

Entre & lignes

MARS - AVRIL 2000 - N°99

17 F



Acc

QUEL RÉSEAU POUR DEMAIN ?





Événement Au programme des cent ans du métro

Inaugurations des stations du centenaire, de l'entrée de métro à la station Palais-Royal, édition du livre « Conducteurs du siècle », promenade à bord d'un Sprague... De multiples manifestations célèbrent les cent ans du métro.

Depuis le 8 avril, le livre *Conducteurs du siècle* (Éditions Textuel, diffusion Le Seuil), distribué à tous les conducteurs, est disponible dans les librairies. À travers des témoignages ou des anecdotes racontés par une cinquantaine de conducteurs, cet ouvrage retrace l'histoire de cent ans de métro. Un livre de 160 pages illustré de photographies où se mêlent l'évolution du métro et de la société. Hommes, femmes, retraités ou actifs, du doyen des conducteurs, âgé aujourd'hui de 103 ans,

au plus jeune dans le métier, livrent des moments forts de leur expérience du métropolitain. Ils rappellent les rites ou les habitudes des voyageurs, les changements sociaux, le brassage des populations, parlent des odeurs, des sons...

Et une gamme de produits dérivés

Par ailleurs, la célébration des cent ans du métro s'organise autour de diverses manifestations. Jusqu'à la fin du mois de mars, une exposition est réalisée sur Hector Guimard à Porte-Dauphine (ligne 2).

Le 20 mars, après la station Tuileries, la station du centenaire, Europe (ligne 3), consacrée à... l'Europe, a été inaugurée. Les sept autres stations seront aménagées dans le courant de l'année (Saint-Germain-des-Prés sur le thème de la création puis Luxembourg pour l'écologie urbaine...).

En avril, pour les nostalgiques du Sprague,

ce train sera remis sur les rails et circulera deux dimanches par mois sur un tronçon de la ligne 6. Des voyages payants ouverts à tous (plein tarif : 80 francs). Une gamme de produits dérivés (tee-shirts, briquets, stylos...), déclinée autour du patrimoine de la RATP, sera exposée et mise en vente dans la première boutique « Cent ans de métro », située dans la salle des échanges de Châtelet-les-Halles.

Le mois de juin verra l'inauguration de la bouche de métro à la station Palais-Royal (ligne 1), place Colette. Une œuvre imaginée par le sculpteur contemporain Jean-Michel Othoniel mêlant le verre au métal.

Et, pour fêter l'événement le plus marquant de l'histoire du métro, la date anniversaire de son ouverture, le 19 juillet, une exposition-spectacle, « Le siècle Métro », sera présentée dans le hall de la Maison de la RATP.

Catherine Houël

conducteurs
du
siècle

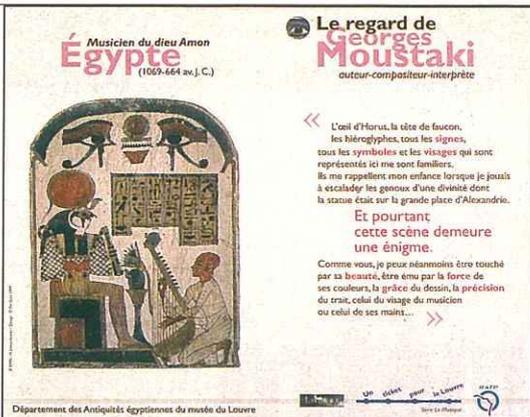


textuel

ITA partenaire du lycée Guimard

Au début de février, l'entité ITA-AMI Interventions signait un accord de partenariat avec le lycée professionnel régional du bâtiment Hector-Guimard, situé dans le XIX^e arrondissement. Réunis autour d'Hector Guimard et de la référence historique de l'Art nouveau, les deux partenaires s'engagent à développer des actions communes dans les années à venir. Déjà prévus au

programme, la visite des ateliers de restauration d'Italie et de Stalingrad, une sortie avec un conférencier sur le site rénové de Porte-Dauphine (ligne 2), l'accueil des élèves du lycée dans le cadre de périodes de formation en entreprise. Cette démarche met en avant le savoir-faire des agents de la RATP et favorise la motivation des lycéens.



L'art prend le métro

La RATP et le musée du Louvre ont lancé, le 29 février, une opération d'affichage baptisée « Un ticket pour le Louvre ». Des panneaux, apposés sur les quais des stations de métro, proposent aux voyageurs de découvrir des œuvres exposées au musée du Louvre à travers les regards d'artistes contemporains. La première série, consacrée au thème de la musique, présente cinq reproductions – Valentin de Boulogne, Eugène Delacroix, Eustache Le Sueur, Antoine Watteau et une œuvre du département des Antiquités égyptiennes –, chacune d'entre elles étant choisie et commentée par un artiste. Aziz, de l'Orchestre national de Barbès, CharElie Couture, Daniel Humair, Didier Lockwood et Georges Moustaki offrent leur témoignage. Une opération durant jusqu'au mois d'avril, qui devrait être renouvelée deux ou trois fois dans l'année selon des thèmes différents. La RATP, à travers ce partenariat, continue d'enrichir et d'égayer les parcours des voyageurs dans le métro.

Contact - Michel Garret, DGC, tél. : (01 44 6) 8 36 54.



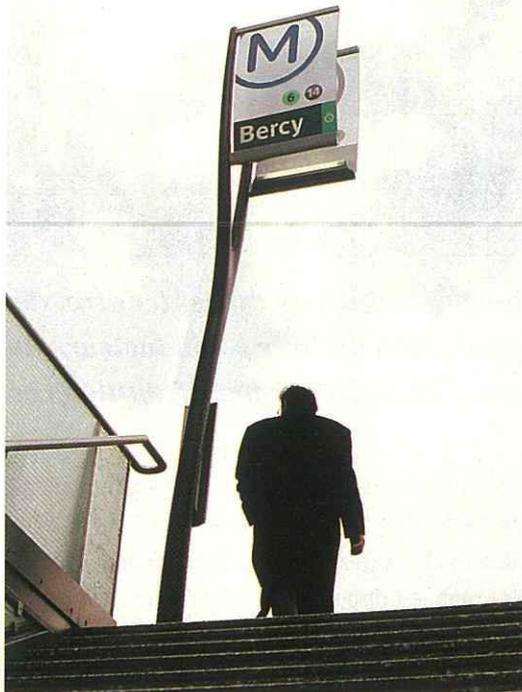
Le train maintenance caténaire fait peau neuve

Le train maintenance caténaire (TMC), destiné à l'entretien et au renouvellement des fils électriques, poursuit sa « cure de rajeunissement ». Les ateliers de Rueil (MRF) ont, dans un premier temps, remplacé le moteur et la boîte de vitesses. À la suite de l'incident survenu à Massy-Palaiseau en mars 1999 (voir ELL n° 93), de nouvelles modifications ont été réalisées pour améliorer la fiabilité et la sécurité. La draine (tracteur de l'engin) a

été équipée d'un pantographe d'équipotentialité qui protège les agents dans le cas d'une réalimentation intempestive du courant. La draine est de nouveau à Nanterre-Ville (RER A), où l'on dispense les premières formations de conducteurs. Le train ne sera remis en service qu'après avoir été équipé d'un wagon enrouleur-dérouleur qui permet la pose et la dépose des fils de contact.

Contact - Jacques Buriller, ESE, tél. : (01 44 3) 6 32 09.

L'arbre urbain, nouvelle enseigne du métro



L'arbre urbain remplace la marque jaune du métro. Tout d'abord testé puis installé sur la ligne 14, il sera généralisé cette année à l'ensemble des entrées de métro – en dehors des entrées Guimard. Sur cette nouvelle signalétique, on retrouve le M traditionnel, toujours serti dans son cercle, mais en bleu sur fond blanc. Du côté des informations, l'arbre, baptisé aussi totem, indique le nom de la station et les lignes qui la desservent. Un nouveau repère, clair et lisible, qui se voit de toutes parts parce que différent des autres enseignes urbaines.

Citoyenneté : bilan et perspectives

Le bilan des activités organisées en 1999 par l'Association pour une meilleure citoyenneté de la jeunesse (APMCJ) a été présenté le 31 janvier par Gérard d'Andréa, président du Comité de prévention et de sécurité de la RATP. Près de 100 000 jeunes issus de milieux socioculturels défavorisés, principalement d'Ile-de-France, ont pu bénéficier en 1999 d'activités sportives, culturelles..., encadrés par des éducateurs bénévoles de la RATP.

Football, basket, centres de loisirs, sorties culturelles, citoyenneté à la une... Autant d'activités qui permettent d'inculquer aux jeunes des règles de respect des autres et des valeurs civiques. Les perspectives pour l'année 2000 seront de reconduire l'ensemble des activités selon l'enveloppe budgétaire disponible. Pour plus d'informations, un site web APMCJ est ouvert. Pour le consulter : www.apmcj.org.



La doyenne des retraités de la RATP avait 106 ans

Charlotte Moreau, doyenne des retraités de la RATP, s'est éteinte le 3 février, à l'âge de 106 ans. Elle était née le 9 juin 1894 à Sassay, dans le Loir-et-Cher. Après avoir été couturière, elle entre en 1916 à la Compagnie des tramways de l'Est parisien, où elle travaille « dans les bureaux ». Son mari, Louis (conducteur de tramway à la compagnie puis receveur de bus), et son beau-frère Raoul (contrôleur), font tous les deux également partie de la même compagnie avant d'intégrer la STCRP puis la CMP. Aujourd'hui, la relève est assurée dans cette famille fidèle aux transports parisiens. L'arrière-petit-fils de Charlotte, Olivier, est conducteur sur la ligne 2 Nation - Porte-Dauphine, tandis que Lionel Declercq, son gendre, travaille au département LOG!

MAMI PAR PAPI



Deux objets très design récompensés

L'Observer du design, association qui prime des produits remarquables, a décerné deux prix à la RATP. L'un pour les attaches de vélo des parcs à vélos, dont le concepteur et dessinateur est Rémi Pelletier, du département des Projets. L'autre prix concerne le nouveau modèle de poubelle conçu et réalisé par l'agence Absolute Design. Modèle installé tout d'abord sur la ligne 14 puis aujourd'hui sur l'ensemble du métro.

Le nouveau tournant des lignes 54 et 60

Depuis le 31 janvier, les lignes 54 (Asnières-Gennevilliers - Porte-d'Aubervilliers) et 60 (Porte-de-Montmartre - Gambetta) traversent de nouveaux quartiers. Désormais, la ligne 54 est prolongée jusqu'à la porte d'Aubervilliers via la gare du Nord, en assurant au passage une desserte fine des quartiers de Crimée et de Flandre. La ligne 60 voit son trajet modifié avec une liaison plus directe entre les XVIII^e et XIX^e arrondissements et la desserte de nouveaux établissements scolaires. Ces changements accompagnent l'important développement, en termes d'urbanisme, du Nord-Est parisien. Cette évolution s'inscrit dans le cadre du projet Bus 2001, entrepris conjointement par la région Ile-de-France, la Ville de Paris, le Syndicat des transports parisiens et la RATP.



15 avril

- Lancement de la nouvelle campagne d'affichage de poésie dans le métro, avec pour thème : « Esprit des villes ».

15 avril au 10 mai

- Animation : « Au bout du quai, la mer », à l'occasion de la course Lorient-Saint-Barth à la gare d'Auber.

18 au 20 avril

- Stand RATP au Salon de la nouvelle ville au Parc floral de Vincennes.

18 avril

- Le centre bus de La Maltournée accueille l'Espace Pimprenelle. Pour tout savoir sur les différents modes de garde des enfants et les prestations qui y sont attachées.

21 avril

- Reportage sur « les tickets du métro » dans l'émission « Défense d'entrer », à 20h50 sur TF 1.

