

Entre & lignes

AVRIL 1998 - N°80

17 F

Le pôle multimodal lieu d'échanges

Une offre de transport qui a double vocation : optimiser la qualité des sites et offrir un service homogène aux voyageurs.

Un mini-métro à Roissy



Une navette entièrement automatique assurera bientôt la liaison continue entre les aéroports.

Dugny : mobilisation d'un jour

Un engin explosif datant de la Seconde Guerre mondiale a été détruit le 5 mars dernier en Seine-Saint-Denis.



Panoramiques P3 1998-2000, les engagements de la RATP

Dans la ville P8 Une gare côté Champs

En 1999, la gare de Noisy-Champs s'agrandit. De nouveaux bâtiments permettront de mieux gérer le trafic voyageurs.

P10 Est parisien : le 57 va plus loin

La ligne 57 se prolonge dans l'est parisien et relie dorénavant la gare de Lyon et la porte de Bagnolet. Une extension qui permet d'étendre le maillage du réseau de surface.



CHABROL/SG-AV

Aller-Retour P12 Des rimes et des rames Plus de 7 000 personnes ont été prises au jeu des rimes. Pleins feux sur les gagnants du concours poésie.

Correspondances P14 Le mini-métro atterrit à Roissy

Deux navettes entièrement automatiques vont bientôt assurer la liaison continue entre les aéroports.



CHABROL/SG-AV

DOSSIER

LE POLE MULTIMODAL, LIEU D'ÉCHANGES

- Afin d'harmoniser son offre multimodale de transport, la RATP a mis en place des comités de site chargés de l'accueil, de la maîtrise du territoire et des projets d'aménagements. **P.16**
- Val-de-Fontenay joue la multimodalité : formation entre les agents RATP et SNCF, inspection du site sans frontières de territoire. Les échos du terrain. **P.18**
- Que fait l'étranger en matière de multimodalité ? Trois villes, trois exemples : Zurich, Londres et Tokyo. **P.20**
- A Massy, les projets de réorganisation de la plate-forme ferroviaire doivent accompagner l'aménagement urbain. **P.21**

DOSSIER

P.15 LES SITES A LA CROISEE DES ACTIONS

Les pôles multimodaux sont des lieux d'échanges urbains difficiles à gérer. Afin d'harmoniser son offre multimodale de transports, la RATP a mis en place une organisation qui fait le lien entre la gestion au quotidien de chaque site et la coordination des actions sur le terrain.

Lorsqu'un train arrive à la gare, l'attente est souvent longue. Mais ce n'est pas le problème principal. Le véritable défi est de gérer l'interface entre les différents modes de transport : métro, bus, vélo, etc. La RATP a mis en place une organisation qui fait le lien entre la gestion au quotidien de chaque site et la coordination des actions sur le terrain.

La RATP a mis en place une organisation qui fait le lien entre la gestion au quotidien de chaque site et la coordination des actions sur le terrain.

DOSSIER

Trois questions à...

DOMINIQUE LAFFRÈRE
Responsable de la gestion des sites multimodaux, nous avons posé quelques questions à ce spécialiste de la gestion des sites multimodaux de la RATP.

Qu'est-ce que le comité de site ?

C'est un comité de gestion qui a pour mission de coordonner les actions des différents services de la RATP sur un site multimodal donné. Il est composé de représentants de tous les services concernés : opérations, maintenance, sécurité, etc.

Quel est le rôle de ce comité ?

Le rôle principal du comité de site est de garantir la qualité de service aux voyageurs et de coordonner les actions des différents services de la RATP sur un site multimodal donné.

Ressources P22 L'offre du service médical

L'entreprise met à la disposition de ses salariés un réseau de vingt-deux centres de soins gratuits avec consultations pendant le temps de travail.

Arrêt sur P24 Dugny : mobilisation d'un jour

Vingt-six autobus ont permis d'évacuer les habitants de Dugny le temps du déminage d'une bombe de 500 kilos datant de la Seconde Guerre mondiale.

Parcours P26 L'anglais sans peine Trois agents du RER B dispensent des cours d'anglais à leurs collègues. Le témoignage de trois « étudiants ».

P28 Claude, homme de théâtre Claude a abandonné son métier sur le RER pour se consacrer au théâtre. Il est directeur de la compagnie Aurore. Reportage en coulisses.

Passionnément P30 Philippe Huet, conducteur RER sur la ligne B, est aussi passionné de vol relatif. Et quand il est là-haut, ça plane pour lui !

Mémoire P31 Les formations au temps de Van Dyck.

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 60 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 : Jean-François Mauboussin. Photogravure : Mailing. Imprimerie : Torcy Quebecor. N°ADEP 1791. Membre de l'Union des journaux et journalistes d'entreprise de France UJEF. Abonnement : 150 F (100 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. Retraits de la RATP : vos changements d'adresse sont à transmettre par écrit au bureau des Pensionnés, 30, rue Champignonnet 75880 Paris Cedex 18.

entreprise 1998-2000,

Jean-Paul Bailly a présenté les grandes orientations du plan d'entreprise de la RATP pour les trois années à venir.

les engagements de la RATP

Le 5 mars, la RATP a officiellement lancé son plan d'entreprise 1998-2000. Il présente, pour les trois années à venir, les engagements pris vis-à-vis des voyageurs, des autorités de tutelle, des collectivités locales et des partenaires de l'entreprise. En interne, il doit permettre à chaque agent de situer sa propre action dans la politique de l'entreprise.

L'élaboration de ce plan a privilégié une démarche de consultations: auprès de quinze mille voyageurs, d'élus locaux, de responsables de la vie économique, sociale et culturelle, et enfin du personnel de la Régie. Jean-Paul Bailly, lors de son allocution de présentation, a d'abord salué les efforts de continuité. « Notre plan a remis en perspective les actions importantes déjà engagées depuis plusieurs années: qualité de service, mise en



MAUBOUSSIN/SG-AY

place d'un management décentralisé, maîtrise des coûts.» Concernant l'enquête auprès des voyageurs, le président considère qu'elle a conduit la RATP à définir une règle de comportement commune pour tous les agents, notamment « être d'abord au service des voyageurs, contribuer en toute priorité à les rassurer et optimiser

le trafic et les recettes ». La consultation des élus a confirmé une évolution largement engagée dans le plan précédent: « Nous allons devenir de plus en plus partenaires des collectivités locales, car nos intérêts sont de plus en plus liés. Sans compter les partenariats avec les autres transporteurs et, en premier lieu, la SNCF. » Enfin, la →

Indemnité décès : égalité homme-femme



Par dépêche en date du 20 janvier 1998, le ministère de l'Équipement, des Transports et du Logement a approuvé la modification de l'article 93 du statut du personnel relatif à l'indemnité décès.

Jusqu'à présent, une indemnité était versée aux veuves et aux veufs d'agents décédés en activité, mais elle était réduite de moitié lorsqu'il

s'agissait d'un veuf : douze mois de la rémunération statutaire pour les veuves ; six mois pour les veufs. Dorénavant, l'indemnité est portée à douze mois pour les veuves et les veufs.

Rappelons que le secteur « Assistance après décès », du service social PPP, assiste les veufs ou les veuves d'agents en activité, ainsi que leurs familles, à traverser ces moments douloureux.

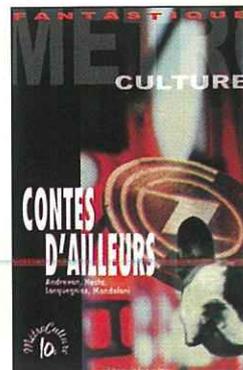
Contact - Marie-Thérèse Peronnet, tél. : (01 49 2) 8 16 23.



Des livres à portée de distributeurs

Si vous avez aimé les « métropolars », vous risquez d'adorer « métroculture ». Depuis le 1^{er} mars 1998, cette nouvelle collection de livres est disponible dans les 153 distributeurs Sélecta implantés dans le métro et le RER. Du fantastique à la bande dessinée, livres publiés par les éditions de la Voûte, ces œuvres proposent au voyageur des instants de dépaysement et de curiosité. Au programme, en mars : contes d'ailleurs, recueil de nouvelles fantastiques ; en avril, un carnet de voyage à double main, textes plus dessins. Et toujours au prix de 10 F.

Contact - Promométro, tél. : 01 45 29 97 92.



D.R.

→ consultation publique auprès des « générateurs de trafic », écoles, hôpitaux, centres commerciaux , « a montré les possibilités de créer de nouvelles solidarités en nous mettant sur la piste de contrats de service pour mieux coordonner nos actions avec ces partenaires ». Jean-Paul Bailly a également indiqué qu'une des recommandations majeures du plan se rapportait à l'introduction d'un nouvel indicateur économique : le coût moyen au voyage. « Nous nous engageons à ce que ce coût croisse moins vite que le prix des services en Ile-de-France : 5,67 francs en 1998, 5,76 francs en 1999 et 5,84 francs en l'an 2000. » Quant aux innovations technologiques en gestation aujourd'hui, elles devraient arriver à maturité au cours des trois ans à venir: le passe sans contact et son prolongement vers le porte-monnaie électronique, la radiolocalisation des bus par satellite, les automatismes de conduite, le tramway sur pneu... « Un marché mondial de l'exploitation des transports urbains est sur le point d'émerger. Parce qu'elle maîtrise les outils du transport, parce que ses compétences s'étendent de la conception à l'exploitation, la RATP possède tous les atouts pour réussir à l'international », a confirmé Jean-Paul Bailly. ■

Philippe Carron

Concertation avec les associations de consommateurs

Le premier bilan de la concertation, instaurée en juin 1996, avec dix-neuf associations de consommateurs et d'usagers, a été établi en février. Il s'est révélé positif, tant en ce qui concerne les thèmes d'études retenus pour la période de la fin 1996-1997 (requalification des espaces Métro, politique tarifaire, Plan d'entreprise et maîtrise des espaces) que les méthodes appliquées, notamment les groupes de travail restreints, qui ont permis d'avancer même en présence de positions divergentes. Pour l'année 1998, trois nouveaux thèmes de travail ont été retenus par les associations : télébilletique et tarification, projet Bus 2001 et accessibilité aux réseaux.



MAUBOUSSIN/SGAV

Dans le cadre de la concertation avec les associations de consommateurs et d'usagers, visite de la station test Saint-Ambroise sur la ligne 9.

Bus découverte : destination plaisir

« Bus découverte », édition 1998 : depuis le 4 avril et jusqu'au 11 novembre, l'équipe du Service touristique (STL) vous propose une centaine de destinations « plaisir ». Du circuit de la demi-journée à Médan, sur les traces d'Emile Zola, au voyage de cinq jours à New York, en passant par la visite de l'exposition Magritte à Bruxelles, le choix est vaste !

Vente et réservation des places :

Place de la Madeleine,

tél. : 01 40 06 71 45,

et Espace Clients, Maison de la RATP,

54, quai de la Rapée, tél. : (01 53 4)6 43 24.

BUS DÉCOUVERTE 1998

Les destinations "plaisir".



Choisissez parmi une centaine de journées d'évasion.



D.R.



CHAEROLUS/SGAV

La gare du Vésinet fête ses 160 ans

Le chemin de fer dans l'histoire d'une ville, c'est le thème de l'exposition photo réalisée à la gare du Vésinet-Centre à l'occasion des cent soixante ans de la ligne Paris - Saint-Germain-en-Laye. Michel Potier et ses collègues de la gare du Vésinet-Centre ont décoré de façon permanente le hall des voyageurs au moyen de dix photos d'archives de la mairie du Vésinet, de la Vie du rail et de la RATP. Deux documents, relatant l'histoire de la gare depuis sa création en 1862, sont également proposés aux voyageurs. Une exposition qui évoque bien des souvenirs à certains habitants du Vésinet faisant de la gare le but de leur promenade du dimanche.

Contact : Karim Débit, RER,

Tél. : (01 40 0)6 23 03.

Nouvelles grilles d'accès au métro

Les grilles d'accès au métro motorisées ne sont pas toujours faciles à installer en raison de la configuration des lieux. Un nouveau dispositif va permettre de compléter la gamme des produits existants (ELL n° 79). Système de fermeture à vantaux pivotants, pouvant s'inscrire dans des accès de hauteur inférieure à 2 m 35, il est modulable en largeur, ce qui permet d'équiper les trémies de largeurs différentes. Conçu tout en inox, il est constitué de barreaux suffisamment écartés pour l'aération des lieux. Un prototype sera installé, au début mai, à la station Châtelet, sortie Théâtre du Châtelet.

Contact - Fabrice Odelot, PRO, tél. : (01 44 6) 8 27 73.



MARGUERITE/SG-AV

RATP et vélo : le bon tandem

Roue libre passe le grand braquet. Depuis le 14 mars et jusqu'au 18 octobre, sur cinq sites, la RATP met à la disposition des amateurs de la petite reine plus de trois cents vélos (VTI, VTC et Cruiser Beach), véhiculés par cinq cyclobus et assistés par un véhicule électrique itinérant. Au menu, location, balade et vente, ainsi que divers conseils pour la réparation et l'entretien. Les sites : tour Eiffel (place

Jacques-Rueff) et Châtelet (avenue Victoria), tous les jours de la semaine ; bois de Vincennes (porte Dorée) et bois de Boulogne (carrefour des Cascades), samedi, dimanche et fêtes ; Saint-Germain-en-Laye (RER), mercredi, samedi, dimanche et fêtes. Un guide de ces manifestations et services est déjà disponible auprès des guichets RATP.

