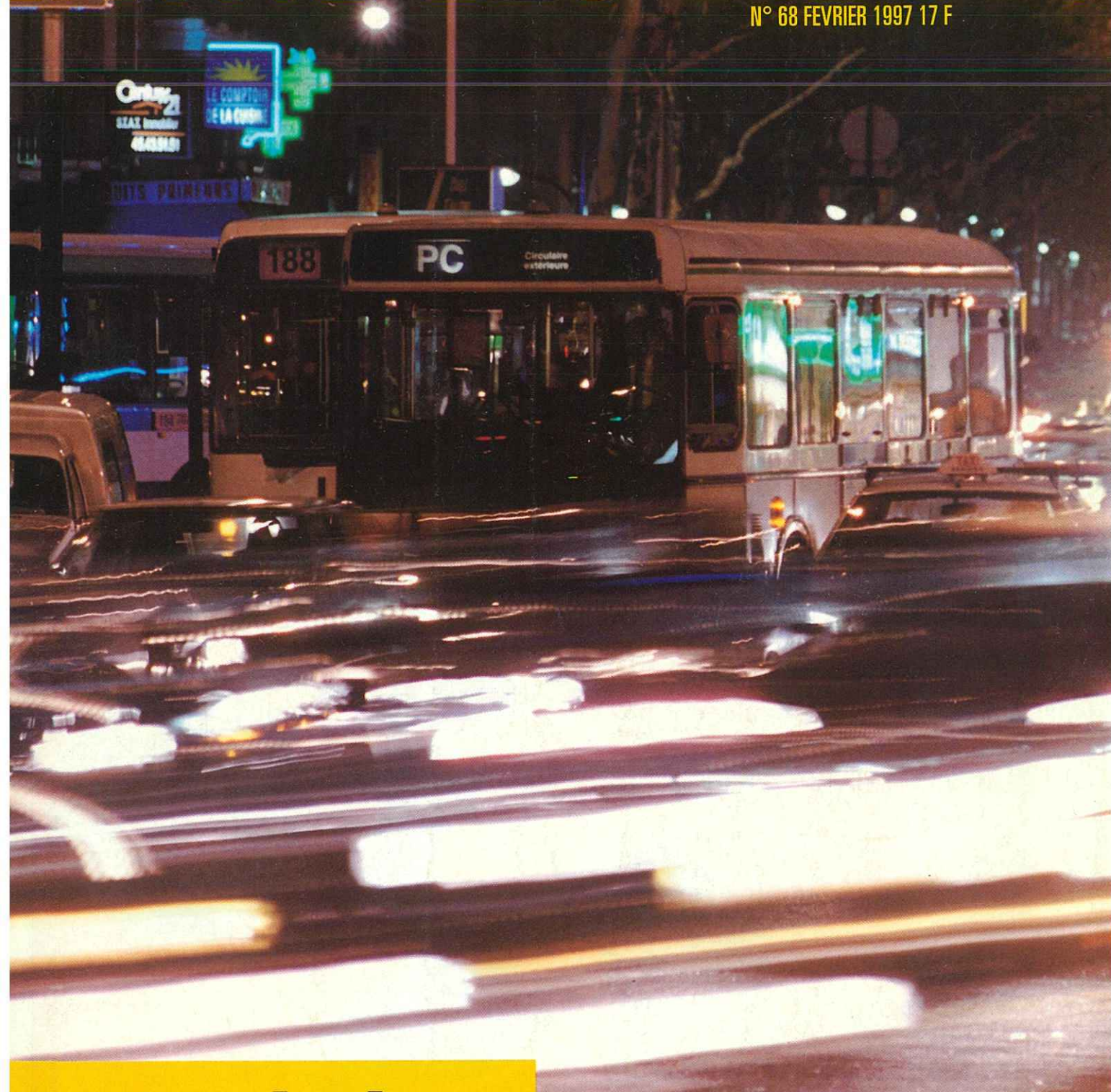


ENTRE LES LIGNES

N° 68 FEVRIER 1997 17 F



**2001, le bus
parisien**



**Aider les
sans-abri
Caténairistes
et équilibristes**

À la demande express de lecteurs d'*Entre Les Lignes* et de fans d'André Franquin, décédé en janvier dernier, la rédaction a tenu à adresser un dernier hommage au père des célèbres Spirou, Marsupilami et Gaston Lagaffe. Cet ardent écologiste avait défendu la cause du bus – à la demande de l'Union des transports publics, UTP. Souvenez-vous de *Gaston, fou du bus*; quatre planches originales, rééditées récemment dans la BD Gaston n° 15, *Gaffe à Lagaffe* ! chez Marsu Productions.

GASTON

FOU DU BUS!



SNIF



JE SUIS
FOU DU BUS!



Franquin



Panoramiques

P.4 Lutter contre le terrorisme

Dans la ville

P.10 Aider les SDF: une mission au quotidien

La RATP a imaginé des dispositifs: Recueil social, Atlas, RATP Assistance, Coup de pouce... pour venir en aide aux sans domicile fixe, nombreux sur ses réseaux.

Correspondances

P.14 Un accord franco-russe

Les responsables du métro de Saint-Petersbourg et la RATP viennent de signer un protocole de coopération. Un échange de savoir-faire prometteur pour la RATP.

Aller-Retour

P.16 Francile, le passe facile

Mille Franciliens vont tester, de mars à novembre, le passe sans contact Francile. Un outil pratique, commun à tous les transports d'Ile-de-France.

Sommaire



MINOLI/SG-AV

P. 10

P. 17



MARGUERITE/SG-AV

Dossier

P. 17 Le bus parisien en 2001

Le nombre d'automobiles a augmenté de 30 % en trente ans dans la capitale.

En entérinant le plan « Bus 2001 » de la RATP, la Ville de Paris témoigne de sa volonté de promouvoir le bus parisien. Au programme de Bus 2001, la naissance d'une nouvelle ligne, la fusion d'autres lignes, l'information en temps réel avec Altaïr, la création de deux services de ligne. Les lignes de ville desserviront les grands axes, les lignes de quartiers, équipées de bus plus petits, assureront les trajets plus circonscrits. Une véritable refonte du service et du design du bus se dessine. Pleins feux sur le bus de demain.

3

Arrêt sur

P.24 La communication en chantier

La RATP a mis en œuvre une communication chantier qui vise, à la fois, à minimiser la gêne occasionnée aux voyageurs et à promouvoir son image d'aménageur urbain.

Parcours

P.26 Caténairistes sur fil

Les équipements électriques n'ont pas de secret pour les caténairistes qui travaillent, par tous les temps, perchés à cinq mètres au-dessus des voies. Reportage.

P.28 Mieux recouvrer les amendes

L'équipe du centre de traitement des infractions privilégie le contact personnalisé avec les fraudeurs. Son objectif : recouvrer les amendes... en douceur.

Passionnément

P.30 Eric Labarre a pour le Grand Nord une passion sans borne et ne craint ni les froids de moins 45 °C, ni les jours de vingt-quatre heures, ni le vent, ni les ours blancs. Chaque année, il accompagne des expéditions.

Mémoire

P.31 « La maquette » est de retour

Conçue pour l'Exposition universelle de Bruxelles de 1935, la maquette de Lagny est aujourd'hui exposée à la Maison de la RATP, en bordure de l'espace de communication Météor.

P. 26



MARGUERITE/SG-AV

Entre Les Lignes : LAC A 85, 54, quai de la Rapée, 75 599 Paris Cedex 12. Délégation générale à la communication-RATP. Tél. : 01 44 68 36 62/36 51/36 42/3733. **Directeur de la publication :** Vincent Relave. **Responsable de la rédaction :** Arnaud Corabœuf. **Rédaction :** Philippe Carron, Simone Feignier, Yvonne Kappès-Grangé, Jacques Teixeira. **Photographies :** SG-AV. **Conception et réalisation graphique :** Textuel. **Couverture :** Bruno Marguerite. **Photogravure :** TTAG. **Imprimerie :** Avenir Graphique. N°ADEP 1791. Membre de l'Union des Journaux et Journalistes d'Entreprise de France UJJEF. **Abonnement :** 150 F (180 F pour l'étranger), pour 10 numéros. Les demandes sont à adresser à « Entre les Lignes », 54, quai de la Rapée, 75 599 Paris Cedex 12. **Retraités de la RATP :** vos changements d'adresse sont à transmettre par écrit au bureau des Pensionnés, 9, rue Belliard 75889 Paris Cedex 18.



Thierry Beauvir, en bas à gauche et l'équipe des poseurs de voie de République/ Nuit.

Challenge

ITA, l'esprit d'innovation

Le 24 janvier, dans l'enceinte de la future station « Madeleine - Météor », le département ITA a fêté les lauréats des « innovations de l'année 1996 ». Ainsi, le Challenge, qui récompense une équipe pour sa créativité, son implication et son dynamisme, a été remporté par les agents de maintenance République- Nuit de l'unité Voie. Il leur a été remis le livre *Le Patrimoine de la RATP*. Par ailleurs,

au sein de la même équipe, Thierry Beauvir s'est vu attribué le Prix spécial pour « une nouvelle méthode d'extraction des tire-fond cassés ». Enfin, le Trophée de la meilleure innovation a été décerné à Marc Vézy, plombier à l'unité AML, pour la mise au point d'un détecteur d'anomalies sur les installations sanitaires. **Contact : Philippe Grandgirard, tél. : (01 48 0) 4 18 91**

info voyageurs

Transports à la carte sur Minitel

Un déplacement ponctuel en transport en commun dans l'Ile-de-France fait rarement l'objet d'un seul mode. Mieux vaut donc le préparer à



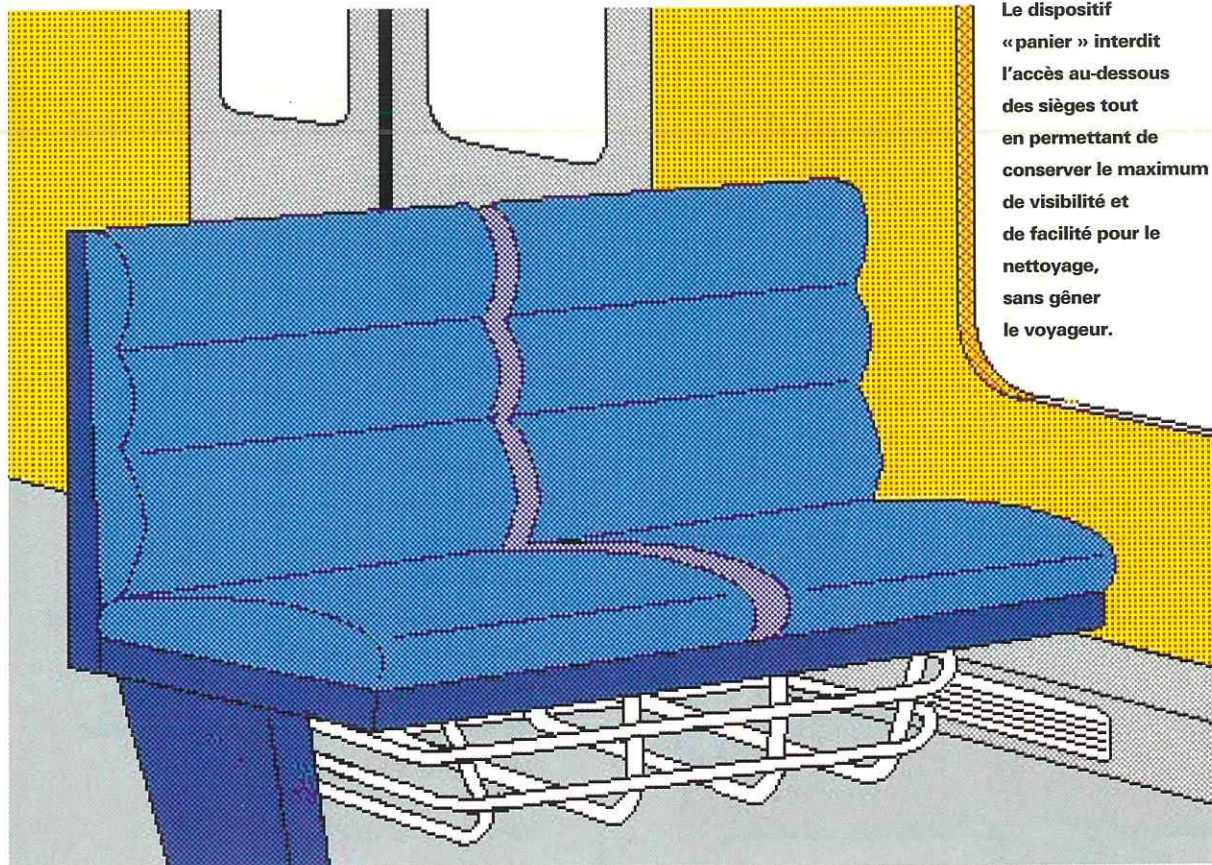
l'avance afin d'établir l'itinéraire approprié, ses correspondances, sa durée et son prix. C'est pourquoi la RATP, la SNCF, les associations des transporteurs routiers professionnels (Adatrif et APTR), le Syndicat des transports parisiens et le conseil régional d'Ile-de-France viennent de signer un

protocole d'accord afin de mettre en commun leurs offres de transport au sein d'une unique base de données. Ce système d'informations multimodales devrait être opérationnel en septembre 1997, d'abord sur Minitel puis sur Internet. Finis donc les appels successifs, dorénavant, une seule communication suffira !

En janvier 1997, un prototype de dessous de siège en tube inox est retenu, parmi d'autres projets, par la direction de la RATP. Sa mission : obturer efficacement l'espace situé sous les banquettes afin de limiter les risques liés aux attentats. Un dispositif qui s'adapte à tous les sièges du RER.