26 avril

- Exposition sur le droit de la famille : « Famille : droits et devoirs », aux ateliers de Vaugirard (MRF).

jusqu'à fin avril

- Exposition de photographies de Denis Sutton (DGC-AV) sur le thème : « La restauration d'un monument historique : l'édicule Guimard de la porte Dauphine », à Bourdon.

12 mai

- Concert de la Batterie fanfare de la RATP aux ateliers de Championnet de 12 heures à 13 heures.

21 mai

- Septième brocante de Pleyel au centre bus de Pleyel, avec un circuit en TN4H au départ de la brocante.

24 mai

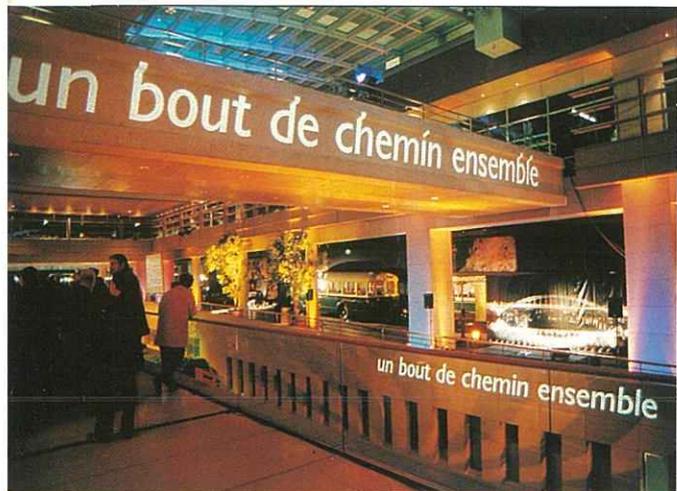
- Exposition sur le droit de la famille : « Famille : droits et devoirs », aux ateliers d'Italie (MRF).

28 mai

- Dixième édition du cross Interunités au parc de Lagravère (île Marante).

6 au 9 juin

- Cinérail 2000, neuvième festival international du film ferroviaire, à Paris.



MARGUERITE/DGCG-AV

La RATP signe « un bout de chemin ensemble »

« Un bout de chemin ensemble », voilà la nouvelle signature de la RATP. Elle accompagnera toutes les actions de communication interne et externe (campagnes d'affichage, animations...) de l'entreprise. Une signature qui apporte de l'émotion et de la complicité avec les voyageurs. Après « la meilleure façon d'avancer », la RATP emploie donc un ton plus chaleureux.

Une première station services vélos sur le RER A

Fin août, à la gare de Neuilly-Plaisance du RER ligne A, la première station de services de vélos sera mise en service à titre expérimental. Un local en verre translucide, d'environ 600 mètres carrés, érigé à proximité de la gare, pourra abriter jusqu'à deux cents vélos, dont une centaine seront réservés à la location. Ce site en gardiennage offrira aux propriétaires de deux-roues la possibilité d'y déposer leur cycle en toute sécurité, en échange d'une faible contribution

financière. Un service de location sera également mis à la disposition des voyageurs soit occasionnellement, soit sous forme d'abonnement. En outre, chacun pourra bénéficier d'une prestation de petite maintenance afin de circuler avec un vélo en bon état de fonctionnement. Ouvert sept jours sur sept, ce parking de rabattement valorise la multimodalité en proposant un transport de porte à porte.

Contact - Jean-Claude Bérardo, PRO,
tél. : (01 44 6) 8 36 18.

Portes ouvertes à l'atelier de Rueil

Journée portes ouvertes à l'atelier de Rueil (MRF), le samedi 4 mars.

Pour permettre à ceux qui l'avaient connu de le revoir une dernière fois avant sa disparition. Cette journée était également l'occasion d'informer les publics intéressés – notamment les riverains – sur les travaux qui vont être engagés.

L'atelier de Rueil va en effet être reconstruit pour l'entretien du matériel MI2N.

Les travaux de déménagement commenceront en juin, le début de la construction en mai 2001, et la première phase des travaux devrait être terminée fin 2002. Pour une ouverture de l'ensemble du nouvel atelier en 2007.

Contact - Pascal Corcelle, responsable de l'atelier de Rueil, MRF,
tél. : (01 40 0) 6 71 81.



DUPUY/DGCG-AV

Un nouvel escalier mécanique à Stalingrad



Les usagers de la station Stalingrad (ligne 2) bénéficient, depuis la fin de 1999, d'un nouvel escalier mécanique, premier prototype d'une nouvelle série (marché Thyssen). Plus de quatre mois ont été nécessaires pour réaliser ces travaux de renouvellement en raison notamment de la transformation de la sortie extérieure et de la suppression de l'édicule. Le premier prototype a demandé des mises au point complémentaires, tant sur l'escalier lui-même que sur les systèmes de commandes électriques. C'est la première d'une longue série de renouvellements prévue au programme du département ESE.

Contact - Jean-Paul Picault, ESE,
tél. : (01 400) 6 22 71



MARGUERITE/DGCG-AV

Un nouveau maillage bus dans le 92

La RATP restructure sept lignes de bus dans le sud des Hauts-de-Seine et dans le nord de l'Essonne (68, 174, 194, 195, 196, 198 et 295).

Le nouveau maillage sera instauré le lundi 17 avril 2000.

Grâce à lui, les voyageurs bénéficieront des prolongements de lignes, des correspondances avec les réseaux RER et métro multipliées.

Par exemple, la ligne 179 rejoindra la gare RATP de Robinson sur le RER B, et la nouvelle ligne de bus 294 reliera la gare SNCF d'Igny sur le RER C à la station de métro Châtillon-Montrouge de la ligne 13.

Tous les machinistes concernés ont reçu un jeu complet de dépliants (un dépliant par ligne, des plans multimodaux et un jeu de fiches horaires) afin de mieux répondre aux éventuelles questions des voyageurs.

De la bonne tenue des chantiers

Le 23 février, trois unités de département – ESE-MER, ESE-MPB, ITA-Voie –, déjà à l'honneur les années précédentes, et quinze entreprises ont reçu la distinction « Chantier pilote RATP 2000 ». Pour avoir respecté un certain nombre de critères, tels que l'information, la propreté et la sécurité des emprises..., sur les chantiers réalisés en 1999 dans le métro et le RER. Des contrôles permanents sont

réalisés par deux agents de l'unité Ingénierie de sécurité et propreté (SEC). Ils attribuent des notes qu'ils transmettent tous les mois aux gestionnaires des lieux et aux maîtres d'œuvre des travaux. La moyenne annuelle permet ainsi de promouvoir les entreprises ou les services les plus soucieux de l'environnement des voyageurs. **Contact - Guy Gaillard, SEC, tél. : (01 48 0)4 19 34.**



DUPUYDGC-AV

Avis aux internautes !

Découvrez cent ans de métro en surfant sur le Net. Depuis le début de février, le site web du centenaire propose aux internautes de multiples informations et distractions. Ils peuvent désormais consulter le programme des manifestations, connaître

l'épopée de la construction du métropolitain, revivre la mise en lumière du viaduc d'Austerlitz..., mais aussi naviguer sur les rubriques thématiques liées aux stations du centenaire: patrimoine, Europe, création, musique, écologie, sport, santé et cinéma. Enfin, chacun

pourra réaliser son rêve en prenant les commandes d'un métro. Pour se mettre sur les rails, il suffit de monter à bord de la cabine virtuelle ! **www.100anslemetro.com** **Contact - Patrick Salerno, DGC, tél. : (01 44 6)8 37 19.**

Le Métro a 100 ans

Conduite Virtuelle

Conduite Automatique

Programme
297 stations
100 ans d'histoire
Contact
Partenaires
Ticket de presse
Crédits
Plan du site

Mode d'emploi

Station Précédente
Ils font le métro

Sortie
Patrimoine

Station Suivante
Europe

Pour conduire le métro, tirez sur la poignée

Patrimoine Europe Création Musique Ecologie Sport Santé Cinéma Ils font le métro

Poinconner

Pour démarer, attendez que le feu passe au vert.

DR

Les lignes 21, 28, 56, 86 certifiées Afnor

● Les lignes 21 (Porte-de-Gentilly - Gare-Saint-Lazare) et 28 (Porte-d'Orléans - Gare-Saint-Lazare) du centre bus de Montrouge, 56 (Porte-de-Clignancourt - Château-de-Vincennes) et 86 (Saint-Germain-des-Prés - Saint-Mandé-Demi-Lune) du centre de Lagny, viennent d'être certifiées NF Service par l'Afnor. Le réseau d'autobus compte désormais dix-huit lignes certifiées appartenant aux centres des Lilas, Flandre, Saint-Maur, Lebrun, Lagny et Montrouge.

La ligne 14 prolongée dans le XIII^e

● Le prolongement de la ligne 14 de la station Bibliothèque-François-Mitterrand à la station Olympiades a été voté par le conseil d'administration de la RATP, le 28 janvier. Il permettra d'améliorer la desserte des quartiers du XIII^e arrondissement.

Certification ISO 9002 à Championnet

● L'activité Fabrication et réparation de pièces mécaniques et chaudronnées de l'entité Fabrication et Reconstruction (FER), aux ateliers de Championnet (MRB), a été certifiée ISO 9002 en janvier. L'ensemble de l'entité FER – soit cent soixante personnes pour les trois activités – est désormais certifié.

Les œuvres sociales changent d'adresse

● Changement d'adresse pour les Œuvres sociales. Situées, pour la plupart, dans le secteur Maraîchers-Philidor, qui va connaître un réaménagement important, elles sont désormais installées au 18, rue Saint-Gothard, 75014 Paris.

Roissybus de Flandre à Belliard

● Le départ de la ligne Roissy-Bus du centre de Flandre pour celui de Belliard sera effectif le 1^{er} avril 2000. La réception du nouveau matériel – des Agoras articulés à plancher bas remplaçant les PR100 de fabrication spéciale – étant désormais achevée.

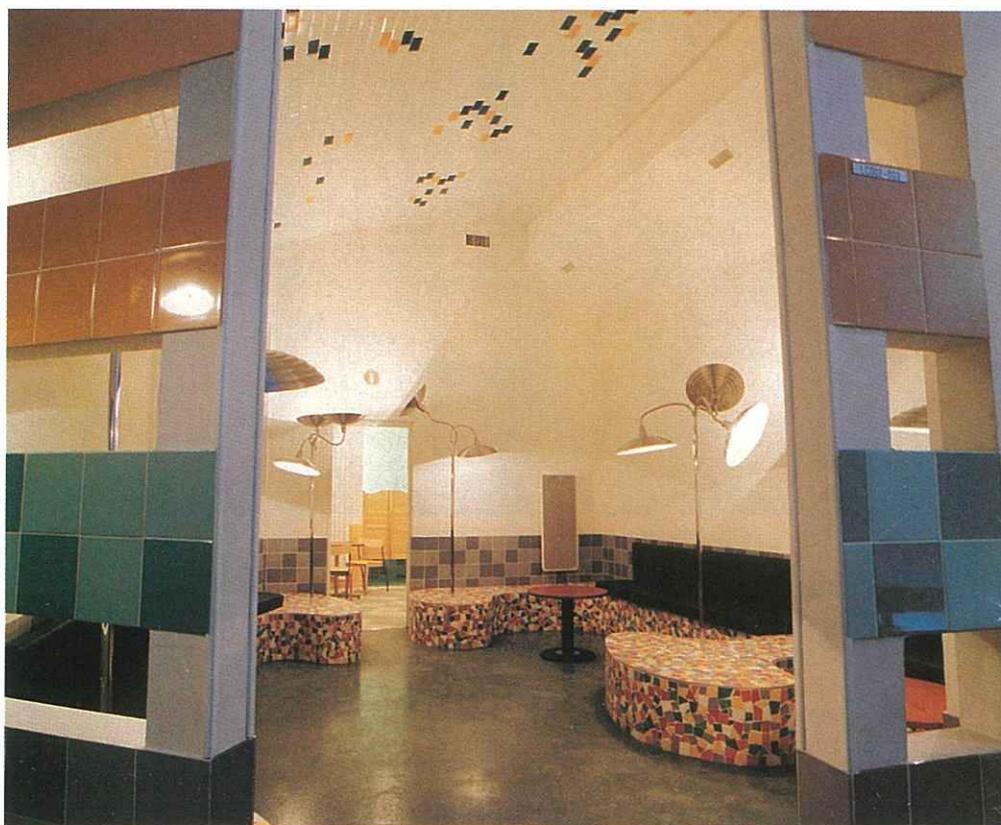
Saint-Martin : une stati

L'ancienne station Saint-Martin a rouvert sous la forme d'un Espace Solidarité Insertion. Destinée à accueillir les personnes en difficulté, la structure a été réaménagée par des artifices architecturaux qui permettent d'oublier le sous-sol. Récit d'une renaissance.