Contact - Laurent Thomas et Laurent Pallarès, tél. : (01 44 6) 8 26 77.



DUPUY/SG-AV

deuxième quinzaine de mai

● Sélection des équipes concourant au prix de l'Implication RATP 98 et au trophée Qualité, qui se dérouleront au début de septembre.

28 mai

● Forum Chorus organisé par le projet Chorus comptabilité-gestion à Lyon-Bercy, de 9 heures à 17 heures (démonstrations et conférences).

jusqu'au 29 mai

● « Métro-Cité », le chemin de fer métropolitain à la conquête de Paris (1871-1945) : une exposition présentée par les Archives de Paris et l'unité Mémoire du département Patrimoine. Du mardi au samedi, Archives de Paris, 18, boulevard Serurier, 75019 Paris, métro : Porte-des-Lilas.

31 mai

● Journée mondiale antitabac.

6 juin

● Dernier concert de l'Orchestre philharmonique de la RATP, salle Gaveau. Au programme, sous la direction de Martin Lebel : *Rhapsody in blue*, de George Gershwin, et *La Symphonie du Nouveau Monde*, d'Anton Dvorak, avec Bénédicte Filone au piano. Réservations au (01 40 0) 2 49 36.

6 juin

● Fête nationale et européenne du vélo. La RATP y participe en acceptant les vélos dans le RER A et B, sous certaines conditions.

6 et 7 juin

● Vente de livres, de revues et documents sur les transports français et étrangers. Musée des Transports urbains, 60, avenue de Saint-Mandé, Saint-Mandé, de 14 h 30 à 18 heures.



Des logements à louer

A partir du 15 avril, Logis-Transports, la filiale immobilière de la RATP, va livrer une centaine de logements locatifs destinés aux agents de la RATP. Soit, dans un premier temps, trente-huit logements, du studio au cinq-pièces, au 71, rue Petit (Paris XIX^e); vingt-quatre logements, du studio au six-pièces, au 13-15, rue du Hainaut (Paris XIX^e); dix-huit studios au 8, rue Laborde (Paris VIII^e), avec des loyers compris entre 1900 et 2700 francs; quatre logements à Esbly (Seine-et-Marne). Enfin, vers le mois de juillet, vingt logements à Pavillons-sous-Bois (Seine-Saint-Denis). Rappelons que, pour toute demande de logement, les agents doivent contacter le Point Habitat, situé à Lyon-Bercy. Contact - service Gestion locative Logis-Transports, tél. : (01 44 6)4 85 20, le matin uniquement.

Le bus en CD-Rom



Le STP (Syndicat des transports parisiens) vient de réaliser un atlas des lignes de bus de l'Ile-de-France sur CD-Rom. Il présente l'ensemble des itinéraires de transports collectifs des sept départements de moyenne et grande couronne. La tâche n'était pas négligeable : il existe actuellement un millier d'itinéraires exploités par plus de quatre-vingts opérateurs de transport. Cet atlas, régulièrement actualisé, est destiné aux professionnels du transport à des fins d'études. Contact - Olivier Vacheret, STP, tél. : 01 47 53 28 71.

La qualité à l'européenne

La Convention européenne de la qualité se tiendra à Paris, du 21 au 23 octobre 1998, au palais des Congrès. Elle réunira pour la première fois le Mouvement français pour la qualité (MFQ), l'Organisation européenne pour la qualité (EOQ) et la Fondation européenne pour le management par la qualité (EFQM), qui, jusque-là, tenaient séparément leurs différents congrès ou forums. La RATP en sera l'un des partenaires principaux avec Renault, Dassault, Rhône-Poulenc, Usinor-Sollac, SGS-Thomson et Sodexo.



Contact - Jean-Claude Evrard, DGQ, tél. : (01 44 6)8 21 97.

Les trois coups dans le métro

Faire connaître de jeunes troupes de théâtre en les invitant à se produire dans le métro*, c'était le but de l'animation montée, du 9 au 14 mars, à l'initiative des agents. Les théâtres voisins de leurs lignes ont été contactés, et la participation exceptionnelle des élèves du cours Florent a été obtenue. Nouveau rendez-vous, avec le théâtre dans le métro, en octobre.

* Austerlitz, Bastille, Gambetta, Champs-Élysées, Gare-de-Lyon, Gare-de-l'Est, Miromesnil, Nation, Opéra, Rue-Montmartre et Trinité.

Contact - Claire Lassagne, CML, tél. : (01 44 6)8 36 10.



Le retour de Balabus

Du 5 avril au 27 septembre, Balabus est de retour. Tous les après-midi des dimanches et jours fériés, de 12 h 30 à

20 h 30, on peut de nouveau le voir circuler dans Paris, entre La Défense et Gare-de-Lyon. Cette année, un système automatisé d'annonces sonores, ne demandant pas d'intervention du machiniste, fournit à la clientèle des commentaires en français et en anglais sur les sites desservis. Exploité par le centre de Charlebourg, avec l'aide de Croix-Nivert qui prête trois machinistes et trois voitures, les douze voitures de Balabus ont assuré, en 1997, plus de 62 000 voyages.

Contact - Didier Vandon, Charlebourg, tél. : (01 44 6)8 43 07.



Parc des Princes : retour fléché

Un fléchage retour depuis le Parc des Princes jusqu'aux deux stations de métro Porte-d'Auteuil (ligne 10) et Porte-de-Saint-Cloud (ligne 9) vient d'être installé (*prototype en photo*). Huit supports Decaux fixés sur des candélabres permettront de répartir les flux, quatre vers la ligne 9, et quatre vers la ligne 10. Une initiative de la RATP, qui complète l'implantation, décidée par la Ville de Paris, d'un fléchage en couleur vers chacune des quatre tribunes du stade. Enfin, cinq points d'information en voirie accueilleront un plan de quartier RATP reprenant notamment l'ensemble des cheminements Parc des Princes-métro.

Contact - Jean-Marie Cadiou, PRO, tél. : (01 44 6)8 27 08.



SUTTON/SG-AV

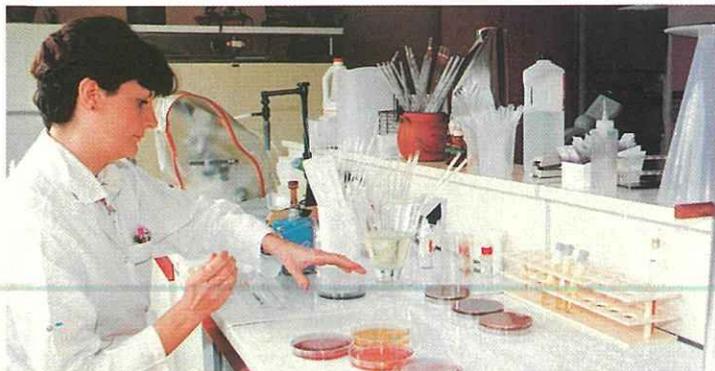
8 22 22 : la Coupe du monde au téléphone

Depuis le 2 mars, le nouveau journal téléphoné RATP de la Coupe du monde peut être écouté au 8 22 22 ou (01 44 6)8 22 22, par l'extérieur. Ce bulletin quotidien donne les principales informations relatives au Mondial : organisation, vie des équipes, matchs préparatoires... Il comprend deux séquences : la première est consacrée soit à un reportage, soit à une interview (Henri Schwebel, Vincent Relave, Nadine Berger... ou externe, comme Michel Platini) ; la seconde concerne des brèves sur la Coupe du monde (RATP et non-RATP).

Informatique et libertés

Conformément à la loi 78-17 « Informatique et libertés » du 6 janvier 1978, il est porté à la connaissance des agents la création, à compter du 19 février 1998, au sein du laboratoire d'analyses médicales de l'Espace Santé, d'un traitement informatique automatisé d'informations nominatives,

dont l'objet est de fiabiliser et d'activer la production des résultats d'analyses médicales. Le droit d'accès prévu par la loi s'exerce auprès de la directrice du laboratoire d'analyses médicales, PPP, unité Prestations sociales, 18, place Lachambeaudie, 75012 Paris.



CHABROUSG-V

Calendrier des animations Coupe du monde sur les réseaux

4 au 10 mai

- 4 au 10 : le Japon sur la ligne 6.
- 5 au 7 : les Pays-Bas avec le centre bus de Charlebourg.
- 5 au 10 : l'Espagne sur la ligne 13 en partenariat avec les centres bus de Pleyel et de Saint-Denis.
- 6 au 7 : la Colombie avec le centre bus d'Asnières.

12 au 16 mai

- 12 au 15 : l'Argentine sur la ligne 1 et le Nigeria sur la ligne 9 en partenariat avec le centre bus de Point du jour.
- 13 au 16 : l'Angleterre et l'Ecosse sur la ligne B et Orlyval.

18 au 24 mai

- 18 au 20 : l'Allemagne sur la ligne 10.
- 18 au 24 : le Chili sur la ligne 5 et le Maroc sur la ligne 2.
- 19 au 23 : le Cameroun sur la ligne 11.

26 au 30 mai

- 26 au 29 : l'Italie sur la ligne 7 en partenariat avec les centres bus d'Ivry, de Vitry et de Lebrun.
- 27 au 30 : le Mexique sur la ligne 3 en partenariat avec le centre bus des Lilas.
- 28 au 30 : la Tunisie avec le centre bus de Flandre.

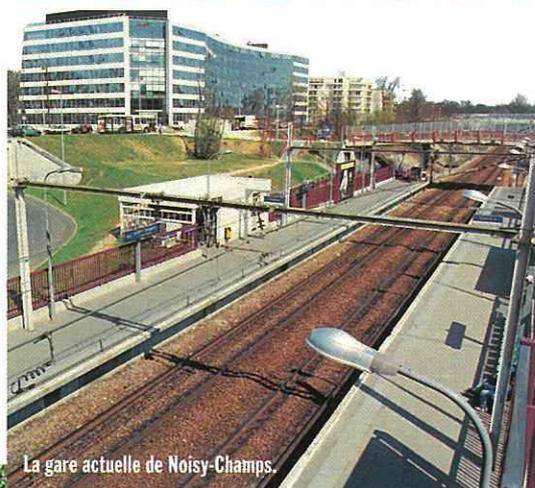
2 au 10 juin

- 2 au 6 : la Belgique sur la ligne 4.
- 3 au 5 : l'Afrique du Sud avec le centre bus de Belliard.
- 3 au 6 : le Brésil sur la ligne 12 en partenariat avec le centre bus d'Aubervilliers.
- 4 au 6 : les Etats-Unis sur la ligne A en partenariat avec les centres bus de Charlebourg et de Nanterre.
- 4 au 10 : la Jamaïque sur la ligne 8 en partenariat avec le centre bus de Créteil.

Important : pour s'assurer de ces dates et des lieux précis d'animation, appeler le 8 22 22 ou le (01 44 6)8 22 22, le journal téléphoné de la RATP quotidien de la Coupe du monde.

Une gare côté Champs

En 1999, la gare de Noisy-Champs s'agrandit. De nouveaux bâtiments ouverts sur la commune de Champs-sur-Marne permettront de mieux gérer un trafic voyageurs en pleine expansion.



La gare actuelle de Noisy-Champs.

DIDIER JACKSON

Les habitants de Champs-sur-Marne (77) auront désormais leur propre gare RER. Elle sera construite sur une dalle au-dessus des voies, à quelques centaines de mètres de la gare actuelle de Noisy-Champs. Les travaux débuteront en septembre 1998 pour s'achever vers la fin de 1999.

La gare de Noisy-Champs a été mise en service le 19 décembre 1980, lors du

prolongement, de Noisy-le-Grand-Mont-d'Est à Torcy-Marne-la-Vallée, de la ligne A du RER. Or, de 1980 à 1997, la population de Champs-sur-Marne est passée de 5 700 habitants à 15 000. De plus, le développement de la cité Descartes, pôle d'activités scientifiques, devrait attirer, cette année, 17 500 étudiants, dont 13 000 vers Champs-sur-Marne. D'où un développement urbain



La nouvelle gare jouera la transparence avec un hall tout en hauteur et un toit incliné.

qui ne cesse d'entraîner un accroissement des trafics de la gare, soit 8% en moyenne depuis quinze ans.

Du côté du RER, le dimensionnement des accès de la gare ne permet plus d'assurer un écoulement normal des voyageurs. Ainsi, aux heures de pointe du matin et du soir, les flux de voyageurs sortant des trains sont trop importants pour permettre leur évacuation avant l'arrivée du train suivant.

Des files d'attente se forment aux péages de sortie, qui s'étendent jusque sur les quais. Il en résulte de fortes concentrations qui posent des problèmes de sécurité, en raison de la circulation toute proche des trains, ainsi que des problèmes d'exploitation, les conducteurs rencontrant des difficultés pour maîtriser les temps de stationnement. Du côté des bus, les lignes se sont progressivement étoffées pour satisfaire l'évolution des besoins de dessertes des nouvelles activités.