Lors des attentats de Saint-Michel, en 1995, et de Port-royal en 1996, sur la ligne B du RER, les explosifs avaient été placés sous les sièges des voyageurs. Dès le mois de décembre 1996, la RATP a élaboré une réflexion pour obturer en priorité le dessous des sièges des trains du RER. Cette décision répond également à une forte demande des voyageurs. Il s'agit de mettre en place un dispositif empêchant la pose, sous les différents types de sièges RER, de tout objet, colis, valises, sacs... pouvant présenter un risque. L'idée est soit d'obturer complètement les dessous de banquettes, soit de disposer de systèmes qui en interdisent l'accès. L'unité Etudes du département du Matériel roulant ferroviaire conçoit différents projets et réalise plusieurs maquettes en tenant compte des diverses contraintes : efficacité du système, rapidité de pose, coût, moindre gêne apportée aux voyageurs et facilité de nettoyage. Des propo-

contre LE TERRORISME



Le dispositif « panier » interdit l'accès au-dessous des sièges tout en permettant de conserver le maximum de visibilité et de facilité pour le nettoyage, sans gêner le voyageur.

5

sitions ont été faites : caisson en tôle placé sous le siège, spirale tubulaire ou barres transversales fixées sous le siège...

Après une présentation, au début du mois de janvier, à la direction générale, aux départements utilisateurs et aux mainteneurs, la solution type « panier » est retenue. Le prototype, réalisé en tube inox, tient compte des remarques de la direction du laboratoire de la police nationale. Sollicitée sur l'efficacité du projet, celle-ci a jugé préférable de prévoir un tube vertical supplémentaire pour éviter le passage d'un colis, format boîte à chaussures.

Le dispositif « panier » s'adapte à tous les sièges du RER et tient

compte des particularités des différents matériels : MS 61, MI 79 et 84 et bientôt MI 2 N. S'accrochant à l'ossature des sièges – et non pas au plancher de la voiture –, il permet de conserver le maximum de visibilité et de facilité pour le nettoyage. Le temps de mise en place est de l'ordre de quinze minutes par ensemble de deux places et impose, par élément, un temps d'immobilisation d'une semaine pour un agent. Le coût de la solution « panier », financée par subvention, est de l'ordre de 15 millions de francs pour l'ensemble du parc RER, RATP et SNCF (dont l'entretien incombe à la seule RATP), soit deux cents éléments de quatre voitures. En ce qui concerne le

métro, les matériels les plus récents, MF 88 et MP 89, sont dotés de sièges du type « cantilever », sans liaison au sol, assurant ainsi une bonne visibilité et un nettoyage plus aisé. Leur transparence permet donc déjà une détection rapide et facile de tout objet abandonné. Les matériels plus anciens, MF 67 et MP 59, seraient les premiers à être équipés du dispositif retenu pour le RER si une décision intervenait en ce sens. Quant aux autobus, différents projets sont en cours d'étude au département du Matériel roulant Bus.

Une autre réflexion est également menée sur le renforcement du dispositif de caméra de surveillance sur les quais ●

prévention

Le basket de rue joue la mixité

Le 1^{er} Tournoi mixte de basket inter-cités d'Ile-de-France va être lancé début mars avec 128 équipes en compétition, équitablement réparties sur l'ensemble des départements de la région Ile-de-France.

« La » nouveauté de ce tournoi est l'obligation pour chaque équipe de comprendre au moins une fille (ou un garçon, selon le cas) – le basket de rue se jouant avec deux équipes de trois joueurs sur un seul panneau. Les jeunes recrutés par

les responsables Prévention Sécurité des centres bus, en partenariat avec les associations de quartiers, vont disputer les préqualifications sur six journées, les finales ayant lieu du 12 au 18 mai.

A cette occasion, la Fondation d'entreprise RATP recherche des agents volontaires pour arbitrer ces matchs de basket.

Contact : Olivier Cappe,
tél. : (01 49 5) 7 80 30.

RECHERCHENT ARBITRES

**POUR LE 1^{ER} TOURNOI MIXTE DE BASKET-BALL
INTER-CITES EN ILE-DE-FRANCE***
TOURNOI MIXTE 3 CONTRE 3 POUR LES 12-16 ANS

Les intéressés peuvent s'adresser à leur responsable Prévention et Sécurité ou à la Fondation d'Entreprise RATP pour la Cité concernée ou à Olivier Cappe au 01.49.57.80.30 les mardis et mercredis de 10h à 12h30 / 14h30 à 17h30.

*Ouverture du tournoi : février 1997.

Installer le dialogue dans les cités

Les conventions, liant la cité La Caravelle à Villeneuve-la-Garenne (ELL n° 56) et Alésia-Didot, dans le XIV^e arrondissement de Paris, avec l'Association pour une meilleure citoyenneté des jeunes (APMCJ), viennent d'être reconduites pour un an. Ainsi, municipalités, bailleurs sociaux (comme la Sagéco dans le XIV^e), services publics, entreprises... face à la dégradation de leur environnement socio-économique, font parfois appel à la Fondation d'entreprise RATP, qui forme et met à leur

disposition des agents rompus au dialogue. Appelés agents de prévention et de médiation sociale (ex-Grands Frères), leurs missions dans les quartiers sensibles visent à améliorer le climat social en favorisant le dialogue entre les jeunes et les institutions locales : aide à l'insertion professionnelle, orientation vers les structures locales adaptées, sécurisation des agents et usagers des services publics par une présence efficace...

Contact : Doron Benghozi,
tél. : (01 49 5) 7 87 80.



formation

Un simulateur pour Météor

La RATP a décidé l'étude et la réalisation d'un simulateur pour la formation des personnels d'exploitation de la future ligne Météor : chefs de régulation, agents de maîtrise et cadres. L'exécution du projet est confiée à un groupement conjoint comprenant Matra-Transport international et Stéria. Cette dernière société ayant réalisé les simulateurs pour le métro. Sa mise en service est prévue en 1988 au 92, rue de Lagny.
Contact : Pascal Péchon, ESE,
tél. : (01 49 5) 7 83 27.

étranger

Le « car-nay » révolutionne Londres

La langue de Molière au pays de Shakespeare ? *Shocking !* Et, pourtant, l'usage du carnet de ticket – le dépliant promotionnel prend soin de préciser « pronounced car-nay » – révolutionne depuis la mi-1996 le métro londonien. En effet, l'idée d'acheter un « lot » de billets à l'avance n'est développée que sur peu de réseaux. En France, elle existe depuis 1900, mais le voyageur aura dû attendre le 8 août 1949 pour réaliser une économie en achetant le ticket en carnet plutôt qu'à l'unité.

Contact :
Julian Pepinster,
CML,
tél. : (01 44 6) 8 36 21.



équipement

La sono sur le quai

Vous attendez le RER à Châtelet-les-Halles quand survient l'annonce d'un retard sur la ligne A en direction de Boissy-Saint-Léger. L'information est claire, mais elle est diffusée pour tous les quais et la gare. Ce qui a pour conséquence de jeter le trouble chez certains voyageurs. En effet, le réseau est tellement complexe sur le tronçon central – RER A, B et lignes avec fourches – que personne ne sait précisément à qui est dédié le message. Problème résolu. Depuis le 1^{er} mars, la ligne A du RER a mis en service, entre Nation et La Défense, un système de sonorisation consacrée au quai. Grâce à lui, les agents des gares, à l'aide d'un micro portable, peuvent désormais s'adresser directement aux voyageurs concernés.



SUTTON/SG-AV

Toilettes : un service indispensable

Les « dames pipi » sont bien en voie de disparition. Actuellement, huit sanitaires autonettoyants et automatiques sont installés sur le réseau. Une récente enquête révèle que seules deux personnes, sur 300 voyageurs fréquentant régulièrement les stations concernées, avaient utilisé ces toilettes. Inutiles donc ? Voire, les deux tiers des voyageurs déclarent l'utiliser sans hésitation en cas de nécessité. En fait, les utilisateurs sont surtout des voyageurs occasionnels, qui se montrent par ailleurs satisfaits du niveau de prestation. Ce service a un coût – deux francs – que la grande majorité s'accorde à trouver raisonnable, mais attention cinq francs



DUMAX/SG-AV

seraient inacceptables ! Pour couvrir les frais d'entretien des installations, il suffirait de soixante clients par jour. Les sanitaires autonettoyants et automatiques pourraient donc être généralisés sur les réseaux, en commençant par le tronçon central.

Contact : Claudie Larrivière, SEC, tél. : (01 48 04 18 56).

communication

La RATP dans la presse

Comment les journaux parlent-ils de la RATP ? Une étude comparative entre les premiers semestres 1995 et 1996 montre un léger tassement : 1 346 articles contre 1 252 – dont environ 30 % figurant dans les colonnes du *Parisien*. Innovations technologiques et développement des infrastructures, sécurité, problèmes sociaux et services aux voyageurs sont les thèmes les plus largement médiatisés. Avec, en 1996, l'émergence forte du sujet pollution-environnement qui passe, en un an, du 10^e au 5^e rang. Quant à la tonalité des commentaires portés par les journalistes elle se révèle stable. 70 % des appréciations se montrent plutôt positives à l'égard de la RATP, contre 16 % (en 1995) et 17,8 % (en 1996) de connotations critiques.



MARGUERITE/SG-AV

agenda

7 février - 10 avril

. « Explorateurs nordiques » : cette exposition se tient au Palais de la découverte.

La RATP s'associe à cet événement dans le cadre du partenariat passé avec le Palais de la découverte.

février - juin

. Les « jeudis RATP Multimédia Seniors » au Palais de la découverte, tous les jeudis de 9 h 30 à 18 heures.

mars

. Altaïr : installation du système de localisation par satellite sur la ligne de bus 62.

. Francile : 1 000 voyageurs franciliens testent pour six mois le passe sans contact sur les réseaux RATP, SNCF, APTR et Adatrif.

. Ouverture de l'agence commerciale de Lyon-Bercy, rue intérieure de la Maison de la RATP.

7

11 mars

. Forum de la prévention des risques professionnels, par MRB à Noisiel.

17 mars

. Ouverture à la Maison de la RATP à Lyon-Bercy de l'Espace habitat logement, niveau -1 du bâtiment A.

11 et 25 mars

. Journées portes ouvertes à ESE : visites guidées des installations de distribution de l'énergie. Contact : Guy Roy, au 87 914.

8 et 22 avril

. Journées portes ouvertes à ESE.



MINOLUSG-AV

animation

La 6 fête le MP 73 rénové

La rame de présérie du matériel rénové MP 73 circule sur la ligne 6 depuis le 18 décembre. Son arrivée a donné lieu à une opération d'accueil, entre le 15 et le 22 janvier, montée par les agents. Conducteurs et agents de station ont informé les voyageurs, à bord des voitures de la rame rénovée. L'opération était l'occasion de contacts avec la clientèle – souhaits de bonne année et cadeaux à l'appui – et a permis de recueillir les remarques des voyageurs sur la rénovation.

Cette circulation validera les modifications apportées au matériel (ELL n° 64). Validation qui servira à finaliser le cahier des charges nécessaire pour lancer l'appel d'offres européen. Les premières rames de série devraient circuler sur la ligne 6 en 1998.

S. MANTEY - FLASH PRESS



Guy Debuissson, président de la Fédération française de boxe et Gérard d'Andréa, président de la Fondation d'entreprise RATP.

partenariat

A vos gants, citoyens !

Le 22 novembre dernier, la Fondation d'entreprise RATP et la Fédération française de boxe signaient une convention sportive musclée : une démarche commune contribuant à développer, à travers la boxe anglaise, l'esprit citoyen chez des jeunes de 8 à 15 ans. Ainsi, depuis le début de l'année, la salle de boxe du PSG (située dans les locaux du Parc des Princes) offre son ring,

chaque mercredi, à une trentaine de jeunes sélectionnés par les responsables Prévention Sécurité des centres bus RATP. Ils s'entraînent avec des professionnels du noble art, les meilleurs d'entre eux pouvant bénéficier d'autres créneaux horaires afin d'être préparés à la compétition.

Contact :
Fondation d'entreprise RATP,
tél. : (01 49 5) 7 87 86.

Le ticket du jour a le ticket

Avec un million de téléspectateurs quotidiens sur l'année 1996, le magazine « Le ticket du jour », sur France 3 Paris Ile-de-France, obtient un score remarquable. Un Audimat qui représente 27,5 % de parts de marché (source France 3), pour 230 numéros, dont 25 spéciaux « Ticket d'été » réalisés par la RATP. Depuis janvier, la troisième partie de l'émission comporte cinq rubriques : le lundi, un lieu ou un aspect architectural insolite ; le mardi, des spectacles pour enfants ; le mercredi, des petits musées à thème ; le jeudi, des artistes de rue (jongleurs, clowns...) et le vendredi, les marchés, brocantes et idées de sorties pour le week-end.
« Le ticket du jour », du lundi au vendredi à 19 h 55.

La RATP et Sofremi s'associent

Le 3 décembre 1996, la RATP et Sofremi (Société française d'exportation du ministère de l'Intérieur) ont créé le groupement **SECTRANS** d'intérêt économique Sectrans. La RATP apporte son savoir-faire dans le domaine de la sécurité des transports urbains et Sofremi son réseau commercial à l'exportation. Sectrans devra être en mesure de répondre au vif intérêt que manifestent les réseaux étrangers pour les technologies innovantes de la RATP : PC2000, radiolocalisation, passe sans contact. Et, donc, de faire bénéficier la RATP, notamment, d'une diminution des prix de série.