Fermée au public depuis 1939, l'ancienne station Saint-Martin a rouvert ses portes le 6 mars aux personnes en difficulté, hommes ou femmes. Elle vient, en effet, d'être transformée en Espace Solidarité Insertion (ESI) et mise à la disposition de l'Armée du salut. Il s'agit d'un espace de 395 mètres carrés, ouvert de 9 heures à 17 heures, spécialement aménagé pour accueillir les sans-abri, leur prodiguer des soins, leur apporter un soutien psychologique et amorcer leur réinsertion professionnelle.

Saint-Martin est le treizième ESI de l'Île-de-France. Il présente la particularité d'être situé en sous-sol. Aménagement qui surprend quand on sait combien le docteur Henry, responsable de la mission grande exclusion au département Environnement et Sécurité, a décrié la vie en souterrain pour cette population. *« C'est le séjour prolongé en sous-sol qui provoque la perte de repères et la désocialisation, constate Patrick Henry, mais pas le simple fait de partager un café, d'échanger quelques paroles avec des travailleurs sociaux... Cependant, cela signifie que le message est bien passé. »*

Il n'en demeure pas moins que sa première préoccupation a été d'envisager une façon de modérer l'effet de sous-sol. C'est ce qu'il a exposé à Virginie Govoroff-Régnauld, architecte au département ITA, chargée du réaménagement de la station. Il fallait, en fait, par des



Les adresses des ESI

La Maison du partage : 32, rue Bouret, 75019 Paris.

Le Refuge : 37, rue Hoche, 93500 Pantin.

La Boutique Solidarité : 35, rue Bichat, 75010 Paris.

Centre de vie René-Coty : 6, avenue René-Coty, 75014 Paris.

Espace Solidarité Halte aide aux femmes battues :

17, rue Mendelssohn, 75020 Paris.

La Halle Saint-Didier : 23, rue Mesnil, 75016 Paris.

La Maison dans le jardin : 35, avenue Courteline, 75012 Paris.

La Halte Paris-Lyon : angle rue de Bercy-rue de Rambouillet, 75012 Paris.

La Halte Paris-Bercy : 16-22, rue Paul-Belmondo, 75012 Paris.

La Maison dans la rue : 4, rue Santerre, 75012 Paris.

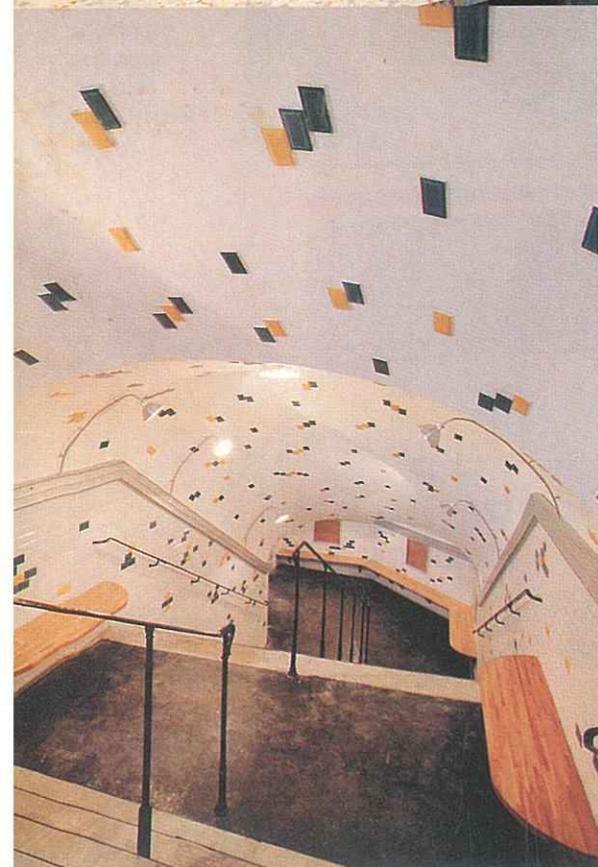
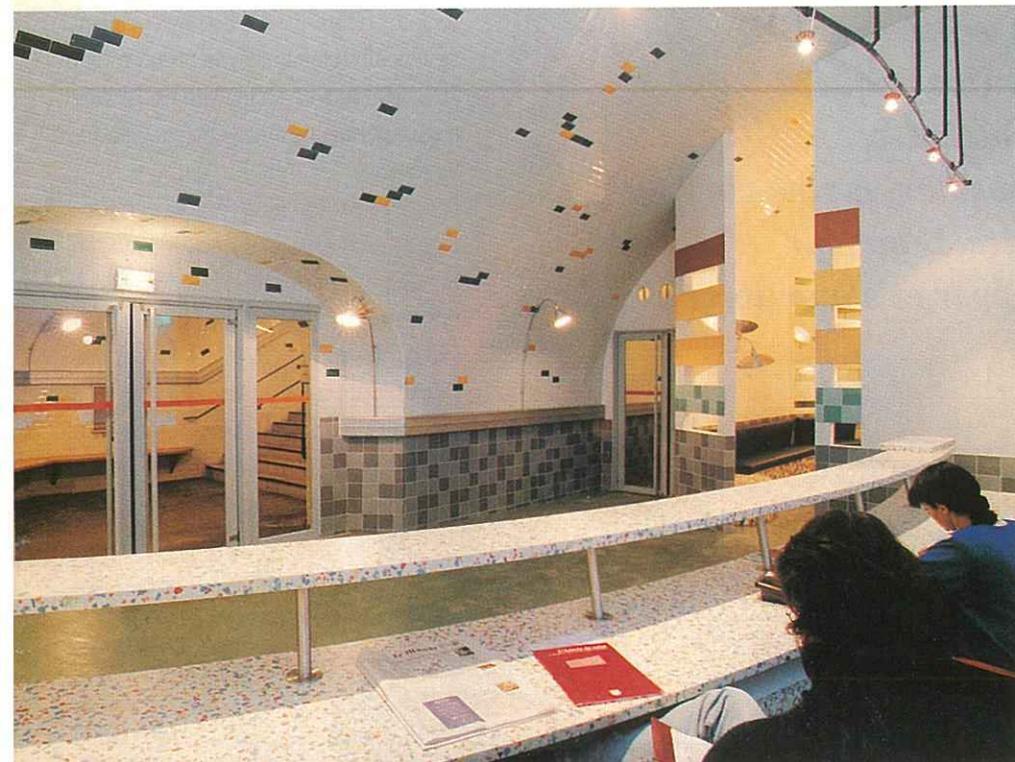
La Maison du treizième : hôpital Pitié-Salpêtrière, 75013 Paris.

L'Agora : 32, rue des Bourdonnais, 75001 Paris.

Chez Monsieur Vincent : 10, rue de Rocroy, 75010 Paris.

Saint-Martin : face au 31, boulevard Saint-Martin, 75003 Paris.

on d'accueil



Transformée en Espace Solidarité Insertion (ESI), l'ancienne station Saint-Martin a été mise à la disposition de l'Armée du salut. L'architecte chargée du réaménagement de la station a cherché à donner une impression de surface: traitement de la lumière, jeu avec les volumes, utilisation de la faïence de couleur. Page 8, la salle de détente; ci-dessus, le hall d'accueil; ci-contre, la descente au cœur de la station.

artifices architecturaux, donner symboliquement une impression de surface. « On devait non seulement résoudre les problèmes de bruit, mais également traiter la lumière, jouer avec les volumes pour ne pas donner l'impression de se retrouver dans une station de métro », explique-t-elle. Par ailleurs, chaque espace devait être clairement dissocié en fonction des différentes étapes du processus de resocialisation. « Ainsi, commente l'architecte, l'implantation des locaux devait être progressive, passant symboliquement

d'une logique d'espace public à une logique d'espace d'accueil avec une gageure supplémentaire, l'utilisation de matériaux résistants, faciles à nettoyer, mais sans aucune ressemblance avec un hôpital ou un hospice. » De fait, le seul moment où l'on a l'impression d'être en sous-sol, c'est en descendant les marches. Une fois en bas, dans le hall d'accueil, un grand mur de lumière artificiel, programmé par ordinateur donne un reflet de la luminosité extérieure. Une luminosité variable selon les saisons. Un soleil symbolise certains moments de la journée. « Une horloge, en quelque sorte, qui donne des repères », précise Virginie Govoroff-Régnauld. La faïence, parsemée de carreaux de couleur, change l'ambiance et égaye le lieu.

C'est là que commence le travail des accueillants. Une action qui s'organise autour de trois lieux :

- la zone d'accueil, une kitchenette, où l'on discute autour d'un café, puis la salle de détente pour s'isoler, lire...
- la zone d'hygiène. Outre les douches, la laverie, le vestiaire, un service de coiffure est mis à disposition pour récupérer une autre image de soi ;
- la zone médico-sociale, dernière étape, « le pas le plus difficile à franchir pour eux », constate le docteur Henry, où la personne peut aller dans la cellule emploi. « Ce n'est qu'avec le temps que les personnes démunies oseront aller au bout de la structure », poursuit Virginie Govoroff-Régnauld. Ce parcours, ils ne l'effectuent parfois que partiellement. « Des étapes successives qui permettront de les amener sur le chemin de l'insertion », conclut le docteur Henry. ■