Lors de la dernière étape de cette restructuration, réalisée en 1995, les nouveaux points d'arrêts ont été implantés directement sur les voiries locales au voisinage des accès du RER, côté Champs-sur-Marne. Cela entraîne une forte concentration de la circulation routière et, donc, des conflits fréquents entre les autobus et les voitures particulières.

C'est pourquoi la RATP a décidé, d'une part, la création d'un nouveau bâtiment pour les voyageurs sur la commune de Champs-sur-Marne et, d'autre part, la réalisation d'un terminal de bus sur des emprises indépendantes de la voirie publique.

550 mètres carrés de verre et de métal

Pour Jean Hubaut, chef du projet, « *le plan d'ensemble - gare RER et terminal de bus - est pensé de manière à assurer une bonne fonctionnalité du complexe d'échanges, RER-autobus-voitures particulières.* » La gare, conçue par

→ Trois questions à

Daniel Guillaume*

Que représente pour vous cette nouvelle gare ?

Nous obtenons enfin une gare digne d'une ville de 15 000 habitants. Alors que la population a quintuplé en vingt ans, nous n'avions pas encore de véritable billetterie. Pourtant, nous considérons que ce projet n'est qu'une première étape vers la création d'un vrai pôle multimodal. A ce sujet, nous négocions actuellement avec la RATP pour obtenir un renforcement de la desserte de la gare par les bus et une meilleure liaison rail-bus.

Quelle sera la prochaine étape ?

Faire passer le Val-Maubuée, de Noisy-Champs à Torcy, en zone IV. En effet, Noisy-Champs est la dernière gare de la ligne A à se situer en zone IV. Des habitants des communes circonvoisines font alors le chemin, en voiture, jusqu'à Champs-sur-Marne pour réaliser des économies. L'intégration du Val-Maubée en zone IV résoudrait l'épineux dossier du stationnement.



En dehors des transports, avez-vous d'autres relations avec la RATP ?

Notre ville, elle aussi, subit de plein fouet la crise économique et les problèmes sociaux qui en découlent. Aussi, nous considérons qu'une action concertée de tous les services publics permet de tisser des liens importants dans la ville. C'est pourquoi nous multiplions les contacts avec la RATP, en particulier avec le centre bus de La Maltournée et l'APMCJ, afin d'améliorer les dessertes, bien sûr, mais aussi d'instaurer des actions pour reconquérir le sentiment de sécurité.

** Adjoint au maire de Champs-sur-Marne et vice-président du Syndicat d'agglomération nouvelle du Val-Maubuée.*

Marion Le Gaudu, architecte à ITA, est ouverte sur la ville, par opposition à celles des années 70, qui étaient tournées vers le système des transports. Composé de verre et de métal, l'édifice de 550 mètres carrés jouera la transparence, avec un hall tout en hauteur et un toit incliné. Il comprend un espace d'accès aux quais avec des dispositifs de contrôle d'entrée et de sortie ; un point de vente et d'information multimodal ; des distributeurs automatiques de titres de transport ; des aires d'attente

communes aux voyageurs du RER et du bus ; un local commercial pour la vente de la presse et une viennoiserie ; des locaux sociaux pour le personnel RER et Bus. Le terminal de bus, quant à lui, se répartira de part et d'autre du nouvel accès et desservira huit lignes de bus à destination des agglomérations situées du côté de Champs-sur-Marne. La RATP assurera la maîtrise d'ouvrage de la gare RER et sera mandataire de la collectivité territoriale pour le terminal de bus. Le budget total de la réalisation s'élève à 24 millions de francs, financé, à parts égales, par la RATP, le STP et la région Ile-de-France. ■

Jacques Teixeira

Est parisien : le 57 va

L'hôpital Saint-Antoine et l'hôpital de la Croix-Saint-Simon, les puces de Montreuil ou le marché Aligre : depuis le 2 mars 1998, pour s'y rendre il suffit d'appuyer sur le bouton « arrêt » d'un bus du 57. La ligne se trouve, en effet, prolongée de cinq kilomètres – une augmentation de plus d'un tiers – de la gare de Lyon jusqu'à la porte de Bagnolet, à travers l'est parisien.

« *Le cœur de Paris a changé, il se vide d'une partie de sa population et de ses emplois au profit de certains arrondissements périphériques*, explique Jack Royer, coordinateur du projet "Bus 2001". *Paradoxalement, la desserte bus n'a pour ainsi dire pas évoluée depuis quarante ans. Des arrondissements comme le XII^e et le XX^e étant en pleine mutation, il fallait s'adapter.* » Le prolongement de la ligne 57 s'inscrit dans un projet plus vaste, en cours d'élaboration, Bus 2001, visant à améliorer l'ensemble du maillage du réseau de surface. Ce prolonge-

De Gare de Lyon à Porte de Bagnolet : le 57 est dorénavant prolongé de cinq kilomètres. Cette extension de la ligne s'inscrit dans le projet Bus 2001 qui doit favoriser le maillage du réseau de surface. Après quelques semaines de fonctionnement, les voyageurs sont au rendez-vous !

ment devrait assurer un nouveau rabattement pour les quartiers de l'est parisien sur le pôle de la gare de Lyon ainsi que la desserte de Nation. Elle désenclavera également le quartier Saint-Blaise en cours de réhabilitation. « *Les premiers résultats du trafic sont encourageants et surprenants : les voyageurs sont au rendez-vous, avec 35% d'augmentation du trafic de la ligne dès la première semaine. Nous répondons à une réelle attente*, se félicite Raymond Teulière, responsable de l'équipe de ligne du 57. *En revanche, contrai-*

Paroles d'agents

Pascal Perdrijau, machiniste, détaché de Lebrun à Ivry.

Avec le prolongement, le parcours du 57 est long : nous faisons deux ou trois tours contre quatre ou cinq auparavant. Mais cela permet de bénéficier de plus de temps de pause au terminus, surtout à Gentilly où un local a été aménagé pour les machinistes. Rien n'existe au terminus rue Louis-Ganne à Bagnolet, même pas des toilettes.

Serge Perreau, machiniste hors ligne, Ivry.

La rue d'Avron, dans le XX^e, est le point noir du parcours. L'axe vert créé n'est pas du tout respecté. De l'autre côté de la rue, le couloir des bus est également encombré de voitures en stationnement. Nous arrivons à négocier avec les camionneurs, mais pas avec les automobilistes...

Gérard Gautruche, assureur à Ivry.

Le nouveau parcours est très fréquenté, les voyageurs semblent satisfaits de la desserte... Les riverains de la rue Galanne n'ont pas apprécié d'être réveillés à 5 h 30 par les premiers 57. Certains nous l'ont dit. On essaie de ne pas faire tourner les moteurs en attendant le départ. S.F.



Nouvelle signalétique rue d'Avron.

plus loin

rement aux prévisions, les voyageurs venant de la porte de Bagnolet ne descendent pas à Nation pour prendre le RER ou le métro, ils continuent en bus vers la rive gauche. » Selon les prévisions, le trafic devrait passer d'un peu plus de onze mille voyages par jour à dix-sept mille, du lundi au vendredi, l'activité du samedi étant moindre. Un gain prévu essentiellement au détriment de la voiture particulière.

De concert avec la Voirie

Pour cette opération, le centre bus d'Ivry alloue quatorze machinistes et sept SC10 supplémentaires. Mais cet effort de la RATP ne peut aboutir que si les conditions de circulation sont suffisamment bonnes pour assurer aux voyageurs vitesse commerciale et régularité.

Les premiers résultats – pour les temps de parcours et les intervalles – se révèlent satisfaisants. En partenariat avec les services de la voirie de la Ville de Paris, une nouvelle signalétique est testée sur la commerçante rue d'Avron. Elle cherche à réglementer le stationnement sur les couloirs de bus en dehors des heures de livraison. « Nous avons fait un gros effort d'information auprès des commerçants, avant la mise en service, en leur envoyant une lettre personnalisée, raconte Raymond Teulière, sans oublier les habitants des quartiers concernés qui ont reçu un dépliant d'information. » La création de ce prolongement suscite peu d'émotions, sauf de la part de quelques commerçants et de certains riverains du terminus de Bagnolet, « un emplacement imposé par les services de la voirie », rappelle Jack Royer. Prochaine étape du projet Bus 2001, le lancement de la première tranche de la ligne 88 en automne 1998. ■

Yvonne Kappès-Grangé

Mieux vivre à Saint-Denis

Inaugurée le 20 février, l'association Partenaires pour la ville à Saint-Denis a déjà quatre mois d'existence (démarrage effectif en décembre 1997) et s'inscrit dans le dispositif des emplois-jeunes. Les membres fondateurs, la ville de Saint-Denis, la SNCF, l'université de Paris-VIII, EDF-GDF et la RATP, ont décidé d'unir leurs efforts pour améliorer la qualité de service et la convivialité urbaine dans un secteur difficile. Premier chantier avec une vingtaine d'agents de proximité et de prévention, qui effectuent actuellement des missions d'accueil et de médiation sur des lignes de bus à problèmes du centre de Saint-Denis, ainsi que des missions d'accompagnement des entrées et sorties de collèges. Second chantier avec quatre agents de proximité, qui assurent une mission d'accueil, d'information, de médiation et de veille sur le site de la gare de Saint-Denis-Ville. Opération qui associe la SNCF, la RATP, avec sa gare routière et le terminus du tramway, et Saint-Denis. En ce qui concerne les actions nouvelles, citons un partenariat EDF-RATP dans une démarche d'information destinée aux abonnés éprouvant des difficultés à acquitter leur facture. Jacques Guyon, président de l'association et responsable de développement territorial au département Développement, ajoute : « Pour confirmer le professionnalisme de ces jeunes, nous tablons sur deux cents heures annuelles de formation par agent afin de leur permettre d'être efficaces et de bâtir un projet professionnel à partir de leurs compétences. »

Couloirs de bus bien protégés !

Après avoir utilisé le couloir peint au sol, la bordurette de quatre centimètres de haut (modèle quai Saint-Bernard) puis la bordurette huit centimètres (quai du Louvre), la RATP teste, depuis le début de l'année, une bordurette de douze centimètres. L'expérimentation se déroule sur le PC extérieur, sur deux cents mètres au niveau de la porte de Gentilly. Douze centimètres, cela représente une hauteur difficilement franchissable, sauf à vitesse très réduite. Les premiers résultats sont encourageants : dès la mise en service, le couloir a été respecté puisque, dans la tranche horaire de 8 h 30 à 9 heures, le nombre de véhicules en infraction a été divisé par dix.



CHABROL/SG-AV

Une bordurette de douze centimètres est expérimentée sur le PC extérieur au niveau de la porte de Gentilly.

Des rimes et des rames

En 1997, la RATP avait lancé un concours de poésie. Plus de 7 000 personnes, de 5 à 95 ans, de France, d'Europe et d'Amérique se sont laissé prendre au jeu des rimes. Réactions de Yann Queffélec, écrivain et président du jury.



Yann Queffélec, lors de la remise des prix.

PHOTOS : CHABROL/SG-AV

Que pensez-vous des œuvres que vous avez lues, vous ont-elles surpris dans la forme ou dans le fond ?

Yann Queffélec : je tiens d'abord à souligner la qualité des textes – environ trois cents poèmes sélectionnés – que j'ai eu à lire. J'ai été frappé par l'omniprésence du thème de la solitude, mais il est vrai que le genre poétique est un genre solitaire, traduisant essentiellement des sentiments graves. On retrouve d'ailleurs cette inspiration dans le poème écrit par Céline Gasq, lauréate du concours enfants. Certains textes montrent une grande maîtrise de l'écriture, un souci du beau, même si la plupart restent sous influence. Des influences d'ailleurs classiques, entre Victor Hugo et Jacques Prévert. Il est difficile, pour un écrivain amateur, de trouver une voix originale par

rapport à un maître que l'on admire. C'est ce qu'a réussi Pierre Garriga dans le poème « Frigo ».

Plus de sept mille poèmes envoyés. Êtes-vous surpris d'un tel engouement pour la poésie que certains jugent comme un genre suranné ?

Curieux pays que la France. On dit partout que la lecture est morte, alors qu'en fait nos compatriotes sont des graphomanes. Le succès rencontré par ce concours prouve un grand amour de l'écriture : qui, en France, n'a pas un manuscrit dans un



Céline Gasq, la lauréate du prix enfant.

→ La RATP aime la poésie

Depuis 1993, la poésie s'affiche sur les lignes de la RATP. Dans les stations de métro, les rames et dans les bus, trois cents poèmes ont ainsi été proposés aux voyageurs. Pour Michel Garret, responsable du partenariat culturel à la DGC : « C'est agrémente le temps de trajet des voyageurs, d'une façon conviviale et de qualité. La RATP devient le plus grand salon de lecture de France. » L'opération « Des rimes en vers et en bleu » a rencontré un franc succès auprès des voyageurs, comme en témoignent les onze cents lettres reçues par la RATP. Lettres d'encouragement, qui parlent de culture, d'évasion, de réflexion, ou envois qui proposent des poèmes « à afficher dans le métro ». De là est née l'idée d'un concours ouvert à tous, avec à la clé l'affichage des dix textes lauréats. 7 123 poèmes, envoyés par des auteurs dont l'âge s'échelonne de 5 à 95 ans, provenant du monde entier : le succès est complet. Emmanuel, de Melun, avait conclu son poème par « Poésie-RATP, des mondes à rapprocher » : un nouveau pas est franchi.

tirer, ne soigne pas un jardin poétique secret ? Il suffit pour s'en convaincre de voir le nombre de manuscrits que reçoivent chaque année les éditeurs.