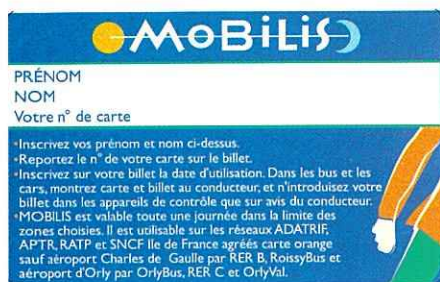
Contact : Jean-Pierre Daliès, SEC, tél. : (01 44 6) 8 35 16



produits

De Formule 1 à Mobilis

Un nouveau titre de transport vient d'être créé pour les Franciliens : Mobilis remplacera, à partir du mois d'avril, Formule 1. En effet, ce dernier titre, valable une journée, était mal positionné. Il était acheté à la fois par les touristes – il donne accès aux dessertes d'aéroports – et par les Franciliens. Il devenait donc nécessaire pour le département Commercial de retravailler le produit avec une seule cible bien définie. Mobilis, dont le nom évoque clairement l'idée de mobilité, de liberté, s'adresse désormais aux Franciliens effectuant des déplacements occasionnels banlieue-Paris



ou banlieue-banlieue pour des motifs personnels (loisirs, achats...). Le forfait est valable sur les réseaux RATP-SNCF et, nouveauté, sur l'APTR et l'Adatrif, mais ne donne pas accès aux dessertes des aéroports (Orlyval, Roissybus,

Orlybus...). Le forfait est, à titre d'exemple, de 30 francs (zone 1-2), 50 francs (zone 1-4), 70 francs (zone 1-5) et 110 francs (zone 1-8).

Contact : Marie-José Loubière, tél. : (01 44 6) 8 35 94.

« Paris Visite », un titre mieux ciblé

Parallèlement à la création de Mobilis, le titre de transport pour touristes, « Paris Visite », a été revu et mieux ciblé. Il est désormais valable une journée et non plus seulement deux, trois et cinq jours. Donnant accès aux dessertes d'aéroports et à la première classe, il est étendu aux réseaux APTR et Adatrif. Enfin, dernière création, le Paris Visite pour les jeunes de moins de 12 ans, à demi-tarif.



Salons-RATP : la bonne combine

Mondial de l'automobile, Salon nautique : la RATP a proposé de se rendre à ces deux manifestations avec les transports en commun. Comment ? Grâce à un billet combiné proposant une entrée au salon plus un billet aller-retour



valable sur le métro ou le RER. L'an dernier, la RATP a vendu 34 594 billets combinés pour le Mondial de l'auto-mobilité – fréquenté par plus de

un million de voyageurs –, soit une hausse de 65 % par rapport à 1994.

Le score réalisé avec le Salon nautique demeure moins spectaculaire, avec 1 200 billets vendus ; il est vrai que cette manifestation, plus spécialisée, ne draine que 300 000 visiteurs. Grâce à l'implication des agents, qui proposent ce produit aux voyageurs, le réflexe RATP lors des salons de la porte de Versailles commence à s'installer, surtout pour les manifestations concernant un très grand public. Du coup, pourquoi ne pas songer au Salon de l'agriculture ou à la Foire de Paris ?

Contact : Marie-José Loubière, CML, tél. : (01 44 6) 8 35 94.

lu dans la presse



La fraude génère à la RATP une perte de recettes d'environ 600 millions de francs par an. Le non-report du numéro sur le coupon représente 17 % de la fraude. Pour lutter contre

ces pratiques, de nombreux moyens doivent être mis en œuvre, certains humains, d'autres techniques. Dans cette dernière catégorie, la RATP a mis au point un système de report automatique du numéro de la Carte Orange sur le coupon du client. Un système actuellement testé dans les principales mairies du Val-de-Marne, qui distribuent des coupons dans le cadre d'actions d'aide aux jeunes à la recherche d'un premier emploi.

Savoir-faire, n° 20, 4^e trimestre 1996.



Le « service + » en gare : dans la continuité de la démarche qualité mise en place, la ligne B du RER veut mettre à la disposition de sa clientèle des services supplémentaires en s'appuyant sur leurs

souhaits. Un questionnaire voyageurs, établi avec la participation des agents, listait quatorze propositions de services. Quatre services se détachent : avoir des toilettes à disposition (4,19 sur 5), pouvoir téléphoner (3,95), acheter un magazine, des timbres (3,37), poster un courrier (3,34). La proposition arrivant en tête constituera une des priorités des objectifs de l'unité gare ligne B pour l'année 1997.

Espaces gares, journal de l'UO gares ligne B, n° 11, janvier 1997.

UNE MISSION QUOTIDIEN

Recueil social, Atlas, RATP assistance, Coup de pouce... la RATP a imaginé des dispositifs pour venir en aide aux sans domicile fixe sur ses réseaux.

Ils sont à peu près 15 000 sans domicile fixe en Ile-de-France et leur nombre varie de 200 à plus de 1 500 dans le métro, selon les saisons. Pendant les périodes de grand froid, on les estime à près de 2 000 sur les réseaux, sachant que la moitié d'entre eux environ sont gravement désocialisés. « Des chiffres qui, en l'absence de toutes statistiques établies, ne

sont que des données très estimatives, précise Patrick Henry, chargé de mission Lutte contre la grande exclusion au département Environnement et Sécurité. Pour la même raison, rien ne permet non plus d'affirmer que les SDF sont de plus en plus nombreux, malgré le sentiment que l'on pourrait en avoir. D'après des consultations effectuées auprès



DF:

NE

de 450 000 personnes, on peut avancer que leur moyenne d'âge est de 40-42 ans, sans grande évolution depuis une dizaine d'années, le pourcentage de femmes étant estimé à 8-10 % et le nombre d'étrangers serait en augmentation. » La plupart d'entre eux viennent du Maghreb puis des pays de l'Est, enfin de la CEE – les Allemands étant majoritaires. « A l'origine de l'exclusion, poursuit Patrick Henry, on retrouve toujours une importante carence affective. La fragilité de ces hommes et de ces femmes, issus de milieux défavorisés, va se révéler lors d'un "accident de parcours", un grand choc émotionnel quel qu'il soit : divorce, perte d'emploi... » On ne peut donc pas établir de corrélation directe avec la situation économique. Le chômage ne crée pas les SDF.

La RATP multiplie ses actions avec les équipes du département Environnement et Sécurité (SEC) pour lutter, dans une logique humanitaire, contre la présence des SDF sur son réseau. Ces actions sont hiérarchisées selon l'état des personnes. Pour les plus désocialisées, le Recueil social consiste à aller chercher sur le réseau les SDF et à les conduire, dans un bus spécialement aménagé, au centre d'hébergement de Nanterre. Atlas, action menée en partenariat avec la direction de l'Action sociale de la Ville de Paris, la SNCF et des associations

caritatives, comme l'Armée du Salut, offre des repas chauds à ceux qui se présentent sur les points d'accueil. Puis les équipes de SEC leur proposent le transport par autobus dans des centres de nuit. RATP Assistance est une nouvelle démarche conçue par le département Sécurité et mise en place, à l'automne 1996, par le département Métro.

En partenariat avec la Ville et l'Etat

A la suite de la signature d'une convention, le 3 juillet, avec l'Etat et la Ville de Paris, elle consiste à emmener les SDF dans l'un des sept espaces solidarité insertion (ESI), centres de jour où leur seront offertes différentes prestations – accueil, hygiène, soins,

offres de vêtements, coiffeur, télévision, bibliothèque... La station Saint-Martin se transforme actuellement pour devenir un espace solidarité supplémentaire, qui ouvrira pour l'hiver 1997-1998. Dernière action, Coup de pouce, dispositif créé par la Fondation RATP. Deux espaces dans le métro, à Etoile et Nation, accueillent et offrent un suivi socio-éducatif (repas, vestiaire, démarche pour obtenir pièces d'identité, soins, hébergement...) aux personnes en grande difficulté. La RATP participe également au Samu social, mis en place par la Ville de Paris, à qui elle a fait don de six véhicules. Enfin, elle est présente dans de nombreuses instances locales ou nationales chargées du problème de la grande exclusion ●

Revue de détail



Le Recueil social

- Fonctionne toute l'année, vingt-quatre heures sur vingt-quatre, cinq jours par semaine.
- Cinq équipes de quatre agents du département Environnement et Sécurité et un gardien de la paix.

Atlas

- Fonctionne l'hiver, a été mis en place cette année, le 2 décembre 1996.
- Quatre points d'accueil pour les repas : Chevaleret, Paris XIII^e ; rue de Rambouillet, Paris XII^e ; rue Bouret, Paris XIX^e, et gare d'Austerlitz, Paris XIII^e.
- Equipes de deux agents de SEC pour conduire, en autobus (un bus par point d'accueil, plus si nécessaire), les personnes dans des centres de nuit.

• Réservés à Atlas, ils offrent une capacité de 390 lits.

• En deux mois, 16 000 personnes en ont bénéficié, soit une moyenne de 300 personnes par soirée.

RATP Assistance

• Dans la journée, sur deux secteurs d'intervention : une équipe du Contrôle itinérant à l'est du réseau et une équipe de quatre agents Maîtrise du territoire sur la ligne 7.

• Chaque équipe dispose d'une camionnette.

Coup de pouce

• Deux équipes de trois ou quatre éducateurs et une assistante sociale accueillent, à Etoile et Nation, les personnes souhaitant une aide pour se réinsérer.

• 750 d'entre elles ont été suivies en 1996.



Jean-Claude Prod'homme et l'équipe RATP Assistance en discussion avec Pierre, un « habitué » de la station Tolbiac sur la 7.

A l'initiative des agents

Des agents volontaires mènent leur propre action en faveur des sans domicile fixe.

Sur les lignes 7, 10 et 13, patience, solidarité, humanité et imagination sont au rendez-vous.

12

A côté des diverses démarches menées par l'entreprise coexistent sur des lignes du métro des actions réalisées à l'initiative des agents. C'est le cas sur la ligne 13, où une équipe d'une vingtaine de volontaires, chargée de la maîtrise du territoire, ne s'en tient plus seulement à faire sortir les SDF du métro, mais essaie d'établir un dialogue avec eux. Sur la ligne 10, certaines stations – La Motte-Picquet-Grenelle, le secteur Cluny - Gare-d'Austerlitz – servent particulièrement de refuges aux SDF.

Une équipe d'une dizaine d'agents, tous volontaires, s'est constituée autour de Patrice Joly, chef de station à La Motte-Picquet. Leur action a un double objectif. « Il s'agit, en premier, de rassurer les agents de station, explique Patrice Joly, qui ne savent pas

comment agir en présence des SDF, le vivent mal et se culpabilisent. Lors de nos tournées sur la ligne, nous envisageons avec eux les moyens d'agir. Désormais, chaque agent sait qui alerter – nous-mêmes, la police ou les agents de SEC – selon les différentes situations auxquelles ils sont confrontés. »

Le second objectif concerne les SDF : il s'agit d'aider ceux qui ont encore la capacité de sortir du métro pour se réinsérer. « La difficulté est d'établir le contact avec eux, de créer un rapport de confiance, précise Patrice. Nous intervenons par équipes de deux et nous essayons qu'ils aient toujours le même interlocuteur : le fait de les appeler par leur prénom, d'être connus d'eux nous aide beaucoup. Nous accompagnons ceux qui



Tom, Irlandais, a quitté le métro grâce à l'action de l'équipe de la ligne 10. Aujourd'hui, il garde le contact avec Patrice Joly.

l'acceptent pour établir leurs papiers, première étape de la réinsertion, puis nous les dirigeons vers "Coup de pouce" pour les démarches plus complexes. C'est une tâche de très longue haleine, qui demande beaucoup de patience, d'écoute et où nous progressons pas à pas. Mais lorsque l'on est arrivé à persuader une personne de quitter le métro, on a alors fait un pas immense. »

Depuis le début de 1996, Jean-Claude Prod'homme, agent de maîtrise, est chargé, avec une

équipe de quatre agents, de la maîtrise du territoire sur la ligne 7. Il s'agit d'intensifier l'action vers les camelots, vendeurs de journaux, musiciens, et de faire sortir du métro les SDF. *« Mais nous souhaitons trouver une solution plus humaine pour ces derniers. Or, au commencement, nous allions apporter, chaque jour, la nourriture saisie aux vendeurs à la sauvette dans un centre d'accueil, la Maison de la rue, situé près de Stalingrad. Pourquoi donc ne pas y conduire les SDF ? Avec la signature, le 3 juillet dernier, de la convention sur les espaces solidarité insertion, nous pouvions désormais agir de façon tout à fait officielle. »*

La ligne 7 à la rencontre des SDF

Au début de septembre, l'équipe de la ligne 7 reçoit une formation de quinze jours par le département Sécurité puis les agents du Recueil social les accompagnent pendant une journée sur le terrain. Disposant d'une camionnette, les « Cartes Orange », comme les surnomment leurs collègues – en raison de leur surveste orange – arpentent la ligne de 10 à 17 heures environ, commençant par les rames dans les terminus puis continuant en station. Ils conduisent ensuite les SDF dans l'un des espaces solidarité insertion. *« Nous emmenons une moyenne de six personnes chaque jour. Cela peut paraître faible, mais il faut discuter longuement pour qu'ils acceptent de nous suivre et, ensuite, nous tenons à les accompagner dans le centre d'accueil, à les y aider et non seulement les déposer devant la porte. »*