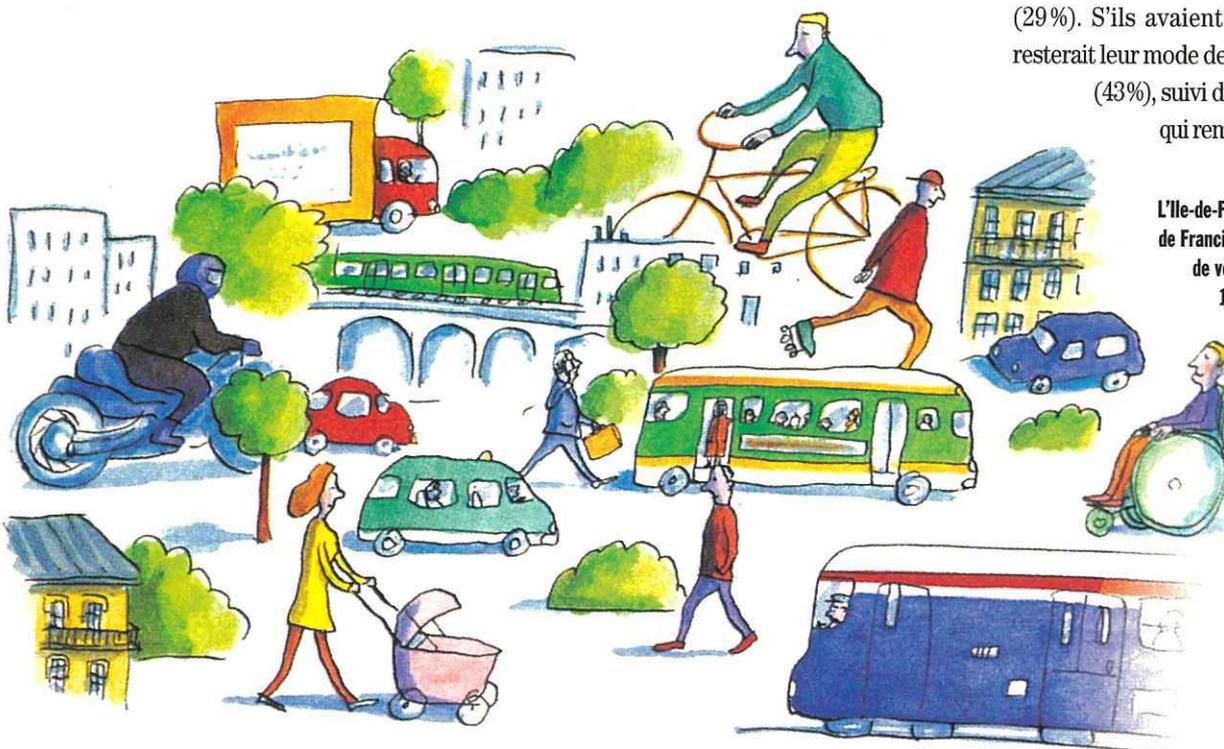
Catherine Houël

PDU: Les Franciliens s'e

Le Plan de déplacements urbains (PDU) intéresse les Franciliens. Une enquête permet de préciser leurs attentes pour mieux « bouger » : plus vite, moins cher, avec davantage de sécurité. D'où leur souhait de voir se développer et s'améliorer les transports collectifs.

toujours très utilisée, elle voit cependant sa limitation spontanément proposée par 75% des Franciliens interrogés. Le sondage a permis de dégager trois grandes tendances.

Il existe un décalage entre les pratiques de déplacement et les modes idéalement souhaités. Les Franciliens utilisent le bus (58%), le train et le RER (43%), le métro (37%) et la voiture (29%). S'ils avaient le choix, le bus resterait leur mode de transport préféré (43%), suivi de la voiture (30%), qui remonte en deuxième



L'Ile-de-France, c'est 11 millions de Franciliens, plus de 4 millions de voitures, 185 000 motos, 14 500 taxis, 7 000 bus, 14 lignes de métro, 4 lignes de RER, des trains, des vélos..., soit environ 37 millions de déplacements par jour.

Avec plus de 76 000 questionnaires renvoyés à la suite du sondage effectué du 12 avril au 12 mai, les Franciliens ont donné leur avis sur le Plan de déplacements urbains (PDU) et montré que le sujet les intéressait. Leurs réponses traduisent une attente forte de développement et d'amélioration des transports collectifs. Cette attente arrive en tête des suggestions pour les jeunes, les cadres, les habitants de la deuxième couronne et les actifs se déplaçant de banlieue à banlieue. Quant à la voiture,

Un PDU pour quoi faire ?

Le PDU propose aux Franciliens des solutions pour mieux se déplacer en Ile-de-France. Tout en s'attachant à diminuer la pollution atmosphérique, les nuisances sonores et à améliorer la sécurité, il prend en compte tous les modes et tous les motifs de déplacements. Élaboré, en Ile-de-France, sur l'initiative de l'État, le PDU associe le Syndicat des transports parisiens (STP), le conseil régional d'Ile-

de-France, le conseil de Paris et la préfecture de police, ainsi que les collectivités locales. Une importante démarche participative à laquelle sont également associés les transporteurs, les entreprises, les associations et tous les Franciliens. Le préfet de région arrêtera le PDU durant l'été 2000 et les premières mesures seront mises en œuvre entre 2001 et 2005.

xperiment

position, et du train (27%). On utilise plus les transports en commun qu'on ne le souhaiterait, sauf le tramway que l'on prendrait plus souvent si on le pouvait. Pour le vélo, 5% des Franciliens interrogés s'en servent, mais 22% l'utiliseraient volontiers plus souvent.

Les reproches adressés aux déplacements: le manque de rapidité, le coût et la sécurité. Le manque de rapidité est le premier problème cité par 52% des personnes interrogées - 58% des jeunes, 54% des actifs, 60% des Parisiens et 57% des utilisateurs du bus. Le coût des transports est mentionné par 33% des Franciliens, surtout par les catégories à faibles revenus: jeunes (46%), ouvriers (39%), sans emploi (57%) et étudiants (49%).

La sécurité est évoquée en troisième lieu par 32% des Franciliens. Elle préoccupe surtout les personnes âgées (34%), les retraités (35%) et les habitants de la grande couronne. Crainte des agressions, mais aussi des accidents, signalée par les deux-roues et vélos (47% et 52%).

Sont également cités le manque de confort (19%), la difficulté d'accès (17%) et la fatigue des transports (17%).

Les mesures les plus appréciées parmi celles proposées par le PDU: sécurité, aide au développement des modes «doux», régulation de l'automobile et accueil dans les transports. Les mesures proposées pour la sécurité sont jugées comme les plus importantes par 52% des sondés, toutes catégories sociales et tous modes confondus. Viennent ensuite les mesures en faveur du vélo et de la marche, de la régulation de la circulation des voitures. ■

Simone Feignier

Virgin Europe à Mont-Cenis

Mont-Cenis est vendu. Ce terrain, d'environ 5 000 mètres carrés, situé à proximité de la porte de Clignancourt, appartient au Syndicat des transports parisiens, la RATP en étant locataire. Le site comprend plusieurs bâtiments qui abritent diverses unités de la RATP (brigade de surveillance Bus, CML, ESE, SIT...). Il sera libéré à partir du mois de septembre, les unités se regroupant sur d'autres lieux. Ce sont sans doute les allures de petit village de cette parcelle qui ont séduit l'acheteur, le groupe Virgin Europe, producteur de disques. Il y installera son siège social et souhaite conserver une partie des bâtiments. La réalisation du futur

immeuble est confiée à la SEDP, filiale de la RATP, maître d'ouvrage délégué. L'architecte en est Renzo Piano, qui a réalisé Beaubourg.

Contact - Rémi Feredj, PAT, tél. : (01 49 5) 7 82 65.



Montreuil: gare déplacée, station remaniée

Un protocole d'accord a été signé le 23 décembre 1999 par Jacques Marsaud, directeur général adjoint de la RATP, et Jean-Pierre Brard, maire de Montreuil (93). Il prévoit le déplacement de la gare et le remaniement de la station de métro Mairie-de-Montreuil de la ligne 9. Ce projet s'inscrit

dans la rénovation du centre-ville montreuillois, avec la création de cheminements piétonniers, la relance de l'espace commercial existant, la construction de logements, qui devrait attirer de nouveaux emplois. La RATP est impliquée fortement. En effet, la ville lui a demandé d'accompagner le réaménagement en reportant la gare routière (sept lignes de bus) à proximité du square Jean-Jaurès. Ces travaux auront un impact sur la station de métro: adaptation des accès, amélioration de la circulation des voyageurs, meilleure accessibilité avec installation de trois ascenseurs... Grâce à ce projet, la RATP aménagera un pôle multimodal en harmonie avec le projet urbain et architectural de la ville et répondra mieux aux attentes des voyageurs et des exploitants.

La mairie de Montreuil.





Le bus, une ligne de conduite antifraude

Une communication contre la fraude s'affiche depuis la mi-mars sur des lignes de bus des centres de Flandre, Pleyel et Malakoff. Née d'une démarche participative de tous les acteurs du réseau Bus, elle a trois objectifs : conforter les non-fraudeurs, dissuader les fraudeurs occasionnels et légitimer le contrôle. Zoom avant sur la campagne.

contre la fraude, une nouvelle approche créée par le département Bus. « Le bus, partie intégrante de la ville, connaît des disparités suivant les lignes, et maîtriser ce territoire reste très difficile. C'est pourquoi nous avons choisi une démarche participative en intégrant, à notre réflexion, l'ensemble des acteurs, à savoir les machinistes, les responsables de lignes, la brigade de surveillance et les responsables Prévention Sécurité », explique Marina Luciani, chargée de mission communi-

Montrez de quoi vous êtes capable, sortez votre ticket», voilà l'un des six messages qui s'affichent, au choix, depuis la mi-mars sur certaines lignes de trois centres bus (Flandre, Pleyel et Malakoff). Une démarche de communication intégrée dans un plan d'action pour aider la lutte



Communication en trois temps

■ **Première phase : temps de l'information.** Six visuels (format 21 x 29,7 cm) rappellent le mode d'emploi du bus (avoir un ticket, le montrer, la simplification des tarifs). Une plaquette remise aux voyageurs par les équipes de lignes présente les titres et la tarification. Un pelliculage pédagogique sera présent dans le bus indiquant l'entrée et la sortie.

■ **Deuxième phase : l'alerte.** Deux visuels (format 21 x 29,7 cm). Les voyageurs sont prévenus de l'intensification

du contrôle. Cette phase est complétée par des animations ponctuelles sous une forme théâtrale dans les gares routières pour mettre en scène les enjeux de l'antifraude.

■ **Troisième phase :** la concrétisation par les sanctions. Quatre visuels (format 21 x 29,7 cm) qui rappellent la concrétisation de la sanction par une amende. La durée des phases, le choix des affiches et les actions à mener sur le terrain sont à la discrétion des responsables de lignes.

PHOTOS : D.R.



**MONTREZ
DE QUOI VOUS ÊTES
CAPABLE
SORTEZ VOTRE TICKET.**



Le bus. Une ligne de conduite.

cation au département Bus. Après avoir écouté les besoins de ceux qui œuvrent sur le terrain et proposé des moyens d'y répondre, après sept mois de travail, le projet débouche, entre autres, sur cette cam-

pagne de six visuels, porteurs d'une signature commune: «le bus, une ligne de conduite». Ils s'afficheront dans les bus de ces trois centres. «*Nous tenons un discours positif, clair, mais non moralisateur, avec le ton de la RATP. Avec trois principaux objectifs: conforter les non-fraudeurs, dissuader les fraudeurs occasionnels et légitimer le contrôle*», confie Françoise Bellanné, responsable de l'unité Image et Publicité de la RATP. Enfin, la particularité de cette démarche, c'est que le responsable de ligne est au centre de cette opération. Il décide du choix des visuels à installer dans les bus, du temps d'affichage (au minimum trois semaines) et des actions à mener (cf. encadré). Un premier bilan sera effectué aux alentours de l'été. ■

Yan Rodriguez

Imagine "R": de plus en plus d'adeptes

Le pourcentage d'augmentation d'abonnés en un an est de 30%. Pour la deuxième année consécutive, le succès de la carte Imagine "R" auprès des jeunes de moins de 26 ans ne se dément pas, avec plus de 477 000 clients (228 000 scolaires et 249 000 étudiants). La raison de cette réussite, son prix attractif, mais aussi un abonnement complet, souple avec «dézonage» le week-end répondant aux besoins de déplacement des jeunes (les samedis, dimanches et jours fériés, les voyages sont illimités sur toutes les zones). Du côté des services, Imagine "R" procure des occasions de se déplacer avec un chéquier d'offres en partenariat: cinéma,

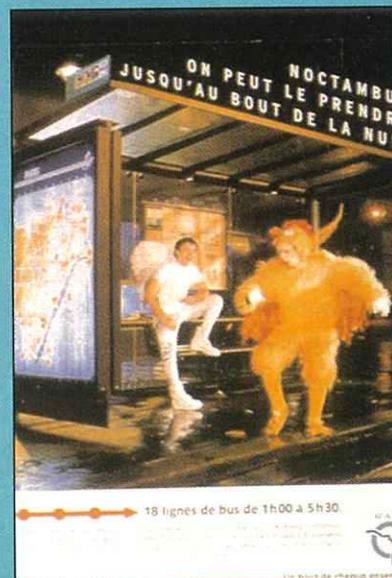
concert, restaurant... Que des «bons plans» offerts, comme des réductions dans les magasins de matériel informatique Surcouf ou sur des abonnements sportifs! Pour faire connaître ces offres, les quatre transporteurs (RATP, SNCF, Adatrif et APTR) ont créé un site web. À l'adresse www.imagine-r.com, les clients ont la possibilité de consulter leurs comptes, d'accéder aux programmes de cinéma salle par salle, de retenir des places...