La RATP affiche des poèmes sur ses réseaux, elle organise un concours de poésie.

Que pensez-vous de cette initiative ?

Qui pourrait y trouver à redire ? L'opération peut paraître, cependant, surréaliste : l'administration RATP, garante de la

parole encadrée, semble à l'opposé du monde poétique. Pourtant, elle offre des espaces à des auteurs maudits en leur temps, qui dormiraient aujourd'hui sur les bancs du métro. L'administration peut donc être source de fraternité à travers la poésie, c'est réconfortant.

Ces lieux de passage vous semblent-ils appropriés à la poésie ?

Le métro est un lieu idéal de lecture. Personnellement, je lis bien dans le mouvement, il me procure une idée de voyage qui s'accorde à la poésie. De plus, lire des poèmes affichés, avec des mots si beaux, c'est mieux que de voir de la publicité.

Les transports en commun constituent-ils, pour vous, une source d'inspiration ?

J'utilise régulièrement le métro, je trouve sain de se mêler aux autres, surtout pour un écrivain, mais il ne m'inspire guère. Il y a peu d'échanges, tout le monde se trouve sur la défensive. J'oppose le souterrain à la surface : lorsque j'ai le choix – et le temps – je m'offre une traversée de Paris en bus, et j'ai l'impression de devenir touriste. ■

Yvonne Kappès-Grangé

Henri Jehanno : premier agent RATP lauréat

Le Jardin

Tout avait été mis pourtant, la source enchantée,
Les vents échantés, la pluie nacrée dans le ciel
Les nappes dorées, la nuit, le sel,
Et tous les levains, des yeux en essaims,
Une voix pour chacun, et quelque part,
Tout au fond du jardin, une fenêtre
ouverte sur le large.



Formateur au RER (centre de Rueil-Malmaison), Henri Jehanno est le premier sélectionné des poètes de la Régie. Attiré par la poésie dès l'enfance, il se reconnaît avoir comme maîtres Rimbaud et Baudelaire, puis Laforgue et Supervielle, tout en recherchant « une autre forme de poésie à inventer ». Pour Henri Jehanno, la poésie est passion et plaisir : « Cadence et productivité doivent être bannies, j'attends que l'inspiration vienne. »

Pierre Ringard : premier prix

J'aurais pu pour te parler d'amour
Glisser un mot dans ta boîte aux lettres
J'ai préféré lancer une pierre dans ta fenêtre
Mais je n'ai pas osé mettre de papier autour.



Pierre Ringard, ancien photographe, avoue écrire des poèmes depuis l'adolescence, cela fait déjà près de cinquante ans. Cet abonné des transports en commun connaît par cœur les réseaux de la RATP. « Ce qui m'a poussé à concourir, c'est la possibilité d'être affiché dans le métro, de savoir que l'autre va me lire. Je n'ai jamais songé à publier mes poèmes : il faut trouver un éditeur, c'est compliqué. J'écris pour mon plaisir, et, quitte à dire, j'aime bien dire. »

Céline Gasq : premier prix enfant

Mon papa

Papa, tu es devenu un arc-en-ciel
Un ange avec des ailes
Une abeille qui fait du miel
Pour mon cœur qui t'aime

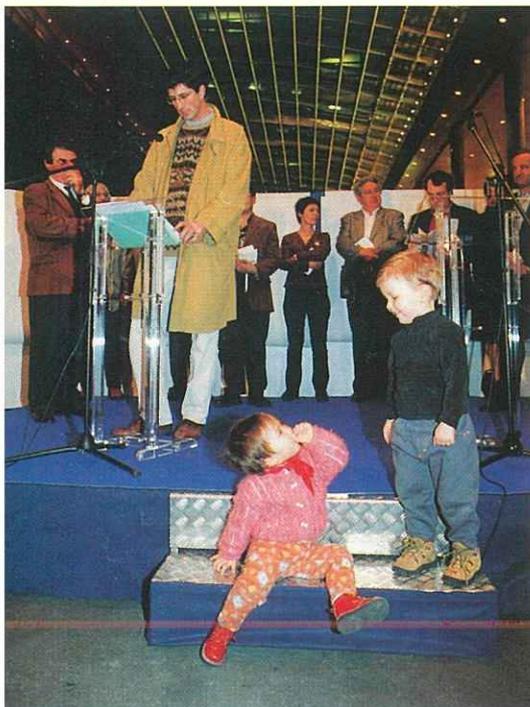
Tu es devenu un grand cheval en feu
Aux yeux bleus
Un lièvre qui est monté au ciel avec des ailes
Avec mon cœur qui t'aime

En haut tu t'endors
Jusqu'à l'aurore
Dans un lit d'or
Auprès de mon cœur qui t'aime

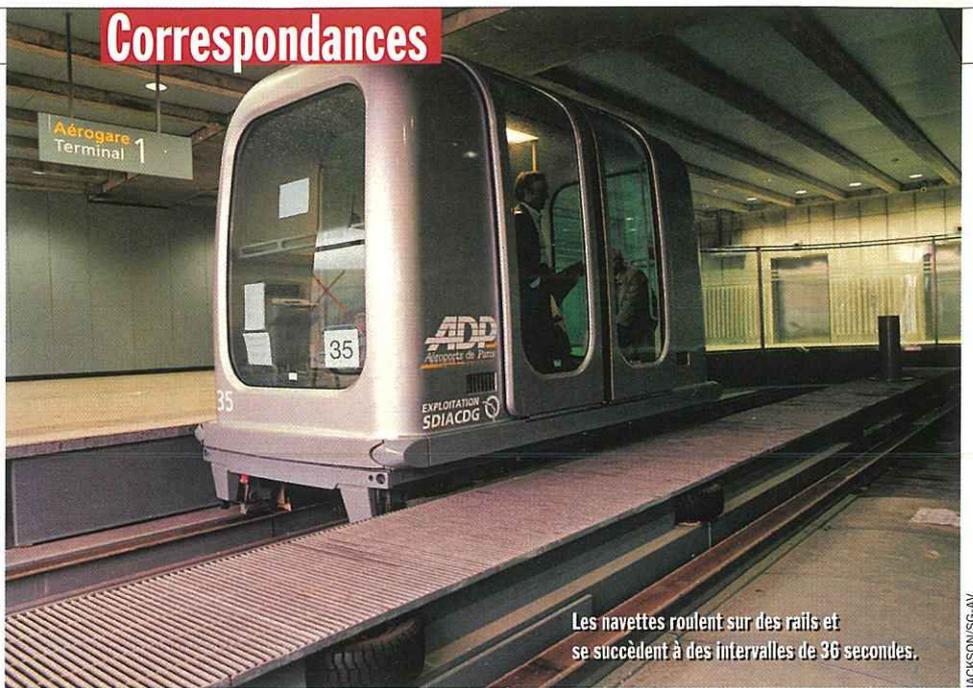
Un nuage qui t'emporte jusqu'à Dieu
Te transforme en ange merveilleux
Dans mon cœur qui t'aime, qui t'aime, qui t'aime...

Céline a 10 ans. Elle s'est mise récemment à écrire, « Mon papa » est son deuxième poème, une vocation encore fragile, mais il y a tant à faire : lire des romans « d'aventure et de sorcellerie », aller au cinéma, sortir avec les copines. Elle reconnaît cependant « avoir été très contente de gagner »...

Pour le concours, 7 123 poèmes ont été envoyés par des auteurs de 5 à 95 ans.



Entièrement automatique, le « relayeur » assurera bientôt la liaison continue entre les aéro-gares de Roissy. Présentation.



Les navettes roulent sur des rails et se succèdent à des intervalles de 36 secondes.

JACKSON/SG-AV

Le mini-métro atterrit à Roissy

Pour les passagers de l'aéroport de Roissy, une chose est sûre : plus le trajet est court, moins l'attente est acceptée ! La meilleure réponse consiste à leur proposer un système de transport continu. C'est fait. Au cours du printemps 1998, la société Aéroport de Paris (ADP) mettra en service le « relayeur », un système de mini-métro, pour assurer la liaison entre les aéro-gares, dont l'exploitation sera confiée à la SDIACDG*. Plus connu sous le nom de SK, ce mécanisme de navettes entièrement automatique permettra aux usagers de l'aéroport de circuler, sans aucune attente, entre les différentes aéro-gares et les stations du TGV et du RER. Tout a commencé en juillet 1992. C'est à l'issue d'un appel d'offres international qu'ADP a choisi le système de desserte proposé par Soulé. Système dont le pilotage sera confié, en février 1996, à la RATP. A charge, pour elle,

d'en terminer la construction et d'en assurer la mise en service. Depuis deux ans, une vingtaine d'agents, chacun dans sa spécialité, y sont impliqués à plusieurs titres : ingénierie, exploitation, maintenance... « Même si sa mise en service accuse un certain retard, inhérent à toute nouvelle technique, le relayeur est déjà un espace unique au service de l'intermodalité », explique Anne Prigent, responsable communi-

cation à la SDIACDG. *Aujourd'hui, en arrivant dans l'une des deux gares SNCF, les voyageurs, désirant rejoindre les aéro-gares, doivent emprunter une navette-bus qui relie les différents terminaux situés sur plusieurs hectares. Soit plus de trente minutes de transfert, entre les temps d'attente et de transport. Demain, grâce à ce système, nous réduisons des deux tiers le temps de transport et nous supprimons l'attente et... l'angoisse.* »

Si le relayeur répond aux exigences de tous les partenaires, il assure à la RATP, via sa filiale la SDIACDG, une première percée sur le créneau des aéroports. ■

Jacques Teixeira

* Société chargée de la desserte interne de l'aéroport et filiale de la RATP (40 %), de Soulé (40 %) et de Crédit local de France (20 %).



Comme un tapis roulant

Le relayeur comprend deux lignes. La première, d'une longueur de 3,5 kilomètres, est exploitée avec 39 véhicules. Elle relie, en 5 stations, l'aérogare CDG 1, sa gare routière, la gare RER, la zone d'activités et la gare TGV-RER. La seconde, d'une longueur de 850 mètres, est exploitée avec 19 véhicules. Elle relie, en 3 stations, l'aérogare CDG 2, le pôle d'échange TGV-RER et la future

aérogare F. Un câble circulant à vitesse constante (36 km/h) entraîne des véhicules d'une capacité de 29 personnes. Les véhicules roulent sur des rails et se succèdent à des intervalles courts (36 secondes). Arrivés en station, ils se détachent du câble principal, ralentissent puis défilent devant les quais plus lentement qu'un tapis roulant (1 km/h).

RENCONTRER SES PARTENAIRES

Les agents RATP et SNCF ont suivi une journée de **formation** multimodale à Val-de-Fontenay. Ils ont découvert leurs activités respectives, ont évoqué leurs conditions de travail et abordé des sujets délicats comme la gestion de l'information et la **cohabitation** des différents territoires.



PHOTOS : MAUBOUSSIN/SG-AV

LE POLE MULTIMODAL, LIEU D'ÉCHANGES

SOIXANTE POLES

Il existe soixante pôles multimodaux dans Paris et dans la proche banlieue. Dix de ces pôles, principalement **les gares parisiennes du RER**, voient passer **un tiers** des voyageurs RATP.



LES COMITES DE SITE

Chaque pôle multimodal aura bientôt son comité de site. Ce comité de site associe les **responsables des lignes** RER, métro, bus et parfois des responsables locaux de la SNCF et des collectivités locales. Sa mission : prendre en charge les projets d'aménagements et décider des **plans d'actions**.

LES SITES A LA CROISEE DES ACTIONS



Les pôles multimodaux sont des espaces compliqués pour les voyageurs, et ce sont des espaces souvent difficiles à gérer pour les agents de l'entreprise.

Les pôles multimodaux sont des lieux d'échanges urbains difficiles à gérer. Afin d'harmoniser son offre multimodale de transports, la RATP a mis en place une organisation qui fait la part belle à la gestion au quotidien de chaque site et à la coordination des actions sur le terrain.

Le 6 février, pour la première fois, un séminaire réunissait tous les exploitants de chaque réseau, afin de partager leurs expériences de la multimodalité. Quelques chiffres donnent la mesure du phénomène : soixante pôles multimodaux ont été identifiés dans Paris et sa proche banlieue. Dix de ces pôles d'échanges – principalement les gares parisiennes du RER – voient passer un tiers des voyageurs de la RATP. L'entreprise doit y offrir un service de qualité si elle veut conserver une clientèle de plus en plus volatile, tentée par la

voiture particulière, et assurer ainsi son trafic et ses recettes. Il faut favoriser et harmoniser l'offre multimodale de transport, mais aussi optimiser la qualité des lieux et du service offert.