Simone Feignier

La justice à l'écoute de la RATP

En 1996, sur 1 081 décisions de justice, les tribunaux de la région Ile-de-France ont prononcé 47 condamnations à des peines d'emprisonnement ferme, allant de quinze jours à dix-huit mois. Depuis le 1^{er} mars 1994, date de l'entrée en vigueur du nouveau code pénal, la justice se montre de plus en plus sévère à l'encontre des agresseurs d'agents de la RATP. Souvent, ces condamnations sont assorties soit d'un mandat de dépôt – entraînant l'incarcération immédiate –, soit d'une suspension des droits civiques ou, pour les ressortissants étrangers, d'une interdiction du territoire français. Pour combattre l'insécurité, le département Juridique de la RATP mène deux actions complémentaires. « Une première action consiste à rencontrer, sur leur lieu de travail, les agents qui, par leurs fonctions, sont exposés au risque d'agression, ainsi que leur encadrement, afin de les informer des dispositifs mis en place par l'entreprise, explique Béatrice Defaut, responsable des Affaires pénales. Une seconde action est menée en direction des magistrats chargés des affaires d'agression, de manière à les sensibiliser aux contraintes de service de la RATP ainsi qu'aux difficultés que rencontrent quotidiennement les agents. » Le 20 novembre dernier, le département Juridique a invité de hauts magistrats du siège et du parquet à un grand débat sur la sécurité. Ils ont pu dialoguer avec les représentants de la direction générale, de JUR et de SEC. Ces actions sont complémentaires de celles menées par le département SEC avec les autorités de police. **Contacts : Permanence juridique, numéro vert : 0 800 133 936 ; tél. : (01 49 57) 82 52.**

La loi sur l'air est officielle



Après plusieurs mois de débats, la loi sur l'air est parue au Journal officiel du 1^{er} janvier 1997. Son objectif, défini dans l'article 1^{er}, concourt « à la mise en œuvre du droit reconnu à chacun à respirer un air qui ne nuise pas à sa santé ». En ce qui concerne les transports publics, ils sont notamment impliqués par les mesures d'urgence prises lorsque les seuils d'alerte sont atteints ou risquent de l'être. A ce titre, l'article 13 stipule : « En cas de mesure de restriction ou de suspension de la circulation des véhicules décidée par le préfet dans le cadre d'une procédure d'alerte, l'accès aux réseaux de transport public en commun de voyageurs est assuré gratuitement. » Les exploitants des réseaux de transport collectifs bénéficient également du remboursement d'une partie des équipements permettant de réduire les émissions polluantes pour les véhicules mis en circulation entre le 1^{er} janvier 1991 et le 1^{er} juillet 1996. Reste que l'arsenal des dispositions de cette loi est tributaire des décrets d'application. Ainsi, le délégué à l'Environnement de la RATP, Denise Nicole, participe au groupe de concertation (Airparif, SNCF, région...), chargé de préparer l'élaboration de ces décrets.

Un accord FRANCO-RUSSE

La RATP vient de signer un protocole de coopération avec les responsables du métro de Saint-Pétersbourg.

Un échange de savoir-faire qui devrait permettre à l'entreprise de se situer en bonne place sur le marché ferroviaire russe.

Le 18 novembre 1996, un protocole de coopération a réuni les signatures des responsables des métros de Paris et de Saint-Pétersbourg. Par ce protocole, les deux réseaux, qui figurent parmi les plus importants d'Europe, s'engagent à établir des liens durables. Une fois par an, des rencontres permettront aux deux signataires d'échanger leurs expériences. Pour Jean-Frédéric Collet, des Affaires internationales, « *Saint-Pétersbourg, par son histoire et son ouverture traditionnelle vers l'Europe de l'Ouest, représente davantage que la deuxième ville de Russie. Par ailleurs, son métro, comme beaucoup de ceux des pays de l'Est, se heurte à des difficultés de maintenance de ses ouvrages d'art, notamment de ses tunnels, ainsi qu'à des problèmes de renouvellement de ses équipements tels que les escaliers mécaniques, impressionnants par leurs dénivelés, leur vitesse et leur débit* ». Rappelons qu'en 1993, Systra a déjà travaillé sur des projets de réorganisation des réseaux de Saint-Pétersbourg et de Moscou. Leur matérialisation nécessite des financements supplémentaires qui restent, pour le moment, à



La gare de Varsovie à Saint-Pétersbourg.

PHOTO SYSTRA

l'étude. « Face à cette situation classique à l'international, il y a deux réponses possibles : soit abandonner les pays qui traversent des difficultés ou bien, au

contraire, rester. L'expérience montre que c'est la deuxième réponse qui est la bonne, car c'est là que l'on se crée, à terme, les meilleures positions. » Cette position rejoint celle de Systra. Patience et ténacité finissent donc toujours par aboutir à un résultat, y compris sur le plan économique, malgré une concurrence européenne et américaine particulièrement importante en Russie.

« La concurrence est forte partout dans le monde, poursuit Chantal Saint-Hilaire, responsable Commerciale à Systra, pour la Russie. Systra intervient sur

Saint-Pétersbourg



Saint-Pétersbourg compte une population de 3,5 millions d'habitants desservie par quatre modes de transports urbains : 4 lignes de métro (650 millions de voyageurs par an), 178 lignes d'autobus (225 millions), 66 lignes de tramway et 50 de trolleybus (500 millions).

un marché de plus en plus concurrentiel. Notre logique économique est de dégager des bénéfices sur tous les contrats et de vendre un savoir-faire technique. Or les stratégies des ingénieries sont si complexes que les notions de concurrence et de partenariat interfèrent de plus en plus. Ainsi, on est parfois concurrent à tel endroit et partenaire à tel autre. Mais il faut accepter la règle du jeu. A travers un contrat, même partagé, on se fait connaître. Cette attitude nous procure, aujourd'hui, une reconnaissance internationale. »



Vingt minibus électriques, d'une capacité de vingt-sept places, circulent dans le centre historique de Florence.

Florence roule à l'électrique

Depuis le mois d'août 1996, vingt minibus électriques ont été mis en circulation dans le centre historique de Florence. Faisant suite aux dix, mis en service en 1994, ils permettent à l'Aziende Trasporti Area Fiorentina de pallier les difficultés de circulation. Ce véhicule, appelé Gulliver, est construit par la société Tecnobus de Frosinone. Sa capacité est de vingt-sept places, pour une longueur de cinq mètres et une autonomie maximale de sept heures par des batteries classiques au plomb. Le véhicule est également doté d'une rampe rétractable pour en permettre l'accès aux handicapés. D'après des enquêtes récentes réalisées pour l'Observatoire sur la qualité du service, il s'avère que les conducteurs sont 70 % à considérer la conduite des bus électriques moins fatigante et moins stressante que celle des bus traditionnels. Cependant, une plus grande attention vis-à-vis des piétons est nécessaire du fait que les véhicules sont beaucoup plus silencieux. Ils sont, en revanche, plus du tiers à estimer que la conduite de ces minibus est moins gratifiante par rapport à leurs collègues qui conduisent des véhicules classiques de dix-huit mètres. Côté utilisateurs, c'est la fidélité qui prime. Ils sont 61 % à l'utiliser cinq jours par semaine contre 38 % pour les utilisateurs des bus traditionnels. De plus, ils sont

60 % à représenter une clientèle « consolidée », qui est passée des bus conventionnels aux bus électriques. Enfin, l'usager du bus électrique s'estime beaucoup plus satisfait du confort, de l'accessibilité et de l'espace intérieur. Un seul point noir : son coût très élevé.

La RATP offre dix bus à la Tunisie

Sur les routes de la région de Kebili, dans le sud tunisien, les enfants scolarisés effectuent chaque jour plusieurs kilomètres pour se rendre à l'école. Palliant la quasi-inexistence du transport scolaire, la RATP a fait don de dix bus SC 10 à la municipalité de Kebili. L'entretien sera réalisé par l'atelier de la Société des transports régionaux de Gabès. Quant aux futurs formateurs des jeunes chauffeurs-mécaniciens tunisiens, ils seront instruits à Paris, avant l'envoi des bus. L'embryon de centre de formation, ainsi créé, devrait donner naissance à une école technique permettant la réinsertion et la fixation des jeunes dans la région. C'est le premier résultat d'une mission accomplie du 16 au 20 septembre 1996, à Kebili et à Tunis, par la RATP et la Fondation. Le second, en appui des actions en cours de Systra, a été de rencontrer les nouveaux dirigeants des réseaux de transports. Une coopération technique ouvrirait à la RATP un champ prometteur au Maghreb.

Saint-Petersbourg, deuxième ville de Russie, possède l'un des réseaux ferroviaire les plus importants d'Europe.

C'est en 1993 que la RATP a décidé de se doter d'un département des Affaires internationales. Non pour concurrencer sa filiale Systra, mais pour développer des activités complémentaires, hors du champ habituel des relations commerciales « client-fournisseur » : accord de coopération, recherche de financements, accueil de visiteurs, conseil aux autorités, etc. Bénéficiant de la « culture transport » issue du côtoiement quotidien de l'ingénierie, de la maintenance et de l'exploitation, l'International et Systra possèdent ainsi un atout majeur face à la concurrence internationale ●

Jacques Teixeira

Aller-retour

Francile, LE PASSE FACILE



En mars prochain, mille Franciliens vont tester le passe sans contact Francile. Il leur suffira de le présenter devant des bornes équipées d'un lecteur pour accéder aux transports d'Ile-de-France.

modal par excellence, ce support est commun à tous les transports d'Ile-de-France. Deux autres expérimentations sont déjà programmées à l'automne 1997 afin de tester de nouvelles fonctions. Notamment, grâce à sa réserve d'argent, la carte Francile autorisera le règlement d'autres services comme celui des parkings situés près des gares.

De nouveaux tests en novembre 1997

Enfin, la Carte Orange chargée sur la carte et couplée à la réserve d'argent permettra au voyageur d'effectuer sans problème un prolongement de parcours hors de ses zones d'abonnement. Si un passe a déjà été testé par 10 000 agents de l'entreprise, le verdict des voyageurs sur Francile est attendu avec impatience ●

Philippe Carron

Pratique, plus fiable que le ticket magnétique, le passe sans contact comprend un boîtier dans lequel on insère une carte à puce rechargeable. Pour cette expérience, la carte en question, baptisée Francile, contient soit un abonnement (Carte Orange), soit une réserve d'argent pour une utilisation « au coup par coup », avec des tickets. Un écran permet de consulter le solde de sa réserve à tout moment.

Aux lignes de contrôle, il suffit de présenter le passe devant une borne équipée d'un lecteur pour ouvrir le passage. Outre la simplification extrême du geste de validation, le projet étant multi-

Francile contient soit un abonnement Carte Orange, soit une réserve d'argent pour une utilisation ponctuelle.

Simplifiez-vous le transport : voyagez avec Francile ! Nom de la première expérimentation du passe sans contact auprès des Franciliens, elle concernera mille voyageurs appelés à tester le sésame de la multimodalité dès mars prochain.

Mis au point par la RATP, après cinq ans de recherche, ce projet est piloté par le Syndicat des transports parisiens (STP) auquel se sont associées la SNCF et les associations professionnelles des transporteurs routiers (APTR et Adatrif).

Le projet Francile



Le premier site expérimental comprend 40 stations de métro, le secteur urbain des gares RER A et B, la ligne de bus 46 et une ligne privée de l'APTR. Les mille expérimentateurs testeront le passe de mars à octobre 1997. Entretiens individuels et questionnaires téléphoniques permettront de dégager des typologies d'utilisateurs.

Une formation spécifique a été donnée aux agents des points de vente spécialisés (République et Créteil-Préfecture), ainsi qu'aux machinistes de la ligne 46. Pour les autres agents de vente des stations et agents de contrôle du site expérimental, une démarche de sensibilisation a été engagée.

VILLE-RATP : UNE ACTION CONCERTÉE

En entérinant le plan « Bus 2001 », la Ville de Paris affiche sa volonté de **promouvoir le bus parisien**. Et lance, elle aussi, un programme qui vise à favoriser la circulation des bus dans la capitale : restriction des stationnements, création de sites protégés, diminution des embouteillages...



Dossier



LA FIN DU TOUT-AUTOMOBILE

En trente ans, le nombre de véhicules a augmenté de 30 % dans la capitale :

2,7 millions d'automobiles entrent et sortent quotidiennement.

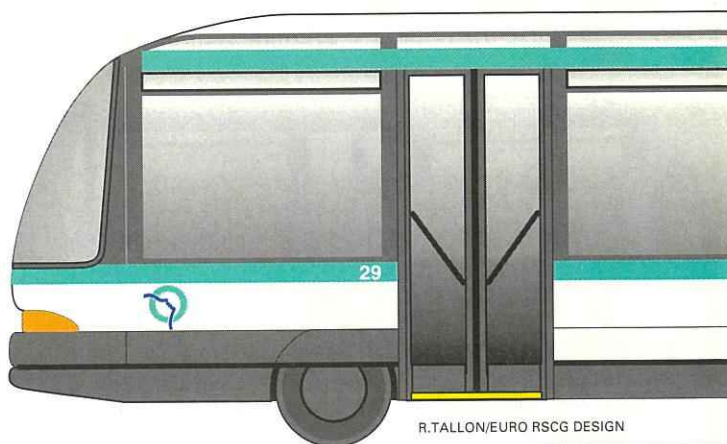
Le tout-automobile, générateur de pollution et d'embouteillages, est contesté par une population de plus en plus large.