Noctambus a du tonus

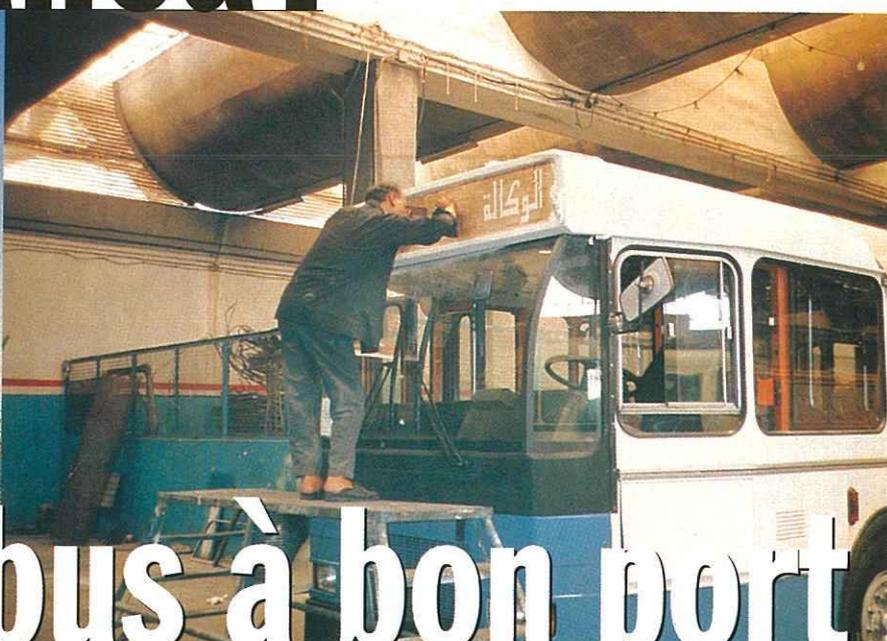
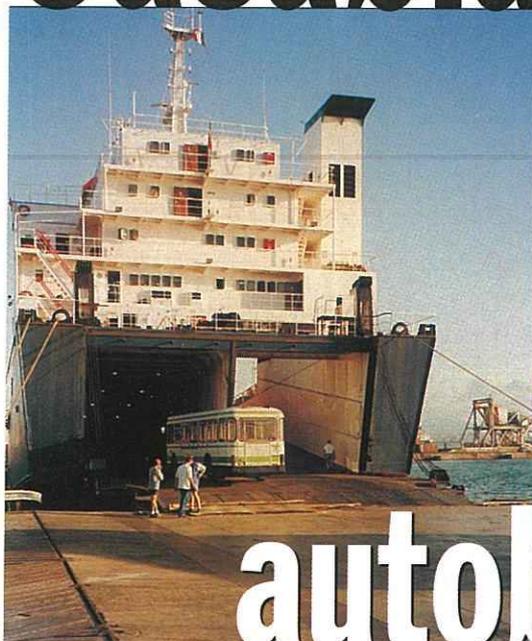
Plus 18,6%, c'est la progression du trafic de voyageurs enregistrée sur Noctambus pour l'année 1999, par rapport à l'année précédente. Un réseau restructuré en 1997 et qui comporte aujourd'hui dix-huit lignes, soit plus de 300 kilomètres, reliant Paris et sa banlieue. Il permet à tous ceux qui vivent la nuit, que ce soit pour leurs loisirs ou leur activité professionnelle, d'emprunter les transports en commun de 1 heure à 5 h 30 du matin. Ce service est assuré par une soixantaine de machinistes. Relais du métro, du RER et du bus, les Noctambus circulent sept jours sur sept et desservent plus de mille cinq cents arrêts. Treize lignes partent de Châtelet et cinq de la banlieue (Porte-d'Orléans, Porte-d'Italie, Pont-de-Neuilly, Mairie-de Pantin, Aubervilliers-Pantin-Quatre-Chemins). Les Noctambus sont accessibles avec un billet spécial d'une valeur unitaire de 15 francs,

valable pour les correspondances avec toutes les branches des Noctambus. Les abonnements habituels (Carte Orange, Carte Intégrale, Imagine "R"...) sont acceptés dans leur zone de validité.



Noctambus, on l'a vu aussi défiler dans la presse magazine (*l'Express, le Point, Télérama...*).

Casablanca :



autobus à bon port

La RATP vient de livrer soixante-quatorze des trois cents bus SC10 commandés par la Régie autonome des transports de Casablanca (RATC). À cette occasion, les techniciens de MRB ont assuré la formation de leurs homologues marocains.

Soixante-quatorze autobus SC10 ont débarqué sur le sol marocain entre le mois d'octobre 1999 et la mi-janvier 2000. C'est à la suite de l'appel d'offres international lancé par la Régie autonome des transports de Casablanca (RATC) – concernant trois cents bus – qu'un accord a été signé en juillet 1999 avec la RATP. Il porte sur l'achat de bus Renault d'occasion, préparés selon les spécifications du cahier des charges. Chacune des quatre livraisons de SC10 au Maroc a fait l'objet d'un accompa-

gnement par les techniciens de MRB. Ils ont assuré la formation d'opérateurs techniques et de formateurs marocains, qui ont reçu les notions essentielles du matériel SC10 après une formation de base à la conduite et à la maintenance. Une formation adaptée au fur et à mesure, en fonction de l'expérience acquise par les spécialistes marocains à la suite de la livraison des premiers véhicules. Aujourd'hui, le contrat RATP-RATC est rempli, mais des piqûres de rappel sont prévues, ce qui permettra aussi d'affirmer la présence de la RATP sur place. Cette première mission de coopération avec le Maroc témoigne du souhait de la RATC de

Dès leur arrivée dans le port de Casablanca, les bus sont acheminés vers les ateliers où des techniciens marocains les repeignent aux couleurs de la RATC.

renouer les contacts avec la RATP. Des liens existaient déjà puisque Yves Savary, directeur du réseau bus RATP de 1976 à 1978, avait occupé la direction de la RATC de 1953 à 1964. La réglementation de la RATC en conserve encore quelques traces paraît-il. La preuve de ce souhait de rapprochement : des projets sont à l'étude avec la RATC pour une coopération plus large avec la RATP, concernant, outre l'achat de véhicules, les domaines de l'exploitation et la maintenance. ■

Simone Feignier

Les autres projets avec le Maroc

- **Casablanca : projet de métro, en gestation depuis plusieurs années. Quatre groupements sont sur les rangs, dont celui composé de Systra (RATP), Alstom et Bouygues. L'appel d'offres sera lancé au cours du premier semestre 2000.**
- **Le département du Développement de la RATP est associé à la ville de Saint-Denis pour la mise en œuvre du Plan de**

déplacements urbains de la ville d'Agadir.

- **Des contacts ont été pris avec la ville d'Oujda au sujet de l'instauration d'une société de transport, créée par une équipe de jeunes Marocains (moyenne d'âge de 30 ans).**
- **Systra a obtenu un contrat de réorganisation de la Société des chemins de fer marocains.**



AMÉLIORER LA DESSERTE BANLIEUE-BANLIEUE

Le développement des réseaux de transports collectifs passe par la réalisation de trois projets phares : la constitution progressive d'une rocade de tramway dans la banlieue dense : le « Grand Tram » ; le maillage de cette rocade avec des lignes ferroviaires radiales et de nouveaux prolongements de métro ; un réseau principal bus à Paris et en banlieue. Leurs objectifs ? Améliorer la desserte notamment en banlieue et offrir une véritable **solution de remplacement à la voiture.**

LES FRANCILIENS ET LES TRANSPORTS

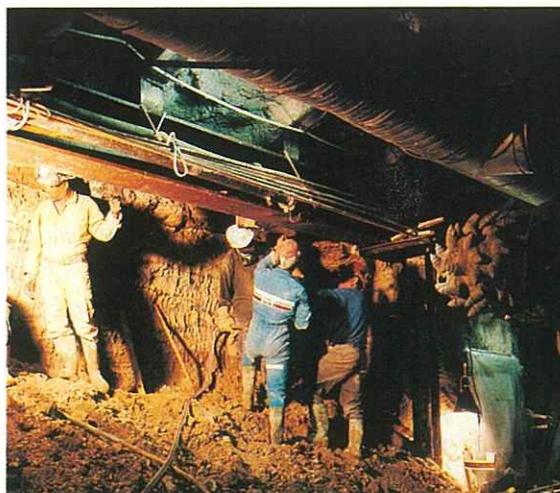
Le comportement des voyageurs franciliens a changé. **Ils sont plus mobiles** – 24 millions de déplacements chaque jour, utilisant un mode collectif ou individuel – et préfèrent la voiture aux transports en commun – 28% seulement des déplacements en Ile-de-France. Dans 69% des cas, les trajets se font de banlieue à banlieue.



QUEL RÉSEAU POUR DEMAIN ?

PLAN ÉTAT-RÉGION : UNE RUPTURE POSITIVE

Le contrat de plan État-région 2000-2006 se démarque de ses prédécesseurs. **Son enveloppe, plus importante,** est principalement destinée aux transports en commun avec des opérations concernant des infrastructures au sol de type tramway. Une orientation qui devrait renforcer les liens entre la RATP et les collectivités locales.





XII^E PLAN ETAT-RÉGION : PRIORITÉ AUX TRANSPORTS

Pour les transports, les deux tiers des engagements du plan vont aux transports collectifs.

Les actions ainsi engagées en Ile-de-France répondent à l'évolution des modes de déplacements des Franciliens. En assurant un maillage plus serré et une meilleure qualité de service.

Les choix sont faits. Le vote du contrat de plan État-région 2000-2006 par le conseil régional de l'Ile-de-France, le 3 mars, a décidé des actions que l'État et la région souhaitent financer en Ile-de-France pour les sept années à venir. Avec 26 milliards de francs d'opérations programmées, les transports en commun se taillent la part du lion.

Ce qui devrait répondre à l'évolution des déplacements des Franciliens. En effet, ces dix dernières années, la situation économique, la délocalisation des emplois parisiens vers la banlieue et les modes de vie ont profondément modifié leur comportement, comme en témoigne l'enquête globale sur le transport menée en 1997-1998. Elle relève notamment que la mobilité se développe et atteint près de 37 millions de déplacements

chaque jour en Ile-de-France, dont 24,4 millions de déplacements mécanisés. Deuxième observation, les déplacements mécanisés affectant Paris représentent une part limitée de l'ensemble des déplacements (15,9% entre banlieue et Paris, 13,5% dans Paris). Enfin, les trajets domicile-travail ne sont plus dominants et les déplacements non professionnels sont en constante progression. Avec, pour conséquence, une demande de transport qui s'étale non seulement dans l'espace mais aussi dans le temps.

En ce qui concerne les transports en commun, ils représentent 28% des déplacements de la région Ile-de-France (accusant une baisse relative de leur part de marché), 62% des déplacements dans Paris, 64% des trajets banlieue-Paris, seulement 21% dans la proche banlieue et 9% des liaisons en grande couronne.