Où se situe donc le problème ? Souvent, les grands pôles urbains ont été constitués par ajouts successifs, et des modes de transports différents s'y sont greffés, sans qu'il y ait eu au départ un plan d'ensemble cohérent. D'où des espaces compliqués pour les voyageurs. Autre constat : les pôles d'échanges additionnent des dysfonctionnements de tous ordres, et particulièrement des problèmes de sécurité. Pour les agents de l'entreprise, ces lieux sont plus difficiles à gérer que d'autres, et la qualité de service se dégrade facilement. Après le constat, le diagnostic. Puisque chaque pôle multimodal souffre de carences, qui s'expliquent en fonction d'une histoire singulière, c'est donc localement que sera établi chaque diagnostic. Et que seront arrêtées les mesures les plus urgentes au regard de la gestion du site, ainsi que celles pour le coût et le suivi

de ce dernier. Qui dit gestion multimodale dit plusieurs acteurs. L'organisation instaurée comprend un comité de site (voir encadré ci-dessous) et un responsable multimodal du pôle, chargé d'assurer la gestion et la coordination des actions au quotidien.

Mais les pôles multimodaux – lieux d'échanges urbains – sont aussi amenés à prendre une nouvelle dimension avec le développement des partenariats. Partenariats avec les autres transporteurs, ce qui induit d'autres façons de travailler en interne, comme le contrôle commun RATP-SNCF à Gare-du-Nord. Partenariats aussi avec des municipalités, des commerces – Promométro – et des services publics – La Poste, ANPE... –, comme le proposera bientôt le « Villages services » de La Défense. Avec des offres de services complémentaires, le pôle multimodal devrait devenir, non plus seulement un passage obligé, mais un lieu d'échanges et de vie dans la ville.

Qu'est-ce que le comité de site ?

Pour chaque pôle d'échanges multimodaux, il existe une organisation transversale, le comité de site. Sorte de conseil d'administration, il associe les responsables des lignes RER, métro, et des centres bus concernés. Il intègre également, le cas échéant, les responsables locaux de la SNCF, les autres transporteurs présents et parfois des partenaires non transporteurs : collectivités locales, Promométro... Le comité de site prend en charge collectivement l'accueil, la maîtrise du territoire et les projets d'aménagements. Il a pour mission de faire en commun le diagnostic du site et de son environnement proche, de décider les plans d'actions dans les domaines où des progrès apparaissent indispensables, d'assurer la mise en œuvre et le suivi des actions décidées. Introduits sur le pôle de Bobigny en 1993, les comités de site devraient être une cinquantaine à l'horizon 2000.

Trois questions à...

Dominique Laferrere

Aujourd'hui, on parle de pôles multimodaux, mais n'ont-ils pas toujours existé sur le réseau ?

On peut voir le premier acte de multimodalité en 1948, avec la création de la RATP intégrant dans une même entreprise bus et métro. Mais l'identification de pôles multimodaux a permis d'installer une organisation transversale du travail au quotidien, pour pallier les nombreux dysfonctionnements engendrés par le cloisonnement entre les différents réseaux. Il faut désormais systématiser cette organisation pour que les agents du pôle, quelle que soit leur appartenance modale, soient en mesure de représenter l'entreprise auprès des voyageurs avec une qualité de service homogène.

La gestion de nos réseaux est organisée par ligne. N'est-on pas en train de passer à une gestion par site ?

L'histoire du transport est modelée par la production de service, qui implique une référence à la ligne. Sécurité ferroviaire, indicateurs de régularité... se fondent sur la capacité de déplacement en ligne, que ce soit du métro, du bus ou du TGV.

A cela s'ajoute aujourd'hui la gestion des lieux par pôle, dans laquelle nous devons aussi devenir performants. Faciliter la vie des voyageurs, grâce à une complémentarité de service, est une façon de concurrencer la voiture particulière.

Ne risque-t-on pas de créer une gestion des lieux à deux vitesses, opposant stations classiques à sites multimodaux ?

Les pôles constituent de bons endroits pour développer l'innovation de service. Actuellement, le service conforme aux standards se trouve surtout dans les petites stations du réseau, tandis que le service n'évolue pas dans les grandes structures d'échanges. La politique menée envers les pôles multimodaux s'attache à une remise à niveau et nécessite un mode d'approche spécifique. Toutefois, le reste du réseau n'est pas oublié, preuve en est le projet de requalification des espaces du métro, qui vise l'ensemble des stations.

** Directeur délégué, pôle service aux voyageurs.*



VAL-DE-FONTENAY : MIEUX GERER ENSEMBLE

A Val-de-Fontenay, se croisent le RER ligne A, la SNCF banlieue et quatre lignes de bus.

Afin d'améliorer le service au client, le comité de site de Val-de-Fontenay a organisé une formation multimodale entre les agents RATP et SNCF, ainsi que des circuits de pôles que les agents inspectent sans frontière de territoire. Les échos du terrain.

Pour une même destination, le prix diffère, car le parcours n'est pas semblable, selon que le voyageur s'adresse au guichet RATP ou SNCF. Trouvez-vous cela normal? s'insurgent en chœur les agents de Val-de-Fontenay. Nous acceptons la Carte Bleue à partir de 45 francs, les collègues de la SNCF la prennent à partir de 15 francs seulement. Comment voulez-vous que les clients s'y retrouvent? On les envoie à la SNCF, mais que faire lorsque le guichet est fermé? C'est une source de conflits.» Val-de-Fontenay: un pôle multimodal où se croisent le RER ligne A, la SNCF banlieue, quatre lignes de bus (centres des Lilas et de La Maltournée), entraînant un trafic de huit millions de voyageurs par an, en augmentation de 5% cette année. Un environnement de bureaux (RATP, EDF...), de grands hôtels du type Mercure et, surtout, la présence de l'Office français de protection des réfugiés et apatrides (Ofpra) et du secrétariat d'Etat aux Anciens Combattants, qui amènent un flot régulier de clients occasionnels.

Qui dit multimodalité dit mieux travailler ensemble. Le comité de site a donc proposé une formation multimo-

Val de Fontenay: un trafic de huit millions de voyageurs par an.

PHOTOS : MALBOUSSIN/CS-AV

dale pour les agents RATP (Bus et RER) et SNCF. Une journée pour apprendre à se connaître, et à découvrir les activités de chacun afin d'améliorer le service au client. « Cette formation a été, pour les agents, l'occasion de parler librement des conditions de travail et de comparer les salaires, explique Denis Bas, responsable du site multimodal. La discussion a porté sur le délicat problème de la gestion de l'information en cas de situation perturbée sur l'un des réseaux : comment améliorer le circuit de l'information ? Il me semble que, depuis cette rencontre, on note une réelle amélioration, car prévenir ses partenaires est devenu un réflexe. »

Plusieurs territoires coexistent dans les pôles multimodaux : comment assurer une maîtrise globale du site ? Depuis le mois de janvier, à Val-de-Fontenay, le comité de site a proposé un circuit de pôle, effectué par quatre agents – RER, Bus, SNCF – tous les mois et demi. « Jusqu'ici, chaque mode effectuait son circuit en s'arrê-



en place : « C'est un problème de territoire, en fonction du propriétaire des lieux. » Denis Bas pointe pourtant des « plus » apportés à la gestion de Val-de-Fontenay. Ainsi, le bus 116 a vu son horaire modifié pour permettre à ses voyageurs de prendre le premier RER du matin.

Depuis la formation, prévenir ses partenaires est devenu un réflexe.

tant aux limites de son territoire, raconte Philippe Gachon, chef de service au RER. Maintenant, nous inspectons les lieux avec l'œil du voyageur qui ignore ces frontières. » Lors du premier circuit de pôle, l'équipe a noté un manque de fléchage dans la gare pour le bus 116, ainsi que des inégalités d'entretien des lieux SNCF par rapport à ceux de la RATP. Il faut dire que Val-de-Fontenay, côté RATP, a fait l'objet d'une opération Raviver. « La balle est dans le camp de la SNCF. »

Pour les agents, la réussite de la maîtrise du territoire, comme de l'information, repose beaucoup sur les équipes

« Mais ce n'est pas toujours possible pour Bus : il faut tenir compte de la fréquence, des autres dessertes de correspondances, des effectifs. » Du côté des partenariats extérieurs, tout reste à entreprendre, principalement avec la municipalité. « Les riverains, qui veulent seulement traverser la gare pour raccourcir leur parcours, doivent s'acquitter d'un titre de transport, ce qui entraîne des réclamations. Il faudrait trouver une solution avec la municipalité », explique Philippe Gachon.

Un programme ambitieux, mais les premières pistes sont tracées.

Paroles d'agents

Chantal Voliot, agent des gares

Avec la journée multimodalité, j'ai mieux compris la façon de travailler des collègues de la SNCF, et depuis je n'hésite pas à envoyer des clients vers leur guichet. Nous avons la même clientèle que la SNCF. Avec les bus, c'est différent, les contacts sont plus rares, car nous ne faisons pas le même travail.

M. Gournay, agent d'information SNCF

Lors de la journée de formation, j'ai fait une découverte très étonnante : les agents des bus et du RER ne se connaissent pas plus que les agents de la SNCF et ceux de la RATP ne se connaissent.

Isabelle Goubiou, agent des gares

Nous gérons l'ensemble de la gare, sauf les quais SNCF. L'information, en cas de situation perturbée, s'est améliorée entre le RER, la SNCF et les bus : maintenant, nous savons qui appeler et l'information passe mieux. Dès lors on peut jouer sur la multimodalité.

Philippe Cabourdin, agent commercial SNCF

Je travaille depuis vingt et un ans à Val-de-Fontenay, et je connais bien la RATP : nous n'avons pas la même organisation du travail. Ici, le règlement commercial est plus souple. Depuis janvier, des agents d'accueil circulent dans la gare et renseignent les voyageurs. Ils assurent une présence

continue, même lorsque nos guichets sont fermés. En fait, la RATP ne met pas assez d'effectifs : il faudrait que chaque entreprise investisse de façon semblable.

Dominique Moreau, agent des gares

Je parlerais de journée d'information plutôt que de formation... Il faudrait renouveler cette journée pour que l'effet en soit sensible : pourquoi pas quatre réunions par an ? Ça ne pèserait pas vraiment sur le budget. La multimodalité, je connais, je l'ai découverte à Bobigny. C'est travailler ensemble, entre partenaires, entre réseaux, mais aussi avec l'environnement, les services et les bureaux. Pourquoi ne pas faire un dépliant en partenariat avec l'Ofpra, par exemple ?

La multimodalité

• à la Suisse

Zurich Hauptbahnhof



Transports : tram, bus, trains de grandes lignes et de lignes régionales, RER en souterrain.
Caractéristiques :

une architecture globale, une signalétique unique quel que soit le mode, des cheminements pour piétons dans des espaces entièrement consacrés aux commerces et aux services.

• à la japonaise

Les pôles d'échanges de Tokyo

Transports : bus, trains de banlieue et de grandes lignes, métro.



PHOTOS : D.R.

Caractéristiques : les pôles sont nés le long de la ligne circulaire Yamanote, à l'intérieur de laquelle les lignes radiales privées ne pouvaient pénétrer. Les compagnies privées de transport de banlieue valorisent donc leur patrimoine dans l'espace qui leur est imparté. Elles y installent, outre les gares, des grands magasins à leur enseigne, un hôtel, des bureaux, des galeries commerciales. Le manque de place conduit à la généralisation de doubles villes, qui deviennent des quartiers de vie de la capitale.

• à l'anglaise

London Liverpool Street

Transports : bus, trains de banlieue et régionaux, métro.

Caractéristiques : utilisation de la lumière pour unifier des espaces de nature différente, un espace central situé entre les différents modes de transports et les commerces intégrés,

une signalétique harmonisée, alors qu'il existe quatre compagnies de train, une compagnie de métro, plusieurs sociétés de bus, et le gestionnaire de la gare.



SNCF-RATP ET MASSY : DESTINS LIES

Les projets de construction de nouvelles gares RER lignes B et C, d'une passerelle qui reliera les quartiers est et ouest de Massy-Palaiseau sont un enjeu pour les transports publics et pour la ville. Les explications de Pierre Hamelin, un responsable de la commune.



Massy-Palaiseau : deux gares RER – B et C –, situées de part et d'autre des voies ferrées et reliées par une passerelle de deux cents mètres ; deux gares routières ; une gare TGV, à cent mètres de là, qui accueille une trentaine de trains par jour : le pôle multimodal était devenu d'un usage vraiment compliqué pour les voyageurs.

Un projet prévoit de reconstruire les gares RER, RATP et SNCF à proximité de la gare TGV, de réorganiser les gares routières, et d'édifier une nouvelle passerelle à ce niveau. Un enjeu pour les transports en commun, mais aussi pour la ville. Coût estimé : 237 millions de francs. Pierre Hamelin, directeur technique de la Société d'économie mixte d'aménagement de la ville de Massy (Sema), explique.

« Autour de la plate-forme de Massy-Palaiseau, un

L'amélioration des transports : un argument

secteur d'activité – bureaux et habitations – de cent hectares est en plein développement. Dans cette optique, la présence de transports en commun représente un atout considérable, surtout la ligne B qui mène au cœur de Paris en un quart d'heure. Ainsi, la société américaine NCR, spécialiste en équipement informatique lourd, vient d'installer son siège social à Massy après avoir quitté la Défense. Les améliorations prévues pour les transports représentent un argument fort pour les industriels. Le faisceau de voies ferrées, deux cents mètres de large, crée une coupure au sein de Massy.



Une nouvelle passerelle fermée, large de dix mètres et intégrant deux trottoirs roulants remplacera la passerelle actuelle (photo ci-contre) et favorisera l'aménagement urbain.