17

2001 le bus parisien

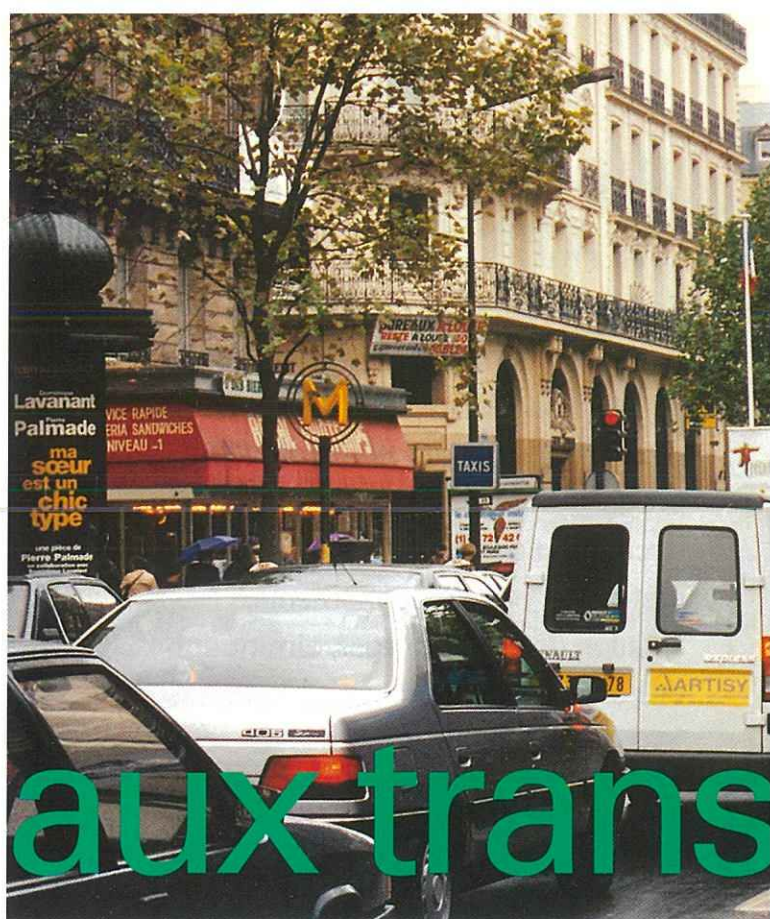
LIGNE DE VILLE, LIGNE DE QUARTIERS

Au programme de Bus 2001, une innovation de taille : la création de deux services de lignes. Les lignes de ville, équipées de bus de 12 à 18 mètres, offriront **un service renforcé** : temps d'attente réduit, desserte continue en soirée et le dimanche. Les lignes de quartiers, équipées de bus de 6 à 12 mètres, assureront les trajets plus circonscrits.



Le 25 novembre dernier, le maire de Paris a rappelé sa volonté de favoriser les transports en commun... un programme ambitieux qui devrait permettre aux automobilistes de repenser leur mode de transport.

Priorité aux trans en commun



18

Plus d'un Français sur deux estime que « la voiture en ville, c'est dépassé », dans une enquête réalisée pour le Gart*. Mieux, pour 89 % des personnes interrogées, « les transports publics, c'est l'avenir », et une forte majorité d'entre elles se déclarent prêtes à limiter la place de la voiture dans la ville. Dans ce contexte, Jean Tiberi, maire de Paris, annonçait, le 25 novembre dernier, la priorité absolue aux transports en commun dans Paris. Il faut dire qu'en trente ans, le nombre de véhicules a augmenté de 30 % dans la capitale. D'où la volonté de réduire la circulation automobile de 5 à 10 % d'ici à l'an 2 000, « afin d'offrir aux Parisiens la possibilité de se déplacer autrement » ; entendez par là, trans-

Long de 9 mètres,
le bus de quartiers
desservira tous les lieux
de vie : écoles, marchés,
rues commerçantes,
espaces verts...

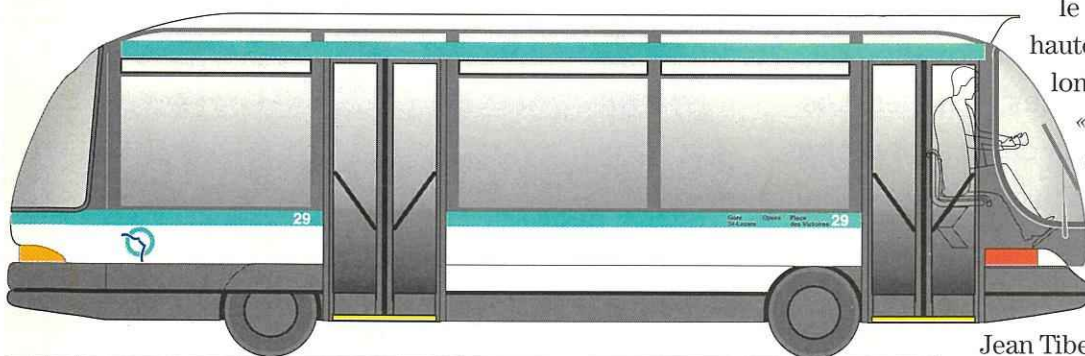
ports en commun, vélo, marche à pied. Améliorer les transports en commun dans Paris, c'est avant tout repenser le réseau bus. Le maire de Paris a accepté le plan « Bus 2001 » préparé par la RATP, en étroite collaboration avec les services de la Ville de Paris.

Au programme, une simplification du réseau pour le rendre plus lisible, une amélioration des conditions d'exploitation, de confort, d'information... mais, surtout, la répartition des itinéraires en lignes de ville, traversant Paris avec une fréquence élevée, et lignes de quartiers, de capacité moindre, permettant des dessertes plus fines. D'autres mesures complètent le dispositif, comme la création de 70 kilomètres de couloirs de bus « mieux protégés », dont bénéficiera particulièrement

le PC. La Ville participe également, à hauteur de 90 millions de francs, au prolongement de Météor.

« Il ne s'agit pas de rejeter la voiture de la ville, mais de permettre aux Parisiens de choisir le mode de déplacement le plus approprié à leurs besoins. Il faut donc impérativement élargir ce choix », a précisé

Jean Tiberi. Et limiter le tout-automobile ➔



R.TALLO/N/EURO RSCG DESIGN

3 questions à... Robert Jung*

Le maire de Paris a pris en compte les propositions de la RATP pour les intégrer dans un plan plus vaste...

Avec « Bus 2001 », nous avons voulu anticiper et être une force de proposition : un mouvement se dessinait pour une nouvelle politique des déplacements à Paris, comme dans d'autres villes. Il s'agissait d'offrir aux automobilistes d'aujourd'hui des solutions alternatives qui les attirent vers les transports en commun. Créer un « effet bus », comparable à « l'effet tram » qu'a connu Strasbourg, qui représente une réussite pour son maire, malgré les opposants, particulièrement le groupe de pression des commerçants.

Ce projet concerne Paris. La banlieue n'a-t-elle pas été oubliée ?

En fait, c'est plutôt un retard que nous rattrapons dans Paris, d'autant que ce réseau n'avait pas évolué depuis une quarantaine d'années.

En revanche, nous avons pris de l'avance en banlieue, secteur par secteur, avec les opérations Autrement Bus. De plus, le modèle que nous proposons avec Bus 2001 est exportable en banlieue, lorsqu'il s'agit des produits – lignes de ville, lignes de quartiers – comme lorsque l'on évoque les restructurations.

Comment sera financé ce projet ?

Nous devons nous développer sans peser plus lourd sur les finances publiques : le renforcement et la création de dessertes seront réalisés grâce aux moyens libérés par l'accroissement de la vitesse commerciale et l'amélioration de notre productivité. Déjà, sous sa forme actuelle, le réseau bus a gagné 6 % de trafic depuis cinq ans. Sur les dix ans à venir, nous espérons une augmentation du trafic de l'ordre de 15 %. Par ailleurs, nous visons dans cette même perspective une réduction de la fraude de 6 % environ, à condition qu'une vraie tarification pour les jeunes soit créée. Cet enjeu de développement combine des embauches de machinistes et de contrôleurs à une forte augmentation de la productivité externe, grâce à une nouvelle politique des déplacements urbains.

* Directeur du département Bus.

Un PC, trois tronçons

Le tramway sur la rocade sud de Paris est encore en attente. La mairie de Paris a différé sa décision, faute de financement pour un projet évalué à 2 milliards de francs, mais elle relance l'idée d'un site propre ou mieux protégé pour la ligne PC, sur les Maréchaux. Avec 35 km de long, 120 000 voyageurs par jour, 105 autobus, plus de 200 machinistes, le PC constitue un cas unique en France. L'augmentation constante du trafic – + 20 % depuis 1990 – montre bien l'attractivité de la ligne, mais la qualité de service se révèle médiocre, le PC est victime de sa taille. Ses cinq points de

régulation sont insuffisants, la dissymétrie de la demande – beaucoup plus importante au sud qu'à l'ouest – entraîne de fortes surcharges et oblige à des courses partielles. Or une récente enquête a montré que le parcours moyen des voyageurs n'est que de 3 km ; une infime minorité de personnes utilise la continuité de la desserte circulaire. D'où la solution choisie : découper le PC en trois tronçons indépendants. On retrouve ainsi sur des longueurs plus classiques, gérables par Altair, exploités avec des bus articulés à plancher bas. Mise en place prévue pour la fin de 1998.



→ générateur d'embouteillages et de pollution. Les 2,7 millions de voitures, qui entrent et sortent tous les jours de la capitale, y sont seulement en transit. Plus de la moitié des Parisiens n'ont pas d'automobile, d'où l'idée de dissuader les Franciliens d'entrer dans la capitale, en les incitant à emprunter des rocade ou à laisser leurs voitures aux portes de Paris. En parallèle, la Ville lance les quartiers dits « tranquilles » – il y en aurait à terme quatre-vingts environ – où la

vitesse de circulation sera limitée à 30 kilomètres/heure. Avec un stationnement dissuasif pour les non-résidents. Restriction du stationnement, diminution des embouteillages, création de sites protégés... la volonté de la Ville de Paris de promouvoir le bus parisien s'affiche désormais. Une vraie évolution à défaut de révolution ●

* Sondage réalisé pour le Gart (Groupement des autorités responsables de transport) par la Sofres, auprès de 1 000 personnes et 200 maires, en octobre 1996.



Un plan Bus nov

Création de lignes de ville et de quartiers, information en temps réel avec Altaïr, création de nouvelles lignes, fusion d'autre lignes... une véritable refonte du service bus se dessine. Pleins feux sur le programme Bus 2001.

Avec Bus 2001, la RATP lance un ambitieux programme de restructuration des lignes de bus dans la capitale. A partir de deux constats. Les Parisiens aiment utiliser leurs bus, mais ils ont des exigences : information en cas de perturbation et sur la durée d'attente, respect des horaires... en un mot, la fiabilité du transport.

Secundo, l'offre n'est pas toujours adaptée à la demande. Les bus se déplacent dans une ville profondément transformée depuis les années 50. Le centre-ville, très bien desservi, a perdu 40 % de sa population et 15 % de ses emplois.

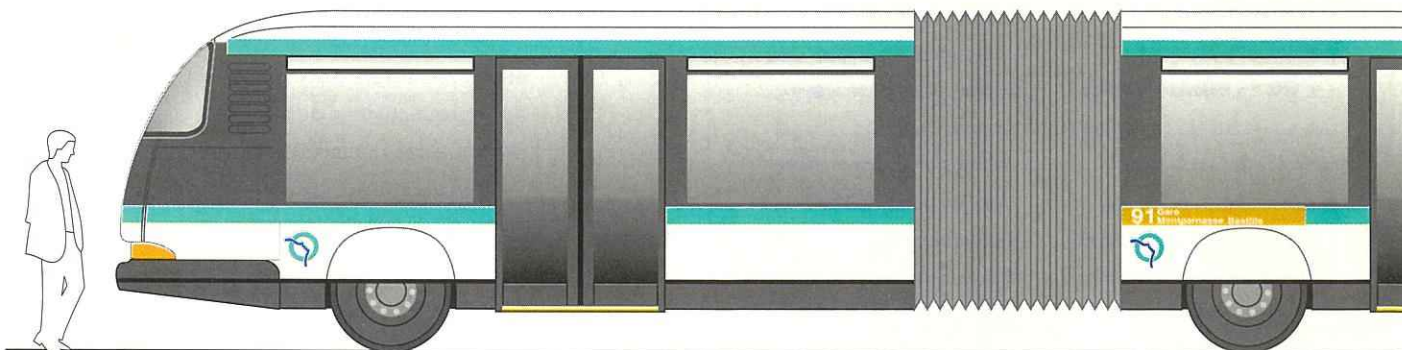
A l'inverse, des arrondissements périphériques en expansion, comme le XIII^e, le XV^e ou le XX^e, sont mal irrigués. Face à ces critiques, Bus 2001 répond différenciation de l'offre de services, fiabilisation, création, restructuration et prolongement de ses lignes.

Le bus articulé d'une longueur de 18 mètres, puissant, confortable, serait équipé d'une plate-forme d'accès plus large et d'un plancher bas intégral.

Différenciation de l'offre. L'idée serait de créer une gamme de services : lignes de ville et lignes de quartiers.

Les lignes de ville, c'est le réseau armature. Au nombre d'une quinzaine, équipées de bus de douze ou dix-huit mètres, elles empruntent les voies haussmanniennes de la capitale, les grandes voies de transit. Elles offrent un niveau de service élevé (temps d'attente réduit, peu d'irrégularité, desserte continue, y compris en soirée et le dimanche), grâce à des sites protégés par des bordurettes franchissables, comme celles du quai Saint-Bernard. Avec les services de la voirie, la RATP étudie, pour 1998, la réalisation d'environ 200 kilomètres d'itinéraires protégés incluant dans certains cas des « couloirs bus-vélos » élargis.