Quant à la voiture – 16 millions de déplacements par jour –, elle est largement majoritaire pour tous les déplacements en banlieue : 76% des liaisons dans la petite couronne et avec la grande couronne, 87% des mouvements dans la grande banlieue. Des données pour une population qui, selon le dernier recensement, reste stable à Paris et dans la petite couronne et augmente dans la grande couronne.

Trois questions à...

Jean-Michel Paumier

Quelle appréciation portez-vous sur le contrat de plan État-région ?

Sur le volet transports collectifs, le contrat de plan 2000-2006 traduit, par l'importance des projets qu'il contient, l'ambition des signataires de s'engager dans une nouvelle ère de développement. En rupture par rapport aux contrats précédents, il se caractérise par un niveau d'engagements financiers de 26 milliards de francs sur sept ans, supérieur de 50% au précédent contrat (15 milliards sur six ans); une répartition des engagements par rapport à la route, de plus en plus favorable aux transports collectifs, 68%, contre 58% dans le contrat précédent, et par une réelle priorité donnée aux liaisons de banlieue à banlieue (« Grand Tram ») en proche couronne. Le contrat de plan prévoit en outre près de 4 milliards de francs aux actions de qualité de service, dont une partie consacrée à la mise en œuvre du réseau principal bus du plan de déplacements urbains (PDU).

Ce contrat paraît devoir renforcer les liens entre la RATP et les collectivités territoriales ?

L'essentiel des opérations inscrites dans le contrat concerne des infrastructures de transport en site propre au sol : 68 kilomètres de lignes nouvelles de tramway et 22 kilomètres de lignes de bus en site propre.

La réalisation de ces projets, qui participent à l'aménagement des villes et contribuent à l'effort de requalification engagé par les municipalités, s'inscrit naturellement dans une démarche de coconception, voire de coproduction, avec les collectivités concernées.

Ce partenariat, déjà largement développé, doit être consolidé. C'est un facteur essentiel de réussite dans la mise en œuvre des projets.

Comment rendre cohérente la démarche du contrat de plan avec la mise en œuvre du réseau principal bus, élément central du plan de déplacements urbains (PDU) ?

Hormis les opérations déjà engagées (Météor, T1 à Noisy, TVM à Croix-de-Berny), les opérations du contrat de plan ne verront pas leur concrétisation sur le terrain avant 2005-2006. La mise en chantier du PDU est une opportunité pour apporter sans attendre les améliorations nécessaires au système de transport francilien et anticiper sur les réalisations de lignes nouvelles. Le réseau bus est appelé à jouer un rôle central à Paris (Bus 2001) et en banlieue (réseau régional de surface), l'ensemble constituant ce que nous appelons le réseau principal bus. La RATP, avec l'appui du conseil régional de l'Ile-de-France et en partenariat avec les collectivités territoriales, a l'ambition de conduire cette opération d'ici à 2003.



SPORTS EN COMMUN

Si la mobilité des Franciliens progresse, force est de constater que la part du marché du transport public diminue au profit de la voiture particulière plus utilisée pour les déplacements ne passant pas par Paris.

Face à ce constat, les propositions de la RATP retenues dans le contrat de plan 2000-2006 tendent à privilégier les liaisons de banlieue à banlieue et à favoriser la complémentarité des modes de transport. L'objectif est d'offrir un maillage plus serré du transport en Ile-de-France et, plus particulièrement, pour la couronne située à 13 kilomètres de la capitale où les densités sont les plus fortes.

Parmi les actions à mener, il y a la réalisation du Grand Tram, « maillé » avec les lignes de RER, de la SNCF et du métro (prolongement de quatre lignes). À noter, enfin, une nouveauté dans ce douzième plan : l'effort important engagé pour améliorer la qualité de service – restructuration de pôles d'échanges, accès aux réseaux, protection de l'environnement et mise en œuvre du PDU. Dans ce cadre, le réseau principal bus recevra des crédits importants, notamment pour financer un nouveau partage de la voirie. Toutes actions destinées à rendre les réseaux plus attractifs pour la clientèle et à améliorer ainsi la vie quotidienne des Franciliens.

Le contrat de plan accorde une place prépondérante aux infrastructures de surface – le tramway et le bus en site propre – qui participent largement à l'aménagement des villes.

LA CARTE DES FUTURES DESSERTES RATP

20 Epinay-Villetaneuse
Saint-Denis
950 M

 Lignes de tramway  Lignes de bus  Lignes de métro



Engagement financier du contrat de plan

1 T1 à Asnières-Gennevilliers et Colombes

657 MF

2 T2 à Pont de Bezons

730 MF

3 T2-Prolongement à Paris

450 MF

4 Ligne 14 à Saint-Lazare

378 MF

5 Châtillon-Viroflay

1 350 MF

6 Villejuif-Juvisy

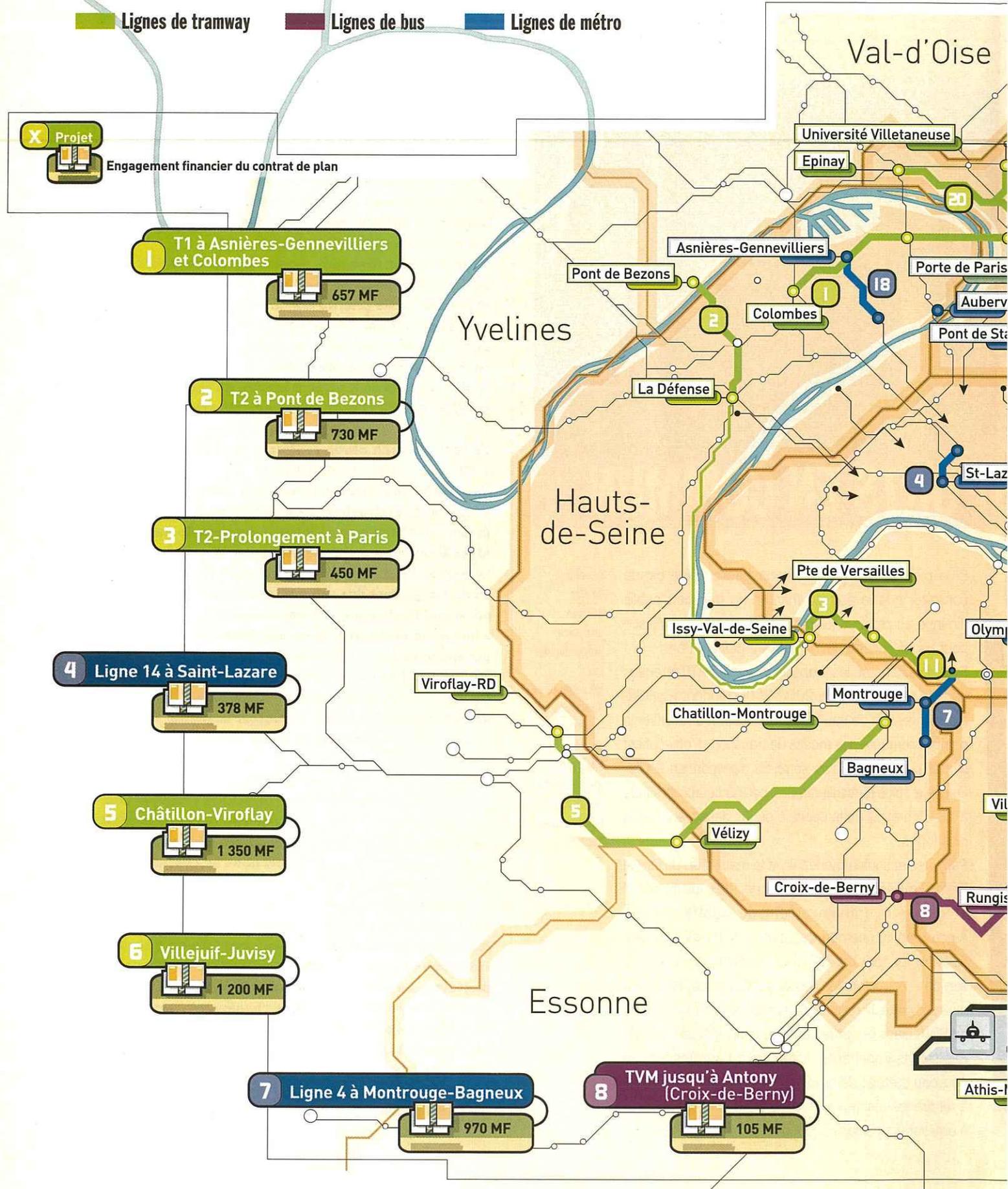
1 200 MF

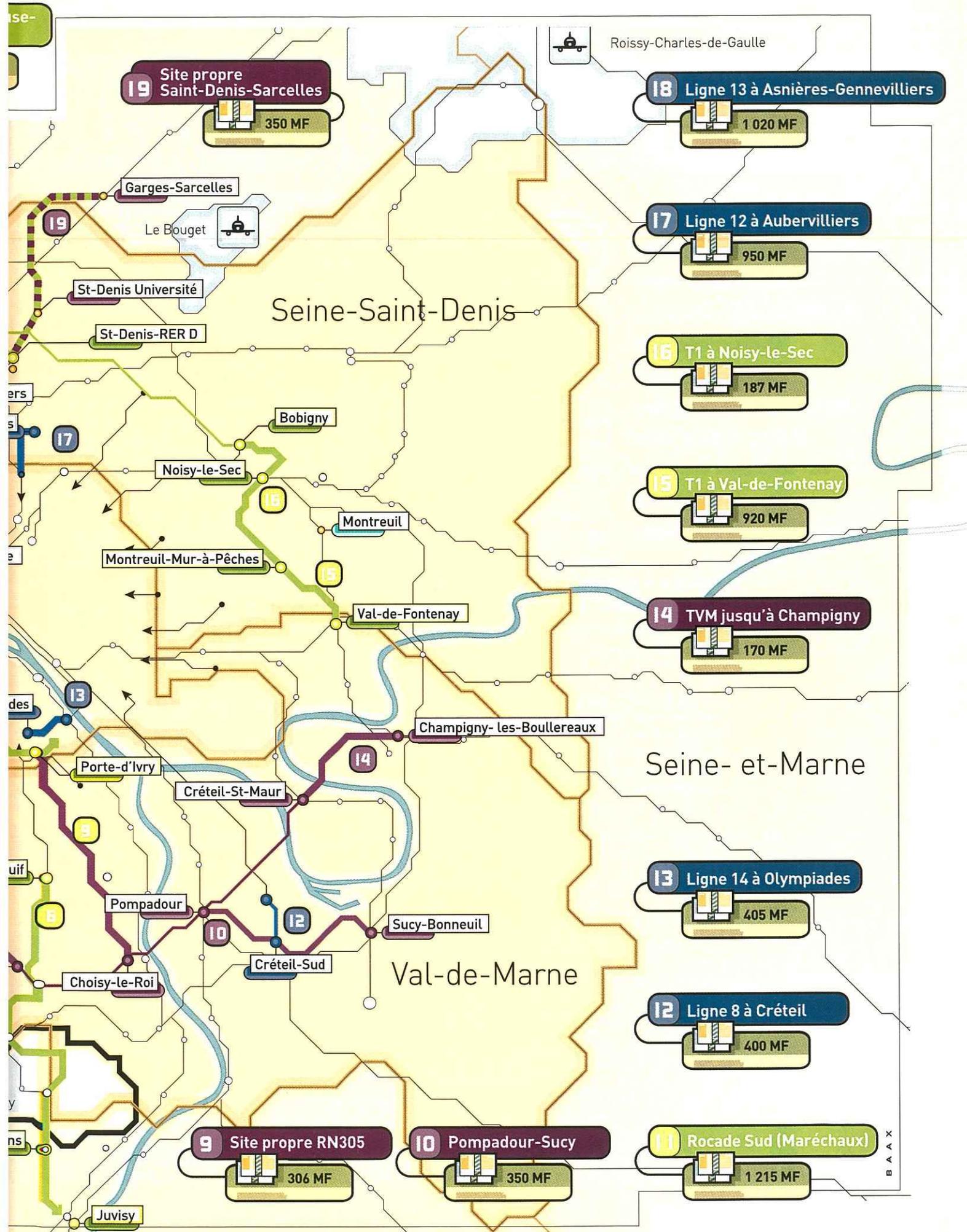
7 Ligne 4 à Montrouge-Bagneux

970 MF

8 TVM jusqu'à Antony (Croix-de-Berny)

105 MF





ZOOM SUR TROIS PROJETS

Le développement des transports en commun donne la priorité aux lignes de rocades...