PHOTOS : MAUBOUSSIN/SG-AV

La nouvelle passerelle, fermée, constituera un véritable lien urbain, large de dix mètres (contre deux et demi actuellement), intégrant deux trottoirs roulants. Cette passerelle reliera les quartiers est et ouest et représentera un élément majeur de l'aménagement urbain. Elle débouchera, de part et d'autre, sur deux places entourées de cafés et de commerces. En fait, tout l'aménagement du quartier est lié à celui d'une

nt fort pour les industriels

plate-forme ferroviaire qui connaît de graves dysfonctionnements.

Nous souhaitons un complexe de gares confortable qui offre des services, et qui donne une image moderne de la ville qu'elle dessert. La clientèle de bureaux est exigeante quant à la qualité de service. En cela, la démarche pôle multimodal nous intéresse."

Dossier réalisé par
Yvonne Kappès-Grangé



D.J.PUYSSG-AV

Agent de pôle à Gallieni

A Gallieni, Michel Fournier a été nommé agent de pôle, une fonction « sur mesure » qui n'existe pas actuellement en tant que métier. Ses missions sont la surveillance du site et l'information des voyageurs.

« Plusieurs fois par jour, je fais la tournée des lieux. Gare routière – six lignes de bus, Eurolines –, gare d'arrivée des bus longue distance, métro – terminus de la ligne 3. La visite dure entre un quart d'heure et vingt minutes. Je signale les dégradations au gradé de terminus pour le métro, et, pour les bus, je passe les dépêches. En ce qui concerne les autocollants ou les graffitis, je prévient la Comatec. Avec les SDF, des "habitués", j'ai passé un accord : ils ne salissent ni ne dégradent rien et je les laisse tranquilles. Il y a aussi, près de Gallieni, six grands hôtels, dont un Campanile. Quand leurs cars gênent nos bus, je vais prévenir les gérants, avant de faire intervenir le commissariat. »
On l'aura compris, pour Michel Fournier, tout repose sur les bonnes relations qu'il a su établir avec ses différents interlocuteurs, et sur une connaissance approfondie de

l'environnement. Pendant sa tournée, Michel Fournier renseigne aussi les voyageurs, et, pour cet ancien machiniste, c'est un contact différent avec la clientèle.

Mais un contact important et, déjà, Michel songe à réaliser un guide multimodal pour le site, comme "Essentiel" à la Défense. Avec un espoir, que son action fasse des émules et que son poste soit reconnu comme un métier à part entière.



MARGUERITE/SG-AV

Depuis mars dernier, les agents peuvent consulter librement dans toutes les spécialités à l'extérieur de l'entreprise. Un choix qui incite le service médical à améliorer la qualité du service.

L'offre du service médical

Depuis le 2 mars, les agents peuvent consulter, à l'extérieur de l'entreprise, les médecins exerçant toutes les spécialités (à l'exception de la radiologie, de l'échographie et des analyses médicales). Les consultations ont lieu pendant le temps personnel, avec avance des fonds et remboursement selon les règles du régime général de la Sécurité sociale.

« Ce libre choix, demandé à maintes reprises par le personnel et validé par l'enquête Echo VI, nous incite à offrir aux agents un service médical de qualité, constate Françoise Gasser-Coze, responsable de l'Espace Santé, unité Prestations sociales, département PPP. C'est primordial si nous voulons que les agents continuent à venir consulter dans nos centres médicaux. »

L'Espace Santé est un réseau de vingt-deux centres pluridisciplinaires, médico-dentaires, ou de médecine générale, gratuits, avec consultations pendant le temps de travail – selon les nécessités du service –, que l'entreprise met à la disposition de ses agents sous statut. Les conjoints, enfants de ces agents et retraités, quant à eux, sont soumis au régime général de la Sécurité sociale et

gérés par la CCAS. A noter, en complément des prestations des centres médicaux, pour les actifs, les services sanitaires annexes (SSA), qui proposent trois services dentaires spécialisés dans la pose des prothèses et deux services d'optique. Hors de l'entreprise, l'Espace Santé offre aux agents un réseau de médecins généralistes agréés.

« Nous nous efforçons de diversifier le choix des praticiens et veillons, sous la responsabilité médicale du docteur Reignier, médecin en chef, et des trois médecins-chefs consultants, à des recrutements de qualité. » Les médecins sont salariés à temps partiel. Professeurs, anciens internes ou chefs de clinique, ils exercent également à l'hôpital, comme

libéraux (parfois autorisés à des dépassements d'honoraires), ou sont salariés ailleurs. Selon Françoise Gasser-Coze, « certains agents, qui les consultaient à l'extérieur, reviennent maintenant à l'Espace Santé pour des raisons de temps et de coût compréhensibles. De plus, nous mettons à la disposition des praticiens un matériel médical à la pointe du progrès régulièrement renouvelé (tables de radiographie, échographe, défibrillateur...). Le personnel infirmier est très vigilant sur l'hygiène, compte tenu des risques actuels. Par exemple, nous allons changer, plus tôt que ne l'exige la législation, le matériel de stérilisation de l'outillage dentaire ».

Des centres modernes et performants

« Nous nous sommes attachés, ces dernières années, à améliorer la qualité des soins offerts à notre clientèle, conclut Françoise Gasser-Coze. La création de la station centrale de Lachambeaudie, en 1992, en est un premier signe, suivi par la modernisation de nombreux centres et la mise en service, en 1997, du centre médical de Championnet. » Résultat, ce sont des centres confortables, modernes, accueillants et performants, appréciés tant par les praticiens et le personnel infirmier que par les patients. Dans certaines spécialités, l'augmentation du chiffre des consultants en témoigne : Lachambeaudie reçoit en moyenne cinquante patients par jour. ■

Simone Feignier

L'Espace Santé, c'est :

166 praticiens, soit 34 généralistes, 26 dentistes, 104 spécialistes, 2 pharmaciens biologistes. Environ 900 médecins sont agréés en région Ile-de-France, et au-delà, pour satisfaire les agents qui résident de plus en plus loin de Paris. Personnel paramédical : 95, dont infirmiers, manipulateurs radio, techniciens de laboratoire.



SOINS ET EXAMENS

Consultations, mode d'emploi

● Dans l'entreprise : consultations, soins et examens dans les centres médicaux de l'Espace Santé. Ils sont effectués par des médecins généralistes, spécialistes, ou des chirurgiens-dentistes, sur rendez-vous pris directement par l'agent. Ils sont gratuits. Ils peuvent être effectués pendant le temps de travail, sous réserve des nécessités de service.

● Hors de l'entreprise : consultations, soins et examens à l'extérieur de l'entreprise. Ils ont lieu uniquement en dehors des heures de service.

■ Après de médecins généralistes agréés par l'Espace Santé (hors compétence particulière, comme la phlébologie). Ils sont gratuits, au cabinet du médecin ou à domicile. **Cas particulier** : en cas d'urgence justifiée, ou si la commune de résidence de l'agent est dépourvue de médecin agréé, celui-ci peut consulter un médecin généraliste non agréé. L'agent fait l'avance des fonds et est remboursé à 100 % du tarif de la Sécurité sociale.

■ Après de médecins spécialistes. L'agent doit faire l'avance des fonds et

est remboursé selon le tarif de responsabilité de la Sécurité sociale.

● Les feuilles de soins doivent être adressées au Bureau des remboursements médicaux des agents en activité, LAC G 22, 30, rue Championnet, 75887 Paris Cedex 18, ou LAC G 22-CH 30 Championnet, par courrier intérieur.

● Les examens radiologiques ou de laboratoire prescrits par des médecins agréés ou extérieurs peuvent être effectués dans les centres médicaux de l'Espace Santé.



CINQ SECTEURS ET UNE CENTRALE

Les centres médicaux de l'Espace Santé

Les centres médicaux pluridisciplinaires, ou médico-dentaires, ou de médecine générale sont répartis en cinq secteurs, ainsi qu'en une centrale médicale. Ils sont gérés chacun par une animatrice, appartenant au personnel infirmier.

● Secteur 1

■ Championnet : médecine générale, dentaire, cardiologie, chirurgie, dermatologie, ophtalmologie, oto-rhino-laryngologie, rhumatologie, radiologie, services de prothèse dentaire et d'optique des services sanitaires annexes (SSA).

■ Pleyel : médico-dentaire. Contact - Elisabeth Vallas, tél. : (01 44 9) 2 95 09.

● Secteur 2

■ Bourdon, Pantin, Pavillons : médico-dentaire.

■ Saint-Fargeau, Vallès : médecine générale. Contact - Sylvie Caillault, tél. : (01 48 0) 4 20 74.

● Secteur 3

■ Neuilly-Plaisance : médecine générale, dentaire, ophtalmologie, et service de prothèse dentaire des SSA.

■ Val-de-Fontenay, La Varenne,

Vincennes : médico-dentaire.

■ Maraichers : médecine générale. Contact - Arlette Launay, tél. : (01 49 5) 7 83 89.

● Secteur 4

■ Porte d'Orléans : médecine générale, homéopathie, dentaire, gynécologie, psychiatrie, urologie.

■ Denfert-Rochereau, Choisy, Vaugirard, Thiais : médico-dentaire.

■ Point-du-Jour : médecine générale. Contact - Thérèse Blouin, tél. : (01 40 4) 8 77 15.

● Secteur 5

■ Châtelet : médecine générale, homéopathie, dentaire, endocrinologie.

■ Ruell : médico-dentaire.

■ Lyon-Bercy : médecine générale. Contact - Rolande Clabault, tél. : (01 40 0) 2 38 51.

● Lachambeaudie : centre pluridisciplinaire

■ Service de radiologie et d'échographie. Contact - Annie Damy, tél. : (01 49 2) 8 48 83.

■ Laboratoire d'analyses médicales. Contact - Janine Tourtois, tél. : (01 49 2) 8 48 73.

■ Chirurgie, neurologie, psychiatrie, médecine physique, rhumatologie.

Contact - Josette Bancel, tél. : (01 49 2) 8 48 23.

■ Angéiologie, gastro-entérologie, proctologie, ophtalmologie, dentaire, parodontologie, stomatologie, oto-rhino-laryngologie, gynécologie et service de prothèse dentaire et d'optique des SSA.

Contact - Françoise Hochet, tél. : (01 49 2) 8 48 43.

■ Cardiologie, dermatologie, allergologie, néphrologie, pneumologie, urologie. Contact - Yves Bailleterie, tél. : (01 49 2) 8 48 63.

■ Tous les centres effectuent, certains matins, des prises de sang.

■ Les consultations ont lieu sur rendez-vous, pris directement par l'agent, de 8 h 15 à 12 h 15 du lundi au vendredi ; 13 à 17 heures les lundis et mardis ; 13 heures à 16 h 30 les mercredis et jeudis ; 13 à 16 heures le vendredi.

■ Les agents sont affectés à un secteur ou à un centre pluridisciplinaire, mais peuvent consulter dans un autre, avec l'accord de leur hiérarchie.

Dugny : mobil

Un engin explosif datant de la Seconde Guerre mondiale a été détruit, le jeudi 5 mars, à Dugny, en Seine-Saint-Denis. La RATP avait reçu, des préfets de Seine-Saint-Denis et du Val-d'Oise, un ordre de réquisition concernant vingt-six autobus, nécessaires à l'évacuation des populations de Dugny et du sud de Garges-lès-Gonesse. La mise à disposition des bus a été organisée par le service Touristique et de Locations (STL), et l'opération d'évacuation des populations coordonnée par le centre bus de Flandre, sous la vigilance de la Permanence générale Bus.

La bombe a été trouvée à un mètre trente de profondeur sur un chantier de construction de logements à la caserne de Rose, à Dugny. Déjà, le 8 décembre 1997, la participation de la RATP avait été demandée pour évacuer mille deux cents habitants de Dugny après la découverte d'une bombe sur le même chantier.



DUPIV/SG-AV

... et la dépanneuse

Une dépanneuse du centre de Bastille-MRB se tient prête à intervenir dans les meilleurs délais, en cas de défaillance d'un bus. Le 8 décembre 1997, la dépanneuse avait porté secours à... une voiture du Samu en difficulté. Un bus intendance est fourni par les ateliers de Choisy-MRF. Des agents de la Brigade de surveillance (Bus) et deux équipes du GPSR (SEC) assurent l'information des voyageurs des lignes 133 et 249, dont l'exploitation a été perturbée entre 8 heures et 14 h 10.

On se restaure

Un repas est offert par la municipalité de Dugny aux équipes de la RATP, installées dans le hall 4 du parc des Expositions du Bourget. Ce dernier abritait également les enfants des écoles primaires de Dugny et leurs instituteurs, les familles ayant été installées dans le hall 3.



DUPIV/SG-AV



DUPIV/SG-AV

Vingt-six bus sont à pied d'œuvre...

Jeu

Evacuation d'un jour



DUPUY/SG-AV

Dugny, ville morte

Dugny s'est vidée de ses habitants. Restent ceux qui ont refusé de quitter leur logement. Aucun texte juridique ne les y oblige, mais la police doit se présenter à leur domicile pour leur faire signer une décharge. La ville, déjà évacuée en 1992, 1995, et en décembre 1997, est située en bordure de l'aéroport du Bourget. Pendant la dernière guerre, les avions allemands portaient de cet aéroport pour pilonner l'Angleterre. Ce secteur a donc été largement bombardé par les Alliés en 1943-1944.