Quant aux lignes de quartiers, elles assurent, avec des bus plus petits – de neuf ou douze mètres –, une desserte fine : écoles, marchés, administrations, espaces verts... mais elles permettent également le rabattement vers les grands pôles urbains, où elles offrent des correspondances faciles avec le métro et les lignes de ville.





l'exploitation perturbée. La clientèle du 62 est variée et peu fidèle : Altaïr devrait rendre la ligne plus attractive, en évitant les « trains de bus », et donc assurer une meilleure répartition des voyageurs par voiture. Altaïr sur la ligne 62 ne sera pleinement efficace que s'il est accompagné d'un aménagement de la voirie et d'une surveillance des stationnements. Les récentes prises de position de la mairie de Paris apparaissent, à cet égard, prometteuses. Sur cette ligne, la vitesse commerciale est actuellement de 12,8 kilomètres/heure : aménagée, elle devrait atteindre près de 14 kilomètres/heure. Pour aboutir au label « ligne confiance ».

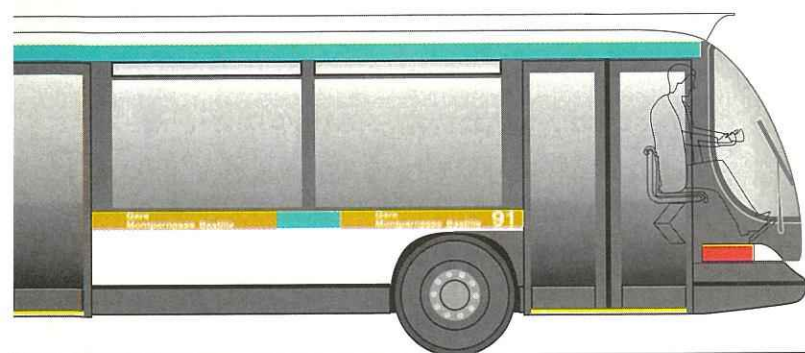


Fiabilisation : grâce à Altaïr (voir encadré, page 22), les voyageurs pourront bénéficier d'une information en temps réel aux points d'arrêt, tandis que la régulation de la ligne sera améliorée. Déjà en expérimentation sur le 47, Altaïr va équiper le 62 au mois de mars, puis le 92 et le 95. Le choix de la ligne 62 est symbolique : longue de 14 kilomètres, elle dessert cinq arrondissements et transporte près de 17 millions de voyageurs par an. Après le PC, c'est la ligne la plus fréquentée du réseau parisien, mais c'est aussi avec les marchés, les livraisons, les carrefours, une ligne à

Longue de 14 kilomètres, la ligne 62 transporte près de 17 millions de voyageurs par an. En mars prochain, cette ligne surchargée sera équipée du système Altaïr pour aboutir au label « ligne continue ».

Création : il aura fallu attendre plus de trente ans pour voir apparaître une nouvelle ligne. C'est chose faite en 1997, avec le 88, exploité par le centre de Montrouge, qui desservira des secteurs en pleine restructuration, où les transports en commun n'étaient pas assez présents. La ligne partira de la Cité universitaire, passera par Denfert-Rochereau puis par la gare Montparnasse, rejoindra le futur hôpital Georges-Pompidou, en traversant le XV^e. En tout 9,5 kilomètres de rocade entre la ligne 6 du métro aérien et le 62. Cette ligne pourrait préfigurer les futures lignes de quartiers.

Restructuration : le cœur de la capitale s'est vidé d'une partie de sa population et de ses emplois. Or l'offre est maximale dans la partie centrale avec des parcours communs pour certaines lignes. Ce constat amène à faire fusionner des lignes comme le 48 et le 95, qui suivent un parcours commun, principalement rue de Rennes. Dès 1998, le 95 ira de Porte-de-Montmartre à Porte-de-Vanves (10,2 kilomètres), ce qui lui permettra de passer de ➔



R.TALLON/EURO RSCG DESIGN

→ 25 000 voyageurs par jour à 40 000. Ainsi se dessinent les lignes de ville qui doivent relier les pôles urbains et les nœuds d'échange de la capitale.

Prolongement : héritée des « fortifs » du siècle dernier, la coupure Paris-banlieue ne correspond plus aux réalités du XXI^e siècle. A terme, de nombreuses lignes de Paris auront leurs terminus en proche banlieue, comme la ligne 39 à Issy-Plaine, terminus de T2. A l'inverse, des lignes de banlieue entreront dans la capitale et auront leurs terminus sur les nœuds d'échange situés le long des lignes 2 et 6 du métro, là où se développent les pôles d'activités.

Actuellement, les lignes de bus de banlieue desservent les terminus métro. Prolongées à l'intérieur de Paris, elles procureront les multiples possibilités de correspondances. Des projets rendus possibles grâce à Altaïr, permettant de maintenir la régularité sur des parcours supérieurs à 9 kilomètres. Bus 2001 ne devrait pas être une restructuration, mais bien une refonte du service bus •

L'information selon Altaïr

Altaïr : c'est le nouveau système permettant la régulation et l'information aux voyageurs des bus et du tramway.

Grâce à un dispositif de localisations des véhicules par satellite (ELL n° 52). A bord de son bus, le machiniste reçoit des informations de régulation, comme les intervalles avec le bus précédent et le suivant. De son côté, le régulateur peut intervenir en temps réel dès le moindre incident. Fiabilité que les voyageurs vérifient : Altaïr comprend une borne d'information aux points d'arrêt, qui affiche sur écran les temps d'attente des

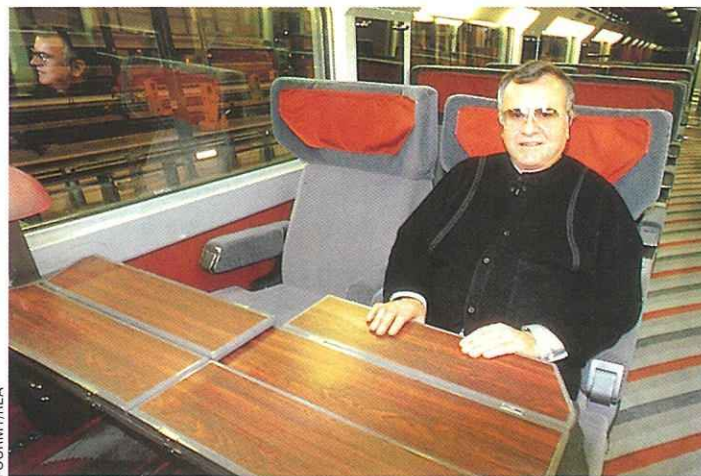
deux prochains bus et des messages de service. A bord du bus, un bandeau lumineux renseigne également les voyageurs. Les enquêtes montrent une grande satisfaction des utilisateurs. Mais une étude réalisée auprès de l'équipe du 62 - Croix-Nivert - révèle, outre un déficit d'information sur Altaïr, un certain scepticisme quant aux performances du système, et des craintes pour le contenu des métiers. Des réticences que la formation en cours pour l'équipe du 62 et les bonnes performances d'Altaïr devraient lever dans l'avenir.



Beau cc

Avec l'apparition de deux types de lignes : ville et quartiers, le design des bus va changer. Et de récentes exigences pour l'environnement appellent des technologies nouvelles. Des recherches sont déjà en cours.

Avec l'arrivée du tram, les bus – SC 10 ou R 312 – ont pris un sérieux coup de vieux. On a bien vu l'importance de « l'effet tram » à Strasbourg. Bus 2001 a donc inclus un volet « nouveau matériel », dans son projet. Pour Yo Kaminagai, responsable de l'unité Design et Standards du département des Projets : « Entre l'OP5 des années 50 et nos bus actuels, il n'y a pas eu beaucoup de vrais changements : il s'agit toujours d'une boîte roulante arrondie, fermée, avec des portes effaçables. Nos bus sont confortables, utiles, mais n'ont guère de personnalité. Ils sont banals par rapport à la voiture particulière. » Mais il ne faut pas se tromper, la création d'un nouveau type de bus implique d'abord une analyse des usages qu'on lui assigne pour demain. Avec les lignes de ville et de quartiers, deux gammes de matériels se dessinent : pour les lignes de ville, des bus de douze mètres ou des articulés, de grands autobus puissants ; les lignes de quartiers utiliseraient un matériel plus petit, plus



FOURMY/REA

Roger Tallon, designer du TGV et de l'Eurostar : « Le bus aura les caractéristiques de la voiture actuelle et de la voiture de demain. C'est fini de faire le distinguo entre transport collectif pauvre et transport individuel riche. »

omme un bus

Le tramway de Strasbourg remporte tous les suffrages. Les Alsaciens ont très vite adopté ce transport pratique et rapide.



KESSLER/SIPA PRESS

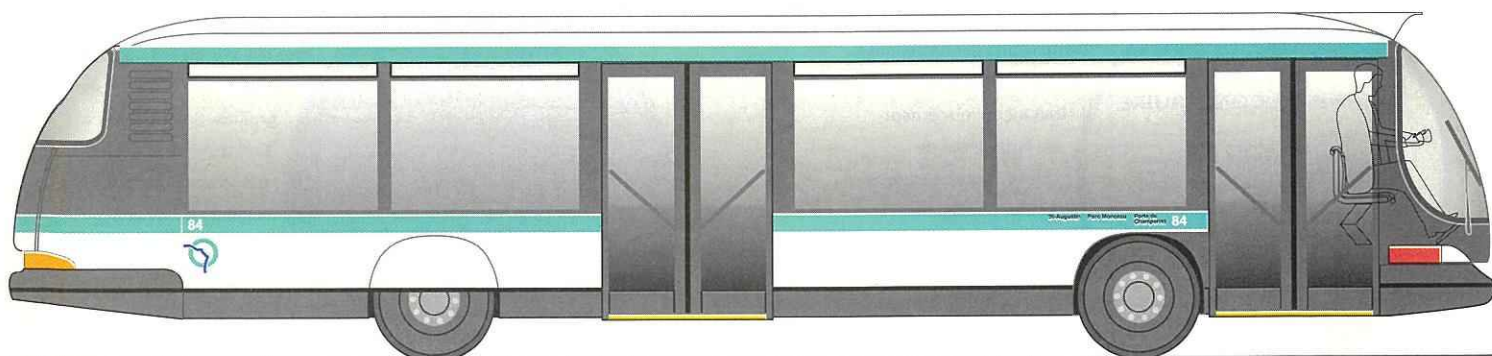
23

« mignon », de neuf ou douze mètres. « *En termes d'image, précise Yo Kaminagai, nous sommes en train de gérer une rupture, c'est la fin du service unique et donc du standard unique. Nous n'aurons plus 3 500 bus semblables.* » Si le design est un des aspects les plus visibles du bus du futur, il ne représente pas tout. Les contraintes imposées par la lutte contre la pollution conduisent à examiner des énergies alternatives. Les constructeurs réfléchissent actuellement à des « moteurs roue » électriques, placés sur les moyeux, compacts, qui permettraient un gain de place. Mais, surtout, les voyageurs ont des attentes que la

Un bus nouvelle génération ligne de quartiers de douze mètres (ce bus existera également en version ligne de ville).

nouvelle génération de bus devra intégrer : une facilité de circulation avec des plates-formes d'accès plus larges, un plancher bas intégral, un confort accru grâce à la ventilation ou à la climatisation, enfin l'information en temps réel. Choc esthétique, saut technologique : pour Roger Tallon, designer, « *le bus aura les caractéristiques de la voiture actuelle et de la voiture de demain. C'est fini de faire le distinguo entre transport collectif pauvre et transport individuel riche.* ». Mais, patience, ce bus du futur ne verra le jour qu'en l'an 2000... •

Yvonne Kappès-Grangé



R.TALLON/EURO RSCG DESIGN

Inmanquablement, un chantier sur la voie publique entraîne des nuisances. Le maître d'ouvrage est souvent la cible de critiques. La RATP n'échappe pas à cette règle. C'est pourquoi elle a mis en œuvre une politique de communication chantier pour minimiser la gêne occasionnée. Et, au-delà, profitant de cette opportunité, l'entreprise affirme son rôle de bâtisseur et d'aménageur urbain dans le respect de son environnement. Dès lors, chaque élément constitutif du chantier est considéré comme un outil de communication : palissades, panneaux légaux d'information sont les supports institutionnels par lesquels la RATP revendique son rôle et ses responsabilités. Panneaux d'informations spécifiques sur le chantier, sur la dimension du projet, constituent le support « commercial ». Enfin, les supports de type signalétique viennent aider piétons et véhicules à se repérer convenablement pour accéder aux commerces et aux services. Ou comment un chantier devient un vecteur important de valorisation de l'image de la RATP.