Croissance des déplacements de banlieue à banlieue oblige. Pleins feux sur le Grand Tram, le maillage et le réseau principal bus.

Le dessain de répondre au mieux à la forte croissance des déplacements de banlieue à banlieue, en créant un réseau maillé comme cela existe déjà dans Paris *intra-muros* avec le métro.

Pour répondre à la forte croissance des déplacements de banlieue à banlieue, la priorité sera donnée aux lignes de rocades: le projet du Grand Tram permettra le bouclage complet de la première couronne.

Contribuer au développement économique de la région Ile-de-France et à l'amélioration de la qualité de vie des Franciliens, telle est l'ambition du contrat de plan État-région voté le 3 mars. Un programme exceptionnel qui mobilisera l'entreprise pendant les années à venir. Création, développement de lignes, au total 68 kilomètres de tramway sur fer ou sur pneu, 22 kilomètres de site propre pour autobus et 10 kilomètres pour les prolongements du métro. La priorité sera donnée aux lignes de rocades dans

GRAND TRAM, UN PÉRIPHÉRIQUE TRANSPORT

Le Grand Tram, appellation donnée par l'État, consiste en la réalisation d'un bouclage complet dans la banlieue dense de la première couronne. Cette rocade autour de Paris sera réservée au tramway, donc en site propre et en surface.

Longue de 77 kilomètres, elle prolongera les deux lignes de tramway existantes (T1 et T2). Elle nécessite la construction de 55 kilomètres de lignes nouvelles, dont 25 sont inscrits au prochain contrat de plan (2000-2006) qui comporte :

- un premier arc de rocade au nord de Montreuil jusqu'à Colombes, englobant T1;
 - un second à l'ouest de Paris, à Bezons, englobant T2.
- Le contrat de plan contribue également au développement de deux autres niveaux de rocade :
- le prolongement du Trans Val-de-Marne vers l'ouest (Croix-de-Berny) et vers l'est (Champigny) ;
 - le tramway de la rocade sud de Paris sur les maréchaux.

LE MAILLAGE OU LE « TRANSPORT EN ÉTOILE »

Toujours pour une meilleure desserte, ces infrastructures s'accompagneront de la création de liaisons radiales



S PHARES

complémentaires multipliant les points de correspondance. Concrètement, ces projets seront matérialisés par des lignes de tramway sur fer ou sur pneu, desservant principalement les villes d'Épinay, Villetaneuse, Vélizy, Viroflay, Meudon, Clamart, Chevilly-Larue, Orly, Athis-Mons, Juvisy, à partir de pôles multimodaux situés sur la future rocade du tramway et connectés au métro. Ce programme sera complété par des prolongements de lignes de métro. Il poursuivra la réalisation de la ligne 14 vers Saint-Lazare et Olympiades et complètera le maillage de la banlieue dense en direction d'Asnières, Bagneux, Gennevilliers, Aubervilliers, Créteil et Montrouge (lignes 4, 8, 12 et 13).

Pour structurer un véritable réseau de sites propres réservés aux autobus dans le Val-de-Marne, de nouvelles infrastructures seront aménagées entre le Val-Pompadour et Sucy-en-Brie et sur la RN 305 en articulation avec TVM.

LE NOUVEAU RÉSEAU PRINCIPAL BUS

Défini dans le cadre du plan de déplacements urbains (PDU), le réseau principal bus s'appuiera sur dix-sept lignes dans Paris et une quarantaine en banlieue. Un réseau de surface, à vocation régionale, qui se veut plus efficace en offrant aux voyageurs des améliorations de

services. Aménagements de voirie, outil de régulation et d'information des voyageurs en temps réel (Altair), meilleure accessibilité et meilleure desserte tant en soirée que le week-end ou les jours fériés, telles sont les principales caractéristiques de ce nouveau réseau d'autobus. Un ensemble d'infrastructures et de moyens pour offrir aux voyageurs davantage de rapidité, une régularité accrue et, par conséquent, une meilleure qualité de service. Ces nouvelles lignes seront facilement identifiables, grâce à une identité spéciale tant pour le matériel que pour les équipements.

Ces liaisons améliorent la desserte de la banlieue d'ici à 2003. Elles s'imbriquent et se combinent avec l'objectif d'offrir grâce à ce réseau efficace une véritable solution de remplacement à la voiture particulière.

Dossier réalisé par
Simone Feignier et Catherine Houël

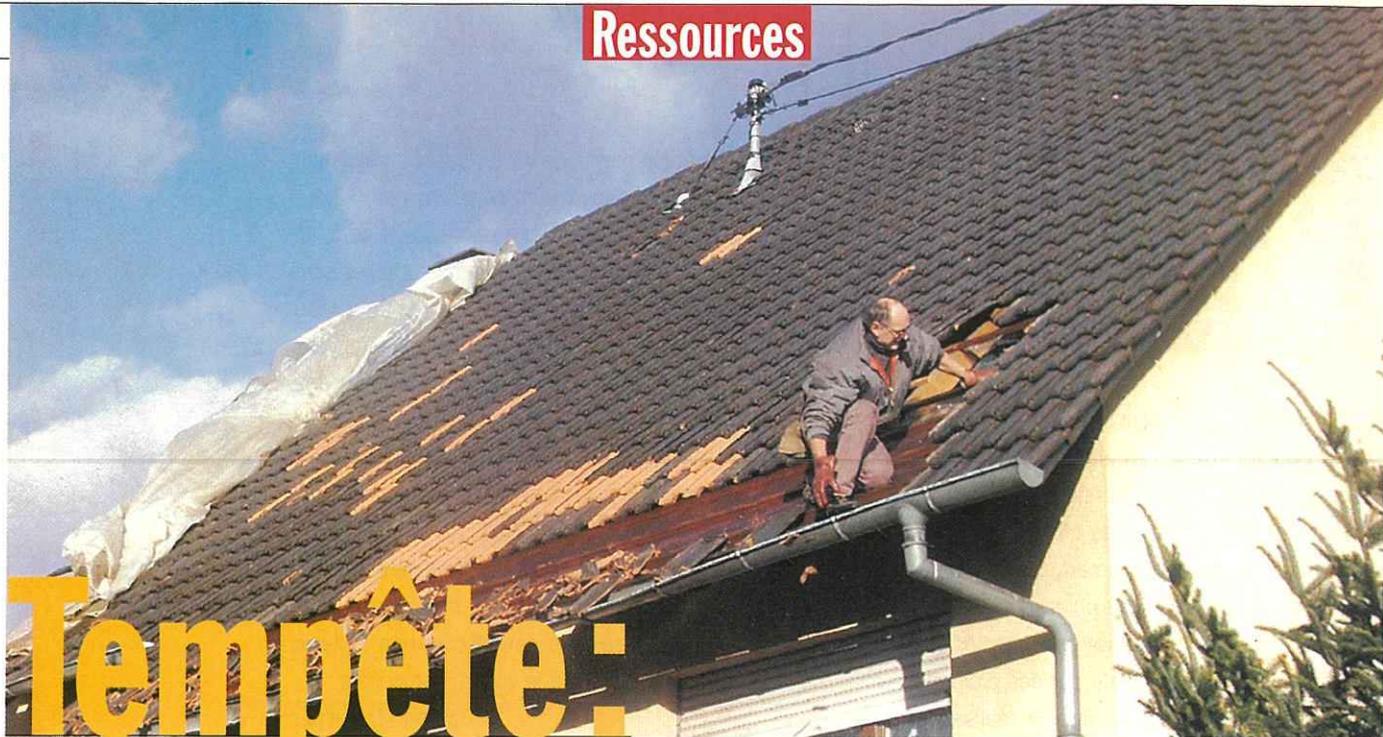


Pour le métro, le programme prévoit le prolongement de quatre lignes en banlieue – 4, 8, 12 et 13 – qui complète le maillage de la banlieue dense vers Asnières, Gennevilliers, Aubervilliers, Créteil et Montrouge. Le réseau

principal bus comprend dix-sept lignes de ville à Paris et une quarantaine en banlieue. Leurs caractéristiques: une desserte plus fine des quartiers et un meilleur maillage de banlieue à banlieue.



PHOTOS : MAUBOUSSIN/DGC-AV



Tempête :

Le dispositif d'aides

À tempête exceptionnelle, aides financières de circonstance... La RATP propose aux agents sinistrés en décembre des prêts et des avances de caisse. Un dispositif qui leur permet de pallier leurs difficultés de trésorerie pour réparer au plus vite.

Trois millions de déclarations de sinistres, dont les trois quarts émanent de particuliers, représentant pour ces derniers 22 milliards de francs d'indemnisation : sans être définitifs, ces chiffres montrent l'ampleur des dommages causés par les tempêtes Lothar et Martin qui ont sévi à la fin de décembre sur une grande partie de la France.

Pour faciliter les déclarations et accélérer les processus d'indemnisation, le ministère de l'Économie, des Finances et de l'Industrie a rapidement pris des dispositions en concertation avec les professionnels de l'assurance. Exceptionnellement, les particuliers ont ainsi eu jusqu'au 31 janvier pour déclarer les sinistres à leur assureur. Les délais normalement prévus sont, en cas de tempête, de cinq jours et, en cas de catastrophe naturelle, de dix jours à

partir de la publication au *Journal officiel*. Parallèlement, afin d'aider leurs clients, la plupart des compagnies d'assurances ont accepté – en deçà d'un certain montant, variable selon les sociétés, de 10 000 à 40 000 francs – de faire procéder aux travaux sans expertise préalable.

Assurances, État : des aménagements

En outre, elles ont fixé le plafond des franchises à 1 500 francs pour les contrats multirisques habitation. Enfin, à la suite d'un accord signé entre l'État et la majorité des organismes collecteurs du 1% logement, un prêt sans intérêts peut être accordé pour réparer les dommages non couverts par les assurances. En effet, parmi les exclusions de garanties les plus fréquentes figurent les stores, auvents, objets et mobiliers de jardin, arbres et plantations.

En plus de ces mesures qui intéressent tous les agents, le 3 janvier, la RATP instaurait un dispositif d'aides financières exceptionnelles sous forme de prêt et d'avance de caisse pour aider rapidement ceux qui éprouveraient des difficultés de trésorerie. Un dispositif semblable était déjà intervenu en 1988 lors du cyclone qui s'était abattu à la Guadeloupe. « *L'entreprise prend sur sa trésorerie pour dégager les fonds nécessaires. Un geste de solidarité à l'égard des agents et de leur famille* », déclare Jean-Yves Le Joly, responsable de l'unité Paye et Administration à GIS.