AFP/JACK GUEZ/shmp



Les artificiers opèrent

13 h 36 : après deux tentatives de désamorçage, les artificiers du Nedex (neutralisation, enlèvement et destruction d'explosifs), du ministère de la Défense, font exploser la bombe de deux cent cinquante kilos, après l'avoir recouverte de quatre tonnes de terre.



Histoire de bombes

- 8 décembre 1997 : bombe de 500 kilos découverte à la caserne de Rose à Dugny ;
- 1^{er} octobre 1997 : bombe de 500 kilos découverte sur le chantier d'une école à Etampes ;
- 4 juin 1997 : bombe de 250 kilos repérée dans un chantier au cœur de la ZAC-Rive gauche, à 200 mètres des voies de la gare d'Austerlitz ;
- 20 janvier 1995 : bombe découverte sur le chantier de la A14 à Nanterre ;
- 22 juillet 1994 : bombe de 250 kilos sur un chantier à Ivry-sur-Seine.

15 heures : fin de l'opération d'évacuation

14 heures : après environ quatre heures d'attente au parc des Expositions du Bourget, les mille huit cents personnes évacuées sont rapatriées par les autobus. Les enfants des écoles sont ramenés vers leurs établissements puis les adultes vers le centre-ville. 15 heures, fin de l'opération d'évacuation. « Aucun incident ni accident n'est à signaler », mentionnera le lendemain la main courante de la Permanence générale Bus.



DUPUY/SG-AV



Daniel Ledoigt, conducteur sur la ligne B, et Isabelle Maupu, enseignante et agent RATP.

L'anglais sans peine

Depuis 1995, trois agents du RER B dispensent des cours d'anglais à leurs collègues agents des gares et conducteurs. Aujourd'hui, ils sont 250 à avoir suivi leur formation. Témoignages de trois d'entre eux.

J'ai décidé de me remettre à l'anglais pour répondre aux demandes des nombreux touristes et étrangers qui transitent par ma gare », explique Céline Debelle, agent des gares à Le Guichet. « Pour moi, c'est plutôt en prévision de la Coupe du monde de football », poursuit Noël Djébali, agent des gares à Arcueil-Cachan.

« Quant à moi, confie Daniel Ledoigt, conducteur sur la ligne B, c'est en voyageant à l'étranger que je me suis aperçu que l'anglais était la langue internationale, qui permet de mieux voyager. » Trois agents, trois approches différentes. Mais ils se rejoignent sur un point : « Un point important, tiennent-

ils à préciser. *Nous n'aurions pas suivi ces cours s'ils avaient été dispensés par des enseignants professionnels.* » Ainsi, il était capital, pour les futurs étudiants, que les enseignants soient des agents de la RATP, voire des agents de la ligne.

C'est en 1995 que le RER B décide de créer un laboratoire pour y dispenser des cours d'anglais. Tout d'abord réservés aux agents des gares, ils seront ensuite étendus aux conducteurs (voir encadré ci-dessous).

Actuellement, Anne-Marie Juniet, Isabelle Maupu et Denis Sochon ont la charge de cette délicate mission. Ils ont été sélectionnés pour leur parfaite maîtrise de la langue anglaise, mais aussi pour leur bonne connaissance des

→ Un labo gare du Luxembourg

Le laboratoire d'anglais a été créé, en 1995, par le département du RER B, qui met à la disposition des agents une salle de la gare Luxembourg, spécialement aménagée pour l'enseignement des langues. La gestion des « étudiants » et des « remplaçants » est assurée par Jean-Marc Lescure et Pierre Appéré, sans

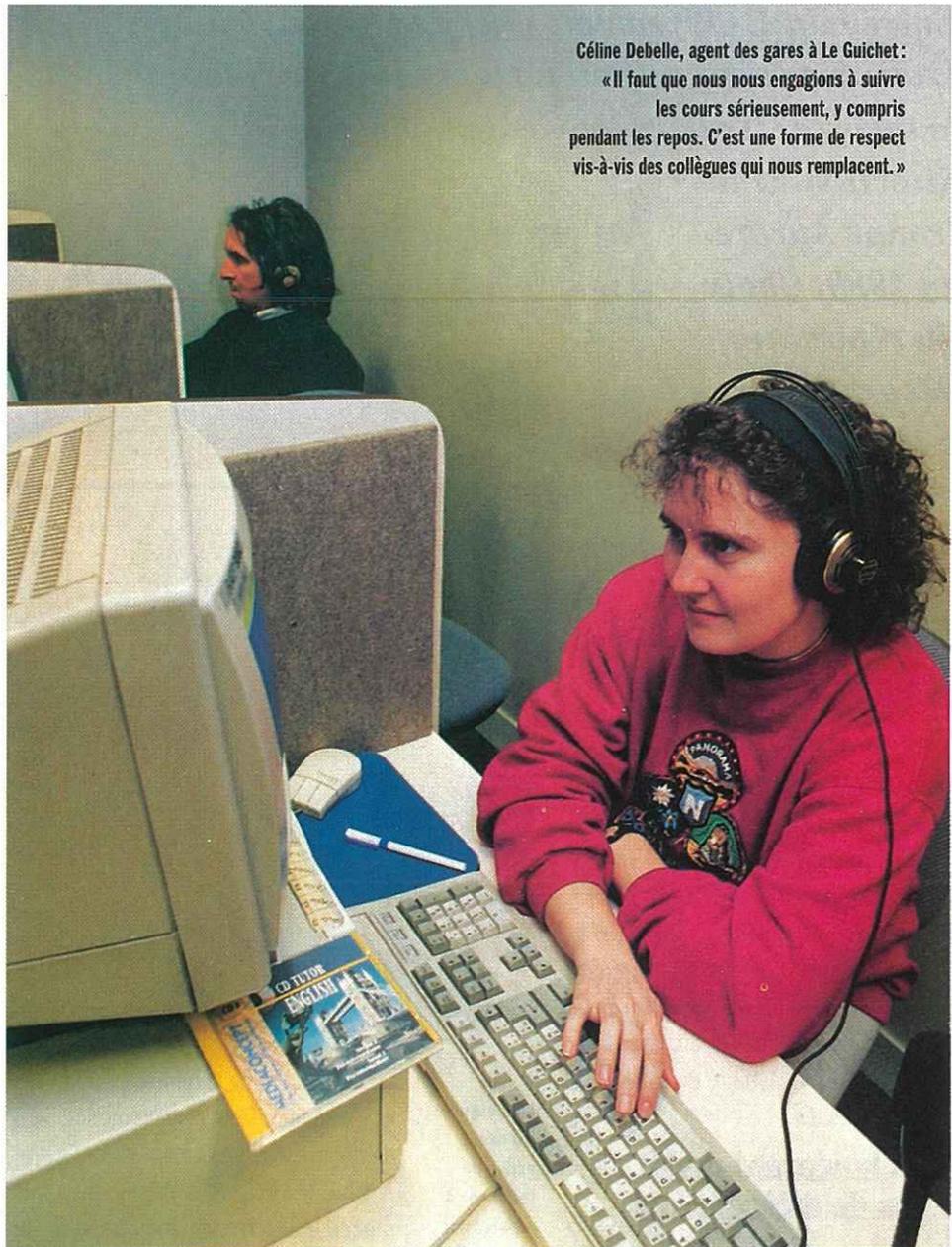
qui rien ne serait possible. La mise au point des formations a été élaborée par Dan Donné, Paul Martinez et Denis Sochon. Puis l'équipe a été enrichie par les arrivées d'Anne-Marie Juniet et d'Isabelle Maupu qui, avec Denis Sochon, ont amélioré et développé des outils pédagogiques.

agents, de leurs métiers et de leurs difficultés. Car si ce « job » consiste à enseigner la langue anglaise, il s'agit aussi d'écouter les agents, de les comprendre et de moduler l'enseignement selon les situations. Tout un programme.

Un cours s'étale sur douze semaines à raison de trois heures par semaine, du lundi au vendredi, sur trois niveaux de difficultés : débutant, intermédiaire et perfectionné. « En effet, précise Céline, j'ai quitté le lycée depuis peu de temps. L'ambiance des cours ne me convenait plus. Reprendre l'anglais avec eux, c'est totalement différent, mieux, c'est enrichissant. On se sent poussé en avant, soutenu quand cela est nécessaire et respecté dans nos différences. C'est important pour l'apprentissage d'une langue. »

Travail, entraide et enthousiasme

Cependant, sympathie, compréhension et pédagogie n'épargnent pas la charge de travail qu'il est nécessaire à chacun de produire. « Bien sûr, intervient Daniel, nous avons chaque semaine des devoirs et des interrogations. En revanche, nous n'avons pas cette angoisse que l'on connaît lorsque l'on assiste ailleurs à certains cours. Et puis, nous connaissant bien, on s'entraide. » Chaque groupe est composé de cinq ou six agents issus de métiers différents. « C'est une excellente idée, explique Noël. Le fait d'être avec des conducteurs permet de mieux faire évoluer le regard que l'on porte sur eux. » La preuve, les cours obtiennent un véritable succès. Depuis 1995, ils sont plus de deux cent cinquante, agents des gares et conducteurs, à être passés par le laboratoire. « C'est souvent l'encadrement qui nous y encourage, poursuit Céline. Mais, attention ! De notre côté, il faut que nous nous engagions à suivre les cours "sérieusement", y compris pendant les repos. C'est une forme de



Céline Debelle, agent des gares à Le Guichet :
« Il faut que nous nous engagions à suivre les cours sérieusement, y compris pendant les repos. C'est une forme de respect vis-à-vis des collègues qui nous remplacent. »

respect vis-à-vis des collègues qui nous remplacent pendant notre absence. » De plus, chaque agent doit être porteur de sa tenue. « C'est normal, poursuit Noël, nous sommes avant tout des agents de l'exploitation. En nous remplaçant, nos collègues sont solidaires de notre démarche et, pour notre part, on doit s'attendre à réintégrer notre poste en cas d'urgence. »

Une belle expérience

En conclusion, une expérience hors du commun et ce, grâce à un encadrement porteur, des collègues solidaires et des

enseignants d'exception. Mais pour quel résultat ? « C'est simple, estime Noël. Hier, j'étais désorienté quand les Anglais m'interpellaient. Aujourd'hui, je les comprends... et ils me comprennent. » Affirmation reprise par Céline, qui ajoute : « Je conseille à tous ceux qui peuvent suivre ces cours de le faire sans hésiter. C'est souhaitable pour le travail d'un agent des gares, mais aussi pour participer à l'éducation de ses enfants. » Plus largement, conclut Daniel, « c'est une ouverture vers les autres. A notre époque, c'est une nécessité. » ■

Jacques Teixeira

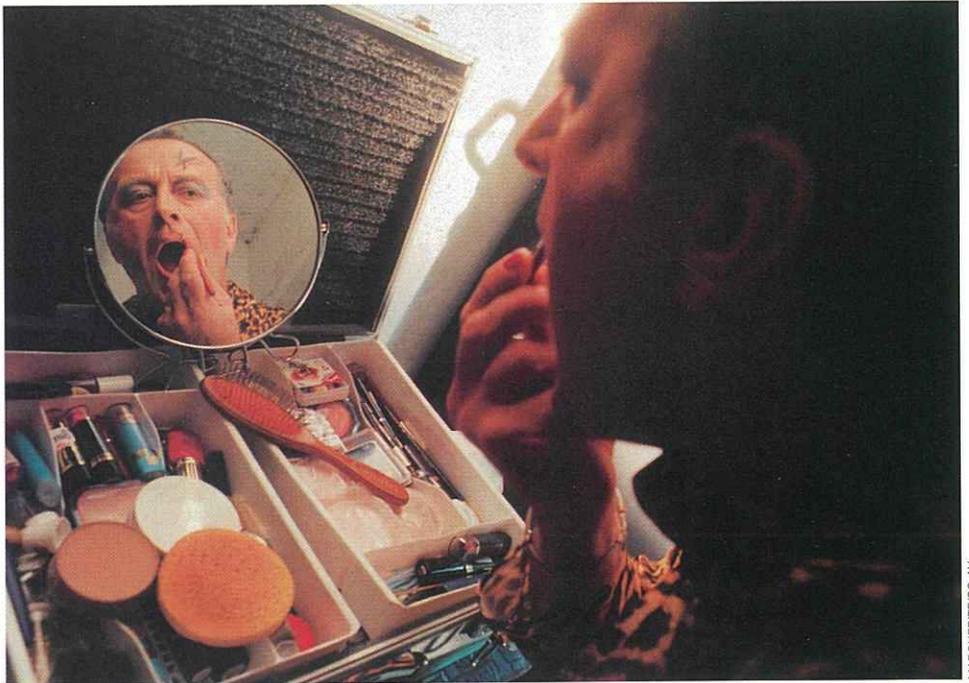
Entré à la RATP comme chef de station, Claude Laucournet est revenu à sa passion première : le théâtre. D'abord, comédien, il prend la direction de la troupe Aurore en 1989. Choix du répertoire, décoration, casting, mise en scène, administration... Il doit tout superviser.