(a)

PERMIS DE DEMOLIR	PERMIS DE CONSTRUIRE
RATP 54 Quai de la Rapée 75 599 Paris cedex 12 N° 75 112 92 6 Délivré le 25 Septembre 1994	RATP 54 Quai de la Rapée 75 599 Paris cedex 12 N° 75 112 92 6 Délivré le 25 Septembre 1994
Démolition d'un ensemble de bâtiments à rez-de-chaussée et d'un étage de bienfaiteurs (vitraux en bois). Verbum sat sapienti est. Prusquam incipis concollit est lubis.	Construction d'un ensemble de bâtiments à rez-de-chaussée et d'un étage de bienfaiteurs (vitraux en bois). Verbum sat sapienti est. Prusquam incipis concollit est lubis.
Superficie du terrain : 16 115,75 m ² Superficie du plancher autorisé : 11 296 m ² hors œuvre net Hauteur de la construction : 25 m	Superficie du terrain : 16 115,75 m ² Superficie du plancher autorisé : 11 296 m ² hors œuvre net Hauteur de la construction : 25 m
Le dossier peut être consulté à la ville de Paris 17, Bd Morland 75004 Paris	Le dossier peut être consulté à la ville de Paris 17, Bd Morland 75004 Paris

(c)

Boulevard de
CEDEF
PHOTO PRO Photo en 1 heure
SALADERIE Sandwiches-
Boissons
LES ARCADES Presse-Librairie
MODES LIGNES Coiffure
HOTREL Tout personnel hôtelier
NOGARET Chemises
LA COMPAGNIE DU PLACARD
ET DU RANGEMENT
HIP HOP Store
OSCAR WILDE Pub
CHEZ MAX Restaurant

(a)

Météor crée sa station Madeleine
La RATP est le maître d'ouvrage La SMAC est le maître d'œuvre
Le financement est assuré par : La RATP 40% La Région 40% La ville de Paris 20%
Les travaux dureront jusqu'au printemps 1995
Intervention : 43 21 31 32

(b)

(d)

(a)

LES PANNEAUX LÉGAUX

La RATP, maître d'ouvrage, est tenue, de par la loi, d'afficher un certain nombre d'informations réparties sur trois supports :

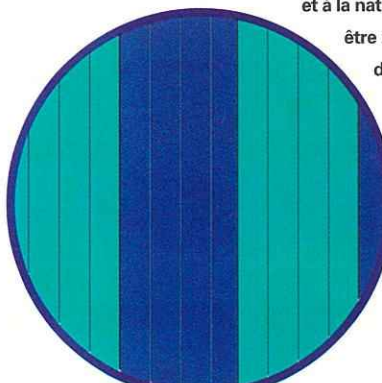
permis de démolir ou de construire,
informations génériques et
identification des entreprises.

Ce dernier panneau, traitant uniformément les entreprises de travaux publics agréées, permet d'éviter une surenchère de l'affichage destiné à des fins publicitaires et contraire au souci d'information.

(b)

LES PALISSADES

Le but des clôtures est de rendre les espaces des travaux inaccessibles au public. Adaptées à la durée, à l'importance et à la nature des travaux, elles peuvent être matérialisées par des treillis, des chaînes ou des panneaux qui sont traités contre les graffitis. Sans réglementation communale, les palissades sont peintes aux couleurs de la RATP.



Signalisation EN CHANTIER

e L'IDENTIFICATION DES TRANSPORTS RATP

Les points d'arrêt provisoire bus – mobiles – sont installés dès que l'emprise génère une modification de leur emplacement habituel. Ils sont ainsi déplacés au fur et à mesure de l'avancement des travaux.



f LE PANNEAU POINT INFORMATION

Principalement destiné aux piétons, il privilégie la notion de service en intégrant des informations pratiques sur les transports, commerces, services... Il permet notamment de traiter de l'environnement – en cas d'abattage d'arbres, par exemple – en exposant les mesures de réhabilitation.



a

LOT 10	BALINEA	49 60 42
Parois moulées	97 rue Mirabeau 94200 IVRY-SUR-SEINE	
LOT 11	VALERIA	60 30 67
Gros œuvre	27 rue Ampère 77465 LAGNY cedex	
LOT 12	CITR	30 60 23
Etanchéité	1 rue Freyssinet 78061 St	
LOT 13	ST	44 60 21
Electricité	102 quai des Fédérés 94400 MAISON-	

f



25

e



b

d LE JALONNEMENT

Une signalétique provisoire est mise en place dès que le chantier masque la signalétique existante, notamment pour l'accès aux transports, édifices publics, commerces...



c LE PANNEAU POUR COMMERÇANTS

Utilisé dès lors que les accès aux commerces sont rendus difficiles. Les commerçants sont associés à la définition du libellé les concernant : un contact personnalisé très apprécié qui désamorce les réclamations.



Caténairi SUR FIL

Perchés à cinq mètres au-dessus de la voie, les caténairistes travaillent essentiellement la nuit, et par tous les temps, sur les équipements électriques du tram et du RER. Un véritable travail d'équilibriste.

La caténaire a besoin d'être surveillée et entretenue régulièrement. Les interventions doivent être rapides pour ne pas pénaliser les voyageurs. La nuit, son entretien se partage entre la RATP et l'Entreprise industrielle. Mais seule la RATP intervient le jour. Pour la ligne B, une soixantaine d'agents RATP assurent cette mission, vingt-quatre heures sur vingt-quatre et sept jours sur sept.

Il est 22 h 30, au centre de Bourgl-Reine, le lundi 6 janvier. Alors que la ville s'endort, les caténairistes s'activent. Cette nuit, une charge de travail importante les attend. C'est Patrick Nagel, agent de maîtrise, qui mène la réunion de travail : « *Le champ d'activité des caténairistes est vaste. Ils doivent intervenir également sur les installations électriques basse*

tension, sur l'éclairage, effectuer divers travaux d'entretien et assurer les consignations du chantiers. »

0 h 30. Une équipe doit intervenir sur les caténaires au niveau des Baconnets voies 1 et 2. Un bruit anormal a été détecté pendant la journée. Le PCC accepte la coupure du courant. Vite, la camionnette est chargée. Il fait - 7 °C. « *Quelle que soit la température, nous devons intervenir*, explique Jean-Claude Rabaud, agent de maîtrise. *Bien sûr, pour pallier le gel des équipements, les rames restent alimentées, alors que l'une d'entre elles circule la nuit. Mais pour cet incident, la caténaire ne peut attendre.* » Une équipe de caténairistes se rend aux Baconnets, alors qu'une autre assure la consignation du chantier.

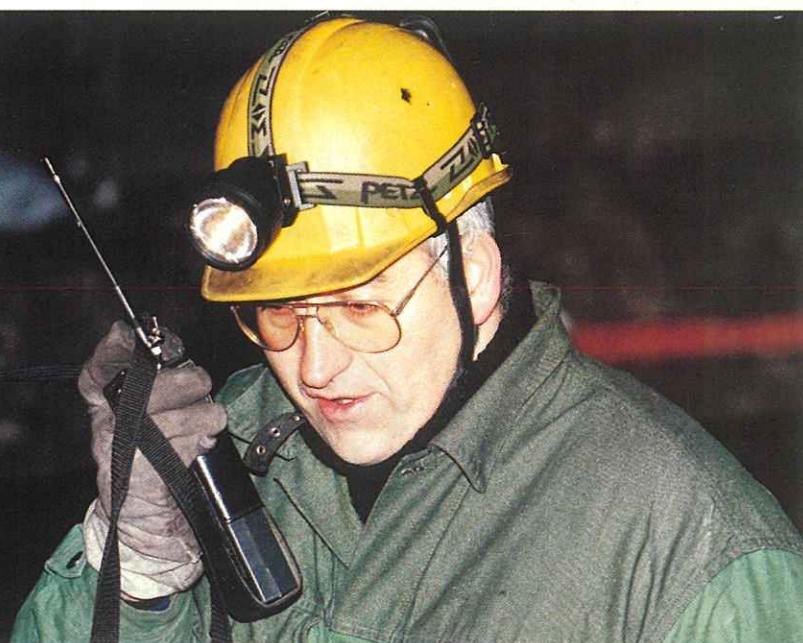
1 h 30, le secteur est neutralisé. « *La protection de chantier est une mission difficile*, affirme Didier Retureau. *On est là, coincé près du téléphone, de une à 4 heures du matin, à attendre et surveiller un éventuel événement. C'est une énorme responsabilité, qui pèse sur les épaules, car la sécurité de nos collègues dépend de nous.* »

Des petits génies de l'innovation

2 heures. Arrivée aux Baconnets. Le chantier commence. Pendant deux heures, Frédéric Thillay et Thierry Chouquet, perchés tels des équilibristes à cinq mètres au-dessus de la voie, s'activent pour résoudre le problème. « *Un caténairiste, c'est un véritable athlète*, ironise Jean-Claude Rabaud. *En effet, il lui faut porter des charges importantes – un lorry tours pèse 400 kilos –, résister à tous les milieux ambiants, secs, froids et humides. Ce n'est pas à la portée de tous. D'autant qu'il doit être, en plus, un petit génie de l'innovation, car chaque incident de caténaire leur réserve des surprises.* »

Le caténairiste est embauché avec un CAP d'électricien. Pendant six mois, il est formé au métier, au respect de la sécurité, ainsi qu'à la prévention aux multiples dangers. « *Depuis quatre ou cinq ans, une nouvelle génération a repris le flambeau et ils aiment*

Nicolas Barranca, l'émetteur-récepteur en main, assure la liaison permanente avec Didier Retureau.



ristes



leur métier, poursuit Patrick Nagel. Pourtant, il faut beaucoup de temps pour former un caténaïrste. Aussi, tous les anciens coopèrent pour transmettre leur savoir-faire avant la retraite. »

4 heures. Fin de l'intervention et retour au centre.

Les rythmes d'équipe en trois-huit associés à la rudesse du métier doivent poser des problèmes familiaux au caténaïrste et, donc, en décourager plus d'un. « Pas du tout, dès lors que l'on est prêt à le faire, affirme Michel Huveline, caténaïrste depuis quatre années. C'est un choix que j'ai fait en accord avec ma femme. Et puis, la nuit, l'ambiance est totalement différente de la journée. Je me sens responsable et attaché à mon travail. »

Une heure plus tard, alors que les caténaïrstes se préparent à regagner leurs foyers, les premières rames circulent... sans incident. « Qui en doutait ? » s'exclament-ils en chœur.

Jacques Teixeira

PHOTOS MARGUERITE/SG-AV



Après avoir installé le lorry tours de 400 kilos, les quatre caténaïrstes s'activent. En haut, Thierry Choquet et Frédéric Thillay, sous l'œil vigilant de Nicolas Barranca et de Serge Savary.

180 agents et 350 km de caténaires



La caténaire forme un ensemble - systèmes de suspension et ligne aérienne de contact - situé à plus de cinq mètres au-dessus des voies. Le transfert du courant aux motrices est assuré par les pantographes qui glissent sur les fils au fur et à mesure

du déplacement du train. Ce sont 180 agents qui, au sein de l'unité Maintenance des Equipements du RER et du Tramway, assurent le bon fonctionnement des 350 kilomètres de caténaire des lignes A et B du RER et T1 et T2 du tramway.

L'équipe du centre de traitement des infractions teste la méthode douce pour recouvrer les amendes : lettre personnalisée, contact téléphonique... deux façons d'améliorer l'image de l'entreprise auprès du contrevenant.

Mieux recc

LES AMENDES

La fraude coûte cher : sur cent infractions constatées sur le réseau ferré, 82 font l'objet d'un PVI – procès verbal augmenté de frais de dossier –, mais 10 seulement de ces PVI seront payés à la RATP. Pour augmenter le nombre des recouvrements, l'équipe du centre de traitement des infractions (Antifraude Métro) s'est lancée depuis septembre dernier dans une double expérimentation, qui privilégie un contact personnalisé avec le contrevenant. Son objectif, convaincre le fraudeur de redevenir un client, acheteur régulier de son titre de transport.

Bernard Carpentier a proposé une première piste : améliorer la lettre de relance envoyée au fraudeur, qui l'informait que, faute de paiement, son dossier sera communiqué au Trésor public. « *Trop administrative, commente-t-il, cette lettre se voulait menaçante et n'engageait pas au dialogue en ne fournissant qu'un numéro de boîte postale.* »

Le nouveau courrier précise le nom d'une personne à contacter, un numéro de téléphone et ouvre une possibilité de négociation pour les personnes en situation difficile. Bernard Carpentier propose alors un échelonnement des paiements, éventuellement la remise des frais de dossiers. « *Il faut aider les gens de bonne volonté. Pour certains, 100 francs représentent une somme importante. Nous leur offrons une opportunité de rentrer dans la légalité.* »

Marie-Xavière Nesa, quant à elle, intervient après la lettre de relance et le délai légal de deux mois, en téléphonant au contrevenant. « *Il s'agit surtout de récidivistes. Leur adresse est le plus souvent mauvaise. Nous faisons alors une recherche par Minitel, et parfois, nous obtenons les coordonnées professionnelles lors d'un contrôle réalisé avec la police...* » Le contact personnalisé est essentiel et nécessite une

certaine psychologie. « *La plupart des gens voudraient régulariser leur situation, mais ont de vraies difficultés financières et souhaitent pouvoir en parler. Ils souffrent d'un manque de relations humaines.* » L'appel téléphonique est donc souvent suivi d'un rendez-vous, qui permet de dresser un échéancier. Lorsque le contrevenant est solvable, il se voit proposer l'achat d'un coupon de Carte Intégrale. En contre-

La nouvelle lettre de relance engage au dialogue. Aujourd'hui, pour 400 courriers de rappel par jour, Bernard Carpentier reçoit environ 60 appels de contrevenants qui souhaitent régulariser leur situation.



Les infractions en 1996



Un million d'infractions constatées sur le réseau ferré en 1996, dont :
18 % en bulletins d'indemnité forfaitaire (réglés immédiatement) ;
82 % font l'objet d'un procès verbal (PVI) et de l'ouverture d'un dossier.
Ces PVI représentent

260 millions de francs.
Sur cent infractions : 28 sont payées, dont 18 immédiatement, 43 ne peuvent être recouvrées faute d'adresses correctes, 16 dossiers sont envoyés au Trésor public et 10 sont classés sans suite.
Les PVI restants font l'objet d'un règlement de contentieux.



Marie-Xavière Nesa estime indispensable le contact téléphonique personnalisé avec le contrevenant.

partie, il peut bénéficier d'une mesure de clémence. De telles démarches, personnalisées, sont indispensables pour améliorer l'image de la RATP.

50 000 F récupérés chaque mois

Mais il ne s'agit pas d'être laxiste : si un client ne respecte pas ses échéances, son dossier est transmis, via le département Juridique, au Trésor public – qui garde le montant des amendes qu'il recouvre. « *De même, nous ne traitons pas les réclamations, qui sont l'affaire des lignes, et nous n'effectuons pas de réduction sur le montant des procès verbaux, qui sont du ressort de nos collègues du contrôle* », précise Bernard Knapp, responsable du CIT. 50 000 francs sont déjà récupérés chaque mois grâce à ces deux expérimentations.

Si elles font leurs preuves, elles pourraient être généralisées, avec comme objectif le passage à 17 % du taux de recouvrement des PVI, actuellement à 13 %. A raison de 820 000 PVI par an, voilà des chiffres qui devraient améliorer les recettes de l'entreprise ●

Yvonne Kappès-Grangé

Boissy obtient la certification qualité

Après un audit réalisé en décembre 1996, l'UDM-RER de l'atelier de Boissy (MRF) a obtenu la certification Afaq (Association française d'assurance qualité), pour l'ensemble de ses prestations de rénovation et de modernisation de matériels de transports ferroviaire et routier. La démarche d'assurance qualité est née en 1992, à l'UDM-RER. En 1995, elle est appliquée à la rénovation du MF 67 de la ligne 9. Il s'agit d'une nouvelle activité, dans un secteur concurrentiel, puisque deux entreprises privées y ont une part du marché. Selon l'auditeur de l'Afaq, l'instantanéité des réponses et la collaboration de tous ont révélé un engagement général de la part des neuf secteurs intéressés*.



CHABROUSG-AV

Autres points forts de l'unité, d'après lui, l'existence d'outils documentaires pertinents, la rigueur dans le renseignement et la tenue des enregistrements. Enfin, il a noté que les objectifs pour le domaine audité sont atteints. La certification Afaq des activités de rénovation de Boissy n'est qu'une étape. L'objectif est

maintenant la certification de la révision de Boissy.

Contact : Gérard Stanislas, tél. : (01 40 0) 2 43 21.

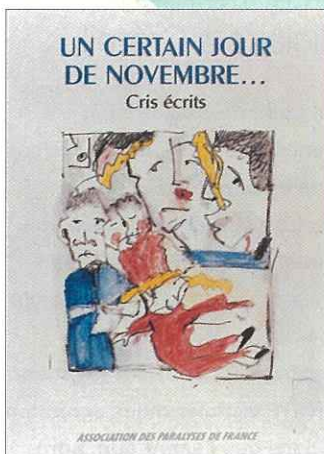
* Equipes caisses, peinture, chaudronnerie, machines-outils, mouvement, parc centralisé de rechange, magasin MRF, ordonnancement et cellule Assurance qualité.

Un centre médico-judiciaire à Créteil

Une cinquième consultation d'urgences médico-judiciaires s'est ouverte en octobre dernier au Centre hospitalier intercommunal de Créteil. Sa principale fonction est d'examiner, le plus tôt possible après les faits, les victimes de violences. Et notamment les agents de la RATP victimes d'une agression. Rappelons que l'agent doit, après avoir déposé plainte au commissariat, qui lui délivre une réquisition, se rendre dans le centre d'urgences médico-judiciaires le plus proche. L'examen qu'il subit a pour but de déterminer l'incapacité totale de travail résultant de l'agression. Il est effectué par des médecins spécialement formés. Cet examen a valeur d'expertise ; les tribunaux lui accordent une valeur importante puisque c'est lui qui détermine la nature des poursuites. Un certificat médical est remis, après l'examen, à l'agent qui doit le rapporter au commissariat. Ensuite, le médecin traitant de l'agent déterminera l'arrêt de travail et l'agent devra rédiger une déclaration d'accident du travail destinée à sa hiérarchie. La consultation des urgences médico-judiciaires de Créteil (94) est mise en place après quatre autres centres : Hôtel-Dieu à Paris, premier centre créé en 1985, Centre hospitalier Louise-Michel à Evry (91), hôpitaux Raymond-Poincaré à Garches (92) et Jean-Verdier à Bondy (93).

lire, voir, écouter

Cris écrits



Intitulé « Un certain jour de novembre... », cet ouvrage écrit par trente-cinq parents d'enfants handicapés livre, à cœur ouvert, les moments les plus cruciaux de leur vie, en confiant au papier ce que peut-être ils n'auraient jamais dit. Thierry Diez, conducteur sur la ligne 7, est père d'une petite fille handicapée. Siégeant à la commission nationale de l'Association des paralysés de France, il a participé à l'écriture et à la réalisation de ce recueil, sous-titré « Cris écrits ». « Un certain jour de novembre... », 127 pages, 120 francs.

Contact : Thierry Diez, au (01 40 7) 8 69 00.

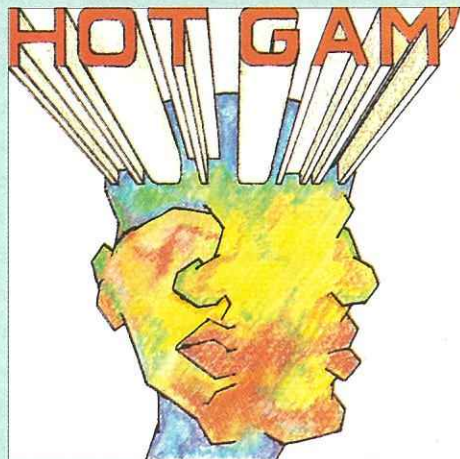
Un polar en scène

« Un ami... imprévu » est le dernier spectacle de la saison proposé par la compagnie Aurore. Il s'agit d'une comédie policière de Robert Thomas, d'après *Unexpected Guest* d'Agatha Christie, sur une mise en scène de C. Laucournet et S. Bernard. Elle sera présentée, à 15 heures, les samedis 1^{er}, 8, 15

et 22 mars et les dimanches 2, 9, 16 et 23 mars ; à 20 h 30, les samedis 8 et 22 mars. Salle de la Mutuelle RATP, 62, quai de la Rapée, 75012 Paris. Prix des places : 60 francs. Réservations : 44, rue des Maraîchers, 75020 Paris, tél. : (01 40 0) 2 49 39.

«Zoukez» avec Hot Gam

Chaud devant ! Hot Gam est le titre du premier CD de musique antillaise réalisé et produit par Guy Némorin, régulateur bus au terminus Gallieni du centre des Lilas. Sortie en novembre dernier, cette « galette » hautement « zouk » a bénéficié du concours de musiciens professionnels réputés : le bassiste de Kassav (Guy N'Sangué) et « la » star du piano antillais, Mario Canonge. Chanteur, auteur, compositeur, Guy Némorin, né à la Martinique, baigne dans la musique depuis l'âge de 15 ans et a déjà participé à cinq albums, notamment avec son frère Daniel, guitariste sur ce CD. Contact : Guy Némorin, tél. : 01 39 88 00 35.



portrait

L'appel du Grand Nord

Froid, vent, brouillard, neige, banquise qui se fracture, chéneaux d'eau libre qui barrent la route : les difficultés rencontrées au cours de ses expéditions dans le Grand Nord ne sauraient décourager Eric Labarre. Il est alors bien loin de son bureau de Saint-Ouen (MRF), dans lequel il intervient sur les méthodes de maintenance et d'outillage du MF 77. En 1980, un voyage touristique en Finlande lui donne l'envie « d'aller plus loin ». Il part une première fois au Canada, dans l'Arctique. Il va découvrir « des froids de moins 45 °C, les jours de vingt-quatre heures, la marche, la glisse ou le ski selon le terrain, et aussi ours blancs, caribous et autres bœufs musqués, perdrix des neiges... ». Chaque année, il accompagne en tant que guide des expéditions. En avril 1994, il rallie le pôle nord géographique. L'expédition,

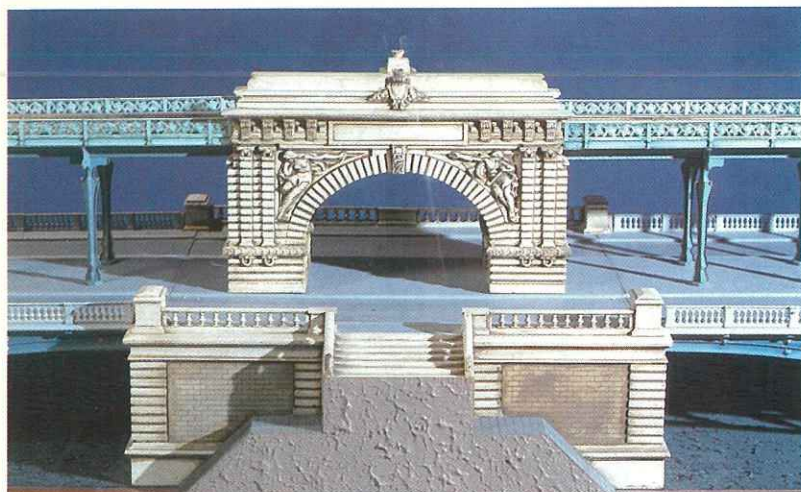


En avril 1994, Eric Labarre atteint la pointe extrême de la terre, le pôle nord géographique que moins de cent personnes ont atteint à ce jour.

partie de la Russie, est déposée en hélicoptère à 89° de latitude nord. Il reste 110 kilomètres à parcourir en sept jours avec « des pauses toutes les heures et demie, pas plus de dix minutes en raison du froid », reliés au monde par des balises Argos et le GPS (Global Position System). « On se fie beaucoup au soleil pour se diriger, mais pendant le sommeil, la banquise se déplace facilement de un ou deux kilomètres. » Des expéditions accessibles à tous, à condition d'éprouver, pour le Grand Nord, une passion sans bornes... Contact : Eric Labarre, tél. : (01 49 2) 5 65 14.

« La maquette » EST DE RETOUR

Mémoire



PHOTOS.D.R.

La maquette de Lagny, présentée en 1935 à l'Exposition universelle de Bruxelles.

Une partie de la maquette de Lagny (viaduc de Passy et deux stations) est présentée à la Maison de la RATP, en bordure de l'espace de communication Météor. Cette maquette avait été conçue, dans un premier temps, comme un outil de présentation de l'activité de la Compagnie du métropolitain à l'Exposition universelle de Bruxelles de 1935. Améliorée pour l'Exposition de Paris (1937),

elle devient à partir de 1941 un outil de formation pour les agents installés dans le centre d'instruction de Lagny.

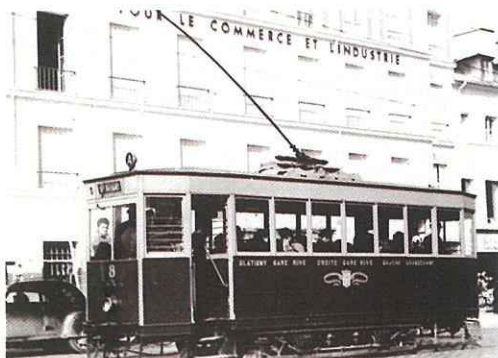
Agrandie en 1953, elle reste utilisée jusqu'en 1985 et permet la formation de générations entières de chefs de départ. Le tronçon présenté a été restauré en 1994-1995 par des élèves de l'Ecole technique, à l'initiative du département du Patrimoine.

L'Amtuir a quarante ans

L'Association du musée des Transports urbains, interurbains et ruraux (Amtuir) fête, cette année, son quarantième anniversaire. Elle a été créée en mars 1957, à la date du retrait du dernier tramway en Ile-de-France, celui de Versailles (voir photo). Grâce à l'association, la motrice numéro un fut « sauvée ». Au fil des ans, la collection s'enrichit, et le local ne suffisant plus, il fallut s'agrandir. En 1973, le musée s'installa à Saint-Mandé où sont aujourd'hui exposés quelque 150 véhicules.

Trois journées de festivités sont prévues : conférence de presse le 13 mars, journée Amtuir le 15 mars et, pour le public, le dimanche 16 mars, journée de réouverture du musée.

Contact : Amtuir,
tél. : 01 43 28 37 12.



Bienvenue à Fulgence

Le métro aura bientôt cent ans. Pour rendre hommage à son père spirituel, Fulgence Bienvenüe, deux bustes à son effigie vont être réalisés par le sculpteur breton Bernard Potel. L'un d'eux figurera dès cette année dans la salle des recettes de la station Montparnasse-Bienvenüe, la bien-nommée. L'autre buste sera installé à Uzel (Côtes-d'Armor), ville natale de l'ingénieur.



Au fil du tram

1997 verra l'ouverture de la deuxième ligne de tramway (T2) circulant entre La Défense et Issy-Plaine. A cette occasion, la Médiathèque consacre au tramway son sixième *Cahier de la mémoire*. De 1855 à 1938, c'est toute l'histoire de ce mode de transport, son expansion et sa disparition, qui est retracée. Une mise en perspective nécessaire à l'heure du renouveau du tram...

Nous aimons.
Nous vous y emmenons.



LA MEILLEURE
FAÇON D'AVANCER



LE PALAIS DE LA DECOUVERTE PRESENTE UNE EXPOSITION

Ces explorateurs venus du Nord

DU 4 FEVRIER AU 30 AVRIL 1997
AVENUE FRANKLIN ROOSEVELT • 75008 PARIS

POUR PARTICIPER AU **C O N C O U R S** RETROUVEZ-NOUS
JUSQU'AU 28 FEVRIER DANS LES STATIONS CHAMPS-ELYSEES CLEMENCEAU ET FRANKLIN ROOSEVELT,
ET « GAGNEZ UN VOYAGE AU PAYS DES LAPONS ! ». RENSEIGNEZ-VOUS DANS CES DEUX STATIONS.

Palais
de la
découverte

lafuma

Norvita

FINNAIR

OKAPI