Claude, homme de théâtre

Du métier de chef de poste sur la ligne A du RER à la responsabilité de la troupe de théâtre de la RATP : c'est le parcours peu commun accompli par Claude Laucournet. « J'étais monté du Limousin à Paris au début des années 60 pour faire du cinéma et je suis entré au métro comme chef de station... » En 1973, Claude, poursuivi par sa passion, rejoint la troupe Aurore comme comédien, puis comme membre du bureau, avant de prendre la responsabilité de la section comédie variétés.

Du boulevard mais pas de caleçonnade

C'est en 1989 qu'il obtient sa mutation à la tête de la troupe, « ce qui m'a permis de vivre ma passion, la privilégiant ainsi par rapport à ma carrière, un choix que j'ai fait ». Choix du répertoire, casting, décoration, mise en scène, mais aussi gestion et administration, le responsable d'Aurore doit tout superviser. La troupe comprend une quinzaine de comédiens, dont la majorité sont des agents de la RATP, les autres ayant en général un parent ou un ami dans l'entreprise. Ils répètent le soir, en dehors de leurs heures de travail ou, sinon, ils bénéficient de relèves. A côté des comédiens, sont aussi présents décorateur, techni-



Claude Laucournet : « Il m'est arrivé de renoncer à monter une pièce parce que je ne disposais pas du comédien répondant au rôle. »

rien du son et de la lumière, ouvreuses et costumière. Tout ce petit monde, féru de théâtre, est bénévole.

A Claude revient le choix des trois pièces qui seront jouées pendant la saison : « Je dois tenir compte de différentes contraintes pour retenir une pièce. Les décors, tout d'abord : chaque spectacle ne doit pas en changer plus de deux fois, pour des raisons de stockage et de mise en place. Puis l'écriture : nous nous cantonnons dans la comédie policière ou de boulevard, en évitant cependant la "caleçonnade". Nous évitons le répertoire classique, qui est un genre très difficile et exige énormément de travail. Enfin, les droits d'auteur : certains sont trop élevés, et il y a des auteurs ou leur famille qui refusent d'être joués par des troupes amateurs... » Claude n'oublie pas non plus

les goûts du public d'Aurore : « Des fidèles qui attendent de nous que nous interprétions le répertoire auquel ils sont habitués et qu'ils apprécient. Nous le savons par les sondages faits de temps en temps à la fin des spectacles. » Les chiffres en témoignent : huit cents spectateurs en moyenne pour chaque pièce en 1973, deux mille cinq cents entrées en 1997.

Nous manquons de jeunes !

Claude, ensuite, distribue les rôles : « Il m'est arrivé de renoncer à monter une pièce parce que je ne disposais pas du comédien répondant au rôle. » Vient dès lors le temps de la fabrication des décors, d'après une maquette réalisée par Claude, et celui des répétitions. Tout se passe à la station Gallieni, dans un espace situé au-dessus des quais et prêt

Un diplôme pour la sécurité

Le jeudi 5 mars, Michèle Gendreau-Massaloux, recteur de l'Académie de Paris, a remis officiellement le brevet professionnel d'agent technique de sécurité dans les transports (BPATST) à dix-huit agents du Groupe de protection et de sécurité du réseau (GPSR). « Le premier diplôme du genre, pour ce secteur économique, qui se voit ainsi doté d'un enseignement agréé par l'Education nationale, d'un savoir-faire reconnu et d'une cohérence dans l'exercice de ses activités professionnelles », souligne Didier Mathet, responsable de l'unité Formation et Prévention du département Environnement et Sécurité. Tout commence en septembre 1994. « Certes, précise Didier Mathet, il existait bien un CAP et un BEP "sécurité des biens", mais il n'y avait pas de brevet se rapportant à la "sécurité des personnes". Pourtant, il était important de confectionner un programme, sanctionné par un brevet spécialisé, qui soit en mesure de répondre à un réel besoin de la profession, tout en contribuant à la moralisation de cette dernière. » D'où le choix d'une formation dispensée en alternance avec l'Education nationale et la RATP. Au programme, six unités capitalisables : expression française et ouverture sur le monde, environnement économique et juridique du transport, entraînement physique et foncier, prévention et intervention sur le terrain. « Proposer un diplôme qui soit la garantie d'un professionnalisme exigeant, et qui soit reconnu par tous,

notamment par les responsables de ce secteur d'activité, tel était notre objectif », conclut Didier Mathet.

Contact - Didier Mathet,
tél. : (01 44 6)8 46 11.

Risques professionnels : MRB décerne son trophée

C'est l'atelier de maintenance industriel sud (AMI-Sud à MRB) qui a remporté le trophée du Challenge sécurité MRB 1997-1998. Cet atelier entretient et répare l'outillage servant à la maintenance des bus dans les différents centres. Ce prix, décerné à l'occasion du Sixième Forum de la prévention des risques professionnels de MRB, le 16 mars, récompense le bon niveau atteint dans trois domaines : l'évolution du taux de fréquence d'accidents, l'indice qualité - qui regroupe quatorze critères notés lors des quatre visites annuelles effectuées dans les centres et ateliers - et les rapports d'accidents réalisés chaque fois qu'il s'en produit un. Quant à l'évolution du nombre d'accidents du travail relatif au département, de deux cent cinquante en 1993 à moins de deux cents en 1997, la baisse a été continue, exception faite de l'année 1996 qui a connu une remontée - près de deux cent cinquante - inexplicable. Plusieurs causes d'accidents ont été repérées : les méthodes de travail (utilisation des outils, gestes et postures...), le milieu environnemental (emplacement des machines...) et les opérateurs (manque de transmission du savoir-faire). De nombreux accidents provenant de mauvaises manipulations, le département appelle à une plus grande participation au stage « Gestes et postures », notamment pour les nouveaux embauchés.

Contact - Jacques Bounot, MRB,
tél. : (01 49 2)5 51 71.



MARGUERITE/SG-AV

par la ligne 3. Etape finale, les représentations ont lieu dans la salle prêtée par la Mutuelle RATP. « Nous avons beaucoup de chance, car la Mutuelle a accepté que nous laissions les décors sur place tout le temps des représentations, ce qui nous évite de les monter et de les démonter à chaque fois. »

Pendant deux semaines, l'été, la troupe se transporte avec décors et bagages dans des centres de vacances du CRE-RATP. Les représentations ont lieu dans les théâtres municipaux. A la rentrée, Aurore reprendra les répétitions en soirée, auxquelles s'ajoutent la trentaine de représentations par saison, en matinée, soirée et le week-end. « Cela demande un travail soutenu et une présence qui rebutent parfois les jeunes qui se présentent. C'est dommage, car il est nécessaire que l'équipe se renouvelle, et nous manquons de jeunes ! » ■

Simone Feignier

Aurore, 64 ans déjà

La compagnie théâtrale « Aurore » a été créée en 1934 par la STCRP, Société des transports en commun de la région parisienne. Elle fait partie des œuvres sociales contrôlées par le Comité central d'entreprise (CRE). Ses locaux sont situés 44, rue des Maraîchers, 75020 Paris, tél. : (01 40 0)2 49 39. Réservations sur place, du lundi au vendredi de 14 à 18 heures. Représentations : salle de la Mutuelle RATP, 62, quai de la Rapée, 75012 Paris.





D.R.

Exposition La lettre et le rivage

En février-mars 1998, exposition des œuvres de Georges Amar (CML) à la Maison de la RATP. Les tableaux sont des laques, nées de la complémentarité de Georges et de Liên, son épouse. « Alors que ma peinture est rapide dans sa technique – acrylique, collage ou encre de Chine –, sa concrétisation sous forme de laque représente un travail de longue haleine : en associant vitesse et lenteur, l'œuvre s'inscrit dans la durée. » Chaque tableau traduit le rapport du dessin de la lettre avec la nature, dont les formes représentent elles-mêmes un langage. Le rivage – et particulièrement les côtes normandes – constitue un site privilégié d'inspiration. « Car la nature donne aussi des signes, nous devons les redécouvrir, réapprendre à écouter et à lire le monde. »

Contact : Georges Amar, CML, tél. : (01 44 6) 8 27 07.

Portrait Ça plane pour lui

« J'aime les sensations fortes, là où l'on peut se dépasser », affirme Philippe Huet, conducteur RER sur la ligne B. En 1986, un copain militaire lui révèle que le saut en parachute provoque une forte montée du taux d'adrénaline. Aussitôt, Philippe essaie un saut d'initiation, à 1 000 mètres, en sortie automatique, au sein du Para Club de la RATP. « Malgré l'appréhension, j'ai sauté le premier... Dès l'atterrissage, je me suis dit : "Je dois aller beaucoup plus loin." » Début d'une irrésistible passion. « Ce défi

convenait totalement à mon profil, chaque saut m'apportant des sensations nouvelles. » Sportif accompli, Philippe combine plaisir du saut, « la descente en parachute est très agréable, on admire le paysage », et la volonté d'accomplir un résultat. Il s'initie alors au « vol relatif », une sortie à 3 500 mètres, en groupe (de trois à seize sauteurs ou plus), où l'on doit réaliser un programme de figures déterminées à l'avance en un minimum de temps (moins de trente-cinq secondes). Une discipline qui exige « vivacité,

anticipation, conditions physiques et psychologiques maximales, bonne mémorisation des gestes ». Classé troisième au championnat de France en 1996, Philippe ajoute à sa passion le plaisir d'enseigner : « Faire découvrir la discipline et mettre à l'aise le stagiaire dans un domaine où le stress est d'abord présent. »
Contact : Para Club RATP, au (01 40 0) 2 32 26. Philippe Huet, au 01 46 30 70 81 (personnel).



DUPUY/SSAV



D.R.



Une salle de cours du centre Van Dyck en 1958.

1998, l'année des anniversaires

Il y a cent ans, le 30 mars 1898, paraissait la déclaration d'utilité publique du métro parisien. Cette loi autorise l'établissement dans Paris d'un chemin de fer métropolitain à traction électrique destiné au transport des voyageurs et de leurs bagages à main. Le texte de la déclaration d'utilité publique du métro, du 30 mars 1898, précise aussi le tracé des lignes et les dimensions du matériel et de la voie.

Il y a cinquante ans, le 21 mars 1948, paraissait la loi instituant la création de la RATP. Issue de compromis intervenus à l'Assemblée nationale entre 1945, époque des nationalisations, et 1948, période dominée par la « troisième force », la RATP naît dans un contexte favorable aux formules d'économie mixte. La loi du 21 mars 1948 institue à la fois un Office régional des transports parisiens, autorité régulatrice à laquelle succédera le Syndicat des transports parisiens, et un établissement public à caractère commercial (Epic) : la Régie autonome des transports parisiens (RATP).

Les formations au temps de Van Dyck

Les agents ne se formeront plus au 8 de l'avenue Van-Dyck. Le centre de formation a fermé ses portes en janvier dernier. Rétrospectives.

Depuis le mois de janvier 1998, les dernières formations que dispensait le Centre de perfectionnement technique et administratif (CPTA) ont été transférées au centre bus de Vitry. Avec ce déménagement, c'est une page de cinquante ans d'histoire de la promotion sociale qui vient d'être tournée.

Les prémices de la création du CPTA remontent à l'année 1926. A cette époque, la Société des transports en commun de la région parisienne (STCRP) organise un enseignement de technique automobile, dans un local du dépôt de Montrouge.

Dans le même temps, la Compagnie du chemin de fer métropolitain de Paris (CMP) instaure des cours donnant accès au grade d'« aspirant-électricien », rue

Chanoinesse, dans un local annexe de la sous-station Cité. Interrompus par les hostilités, ils reprendront le 30 décembre 1941. Le 1^{er} janvier 1942, la CMP se voit confier la gestion des réseaux de surface, assurée jusqu'alors par la STCRP. Le programme, étendu à la mécanique appliquée, est porté à deux ans et le terme « aspirant-électricien » est remplacé par celui d'« aspirant ».

Désormais, une politique de promotion sociale est impulsée. 1943 : conférences préparatoires au concours de cadre administratif « rédacteur ». 1944 : cycle d'enseignement complet d'aspirants et de rédacteurs et, sous les auspices des syndicats CGT, quatre cours de perfectionnement en calcul, mécanique, électricité et matériel sont dispensés à la Bourse du Travail, rue du Château-d'eau. Mais, c'est à partir de la session 1945-1946 que tous les enseignements seront regroupés dans les locaux en sous-sol de

l'ancienne boucle de Villiers, où l'on accède par un escalier de soixante-douze marches qui, sous les grands arbres du parc de Monceau, plonge dans le souterrain au bout de l'avenue Van-Dyck. Dès lors, pour accompagner le développement considérable des formations, une bibliothèque et un laboratoire d'électricité sont créés ; un cycle de conférences culturelles, soutenues par Raoul Dautry, Georges Duhamel, Jean Fourastié, Jean Painlevé et André Siegfried, est inauguré ; cinquante-six ouvrages traitant de disciplines techniques, scientifiques et économiques sont édités, etc.

Le sigle CPTA est officialisé en 1946. Enfin, le 1^{er} janvier 1949, apparaît la mention RATP sur les affiches annonçant les inscriptions aux cours. ■

Jacques Teixeira

Source - Archives de la RATP, PAT, tél. : (01 49 5) 7 82 67.



On arrête
tous notre **film**,
le bus c'est pas
une diligence.

respect!