À la fin de février, cent quatre-vingt quatre demandes de prêts ont été accordées, recouvrant des situations diverses (*cf. encadré*). « *95% des prêts comportent des réparations de toiture* », précise Jean Metzger, responsable du point Conseil et Aide à l'habitat. Ce secteur, après avoir reçu l'avis du RRH d'unité, procède à la fin de l'instruction du dossier : il vérifie le taux d'endettement et recueille la signature de la lettre d'engagement de l'agent. Une dernière étape pouvant intervenir une semaine après le dépôt de la demande. ■

Nadine Guérin



Les aides financières exceptionnelles accordées par la RATP

Elles sont destinées à couvrir les frais de réhabilitation de l'habitation principale (propriétaire ou locataire) et les dégâts causés aux véhicules.

● Avance de caisse

- Montant maximal : 5 000 francs.
- Remboursement : en dix mensualités, prélevées sur salaire.
- Taux : 0 %.
- La durée minimale de six mois entre deux avances de caisse n'a pas lieu d'être appliquée.
- À la fin de février, deux cent quatre-vingt-trois avances de caisse pour un montant de 1,4 million de francs ont été attribuées.

● Prêt à moyen terme

- Montant maximal : 24 000 francs.

- Remboursement : aucune retenue les six premiers mois.
- À partir du septième mois, en trente-six mensualités, prélevées sur salaire.
- Taux : 0 %, si le remboursement anticipé total intervient dans les six premiers mois.
- 3,5 % à partir du septième mois.
- À la fin de février, cent quatre-vingt-quatre prêts pour un montant de 3,7 millions de francs ont été accordés.

● Conditions générales communes aux avances de caisse et aux prêts

- Les avances de caisse et les prêts sont attribués aux agents du cadre permanent commissionnés ou en passe d'obtenir leur commissionnement, ainsi qu'aux personnes

sous contrat à durée indéterminée.

- Les deux aides financières peuvent se cumuler dans la limite d'un endettement raisonnable.
- Les demandes sont instruites par les responsables des ressources humaines des départements ou des unités.
- Le virement est effectué sur le compte courant de l'agent dans un délai de une à trois semaines suivant la constitution du dossier.
- Pièces justificatives principales : photocopies de la déclaration de sinistre envoyée à l'assurance, de l'accusé de réception de l'assurance, des devis lorsqu'ils ont pu être établis, de la dernière taxe foncière pour les propriétaires, du dernier bulletin de salaire.

Cas pratique

Dominique qui demeure à Chelles (Seine-et-Marne) a obtenu un prêt de 21 000 francs qui lui a permis d'engager les travaux les plus urgents, la plupart des artisans lui réclamant des avances. La chute d'un if haut de 25 mètres, quasi centenaire, a provoqué des dégâts à sa clôture et à celle du voisin, et les branches ont endommagé la toiture, les cheminées... La facture s'est élevée à près de 30 000 francs : 5 000 francs pour l'élagage, 1 500 francs un portail neuf entreposé dans le jardin, 18 000 francs de couverture, 4 000 francs pour les premières réparations. « Pour moi, l'intérêt de cette mesure réside dans la rapidité du traitement du dossier. J'ai obtenu le versement de mon prêt une dizaine de jours après le dépôt de ma demande. Mon assurance vient seulement de m'informer que je serai remboursé de 21 000 francs. »



Les aides du 1 % logement

Le 13 janvier, une convention a été signée entre l'État et l'Union d'économie sociale pour le logement (UESL), qui rassemble la plupart des organismes collecteurs du 1 % logement. Cet accord porte sur deux actions essentielles : un prêt spécial intempéries et une aide au relogement auxquels peuvent prétendre les agents RATP.

● Le prêt intempérie

- Montant maximal : 100 000 francs.
- Remboursement : sept ans au maximum.
- Taux : 0 %.
- Bénéficiaire : tout occupant de sa résidence principale, qu'il soit locataire ou propriétaire, pour tous les travaux engagés et non garantis par les contrats d'assurances (antenne, appentis de jardin, garage, véranda, murs de clôture, volets, stores et persiennes...).
- Attention ! La demande doit être présentée avant le 30 septembre 2000. Les fonds ne sont débloqués que sur présentation de factures d'entreprise.

● L'aide au relogement

Les textes font également état d'une aide au relogement pour les personnes, propriétaires ou locataires, contraintes de changer de domicile du fait de dégâts causés à leur résidence principale. Cette aide consiste en une avance sans intérêts du montant du dépôt de garantie et en une garantie du paiement des loyers et des charges vis-à-vis du bailleur, limitée à neuf mois.

Pour plus d'informations sur les modalités d'attribution de ces aides :

- Numéro Azur national : 0 810 282 282, afin d'être orienté vers le comité interprofessionnel du logement (CIL) correspondant à son lieu d'habitation.
- La liste des CIL est également disponible sur Internet : www.uesl.fr

Depuis le mois de janvier et pour la première fois, l'atelier de Vaugirard s'est lancé dans l'expertise d'un tracteur à marche autonome (TMA). Ce matériel pourvoit aux déplacements des trains de travaux au cours des chantiers effectués durant l'interruption du trafic.

Construits par Alstom à partir d'un cahier des charges établi par MRF, les quatorze TMA sont arrivés en 1986. La réalisation de cette petite série est venue compléter le parc des motrices Sprague, transformées en tracteurs au fur et à mesure de leur retrait du service aux voyageurs.

Le TMA possède deux batteries haute tension qui lui permettent de fonctionner sur des voies non alimentées.

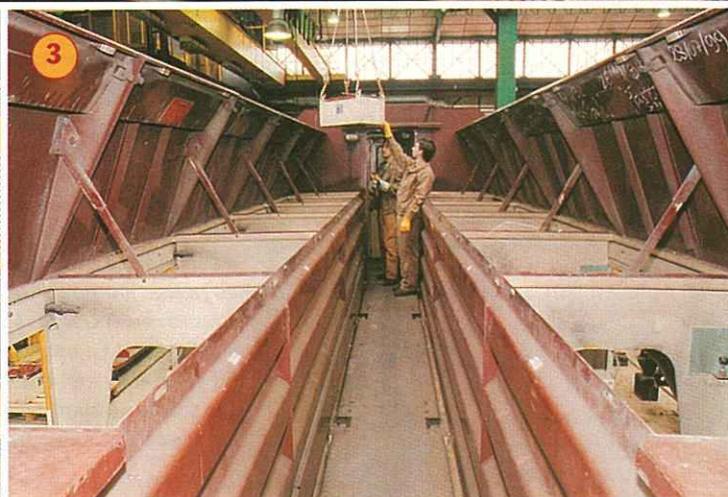
Une spécialité le consacrant tout particulièrement aux travaux du renouvellement des voies ballastées (RVB).

L'entretien régulier du matériel, réalisé à La Villette, n'a révélé aucun problème particulier. Cependant, au cours de leurs quatorze années de service, les TMA ont subi d'importants efforts de traction – ils peuvent déplacer une charge remorquée jusqu'à 240 tonnes –, de nombreuses agressions telles que l'humidité, le béton, en plus du vieillissement naturel qui peut entraîner des effets de corrosion, d'usure des attelages...

La révision du TMA intervient après un kilométrage relativement court, autour de 100 000 kilomètres, comparativement à celui du matériel réservé aux voyageurs réalisé à 600 000 kilomètres.

Cette première opération devrait s'achever au mois d'avril, quoique sa durée reste dépendante des résultats des expertises.

Une démarche de certification ISO 9002 sur la révision TMA est engagée, avec l'objectif qu'elle se concrétise à la fin 2000.



- 1 **Vue sur la partie avant du TMA**, composée de la cabine de conduite et du compartiment technique, dans lequel sont regroupés tous les éléments de commande et de contrôle du tracteur.
- 2 **Extraction latérale des batteries haute tension** à l'aide d'un chariot élévateur. La zone centrale comporte ainsi quatorze coffres logeant les douze batteries et les deux groupes de ventilation.
- 3 **Un couloir longitudinal** permet de circuler entre la cabine de conduite et le compartiment personnel situé à l'arrière du train. Les batteries basse tension sont extraites par le haut au pont roulant.
- 4 **Yves Franchi, mécanicien d'entretien, suit la séparation du bogie-caisse**. Le levage s'effectue grâce à quatre puissants vérins: « Par rapport au Sprague sur lequel je travaillais, le TMA est un matériel moderne. Que ce soit en pneumatique ou en électricité, cette révision concerne le corps de notre métier. »
- 5 **Sortie des bogies sur les rails**. Au bout des bras, un matériel de 13 tonnes.
- 6 **Le tracteur est entièrement déshabillé** et repose sur deux lorries. Batteries et moteurs de ventilation ont été extraits des coffres, les armoires électriques du compartiment technique.
- 7 **Une fois démontés, les différents organes sont rangés sur des palettes**, avant de partir, pour expertise, vers les spécialistes. Ainsi les bogies, présentant des similitudes avec ceux du RER, se retrouveront à l'atelier de Sucy, les moteurs de ventilateurs à Saint-Ouen...
- 8 **«À l'intérieur des armoires électriques, tout est très serré et difficile d'accès**, explique Philippe Poulolo, mécanicien d'entretien. *C'est une première, et l'on s'aperçoit qu'elles n'avaient pas été conçues pour être démontées. Au remontage, on prévoit quelques petites adaptations pour en améliorer l'accès.* »



révision





PHOTOS : DUPUY/DGC-AN

Même prénom, même métier : Jacques et Jacques sont conducteurs de train hors service voyageurs. Leurs missions au sein du Groupe manœuvre transport (GMT) : acheminer des trains de travaux sur le lieu du chantier, déplacer des rames au terminus ou en ligne... Pleins feux sur cette profession de nuit.



Conducteurs

à l'heure GMT

Du MP59 au MP89, du train aspirateur au tracteur à marche autonome en passant par le tracteur diesel, le Sprague ou le MF77, nous

devons être capables de les conduire tous, ainsi que les nouveaux matériels. »

Comme Jacques Secrétain, les conducteurs du Groupe manœuvre transport (GMT), du département Métro, conduisent des trains hors du service voyageurs. « Nous sommes appelés à effectuer des missions diverses, poursuit Jacques Riaud, qu'il s'agisse de trains de travaux à conduire sur le lieu du chantier, de rames à déplacer au terminus ou en ligne, ou d'un nouveau matériel à réceptionner par MRF. » D'où la nécessité pour eux de connaître tous les matériels roulants du métro. « La première nuit d'essais d'un nouveau matériel, la formation se fait en quelque sorte sur le tas, avec les techniciens. Des formations sont ensuite effectuées pour l'ensemble des conducteurs du GMT. »

Cette nuit de février, Jacques Secrétain et Jacques Riaud conduisent une rame MP89 (la quarante-huitième livrée sur les cinquante-deux prévues au parc de la ligne 1), qui doit être reçue par MRF-Inspection avec une délégation de la DRE (délégation régionale de l'Équipement), avant sa mise en exploitation pour les voyageurs. « Les essais en statique ont été faits en atelier, explique Jacques Riaud, à nous maintenant de conduire la rame sur la ligne 1 pour les essais en dynamique. » Essais de freinage à différentes vitesses, des automa-

tismes (veille automatique, ouverture des portes, arrêt automatique d'urgence...). Les essais ont lieu entre les stations Esplanade-de-la-Défense et Les Sablons en raison d'une longue ligne droite et d'une rampe très importante, de 60/1000.

Échapper au stress des voyageurs

Des zones particulières sont ainsi retenues pour tester le matériel, ce qui nécessite de la part des conducteurs du GMT, en plus de la connaissance des matériels, de ne rien ignorer de la configuration du réseau. Un travail avec des exigences auxquelles s'ajoute la contrainte de l'horaire. « Le départ du service voyageurs retardé le matin par les travaux de nuit, et c'est tout de suite la faute du GMT! Nous n'avons pas toujours bonne presse et, pourtant, quand des chantiers de nuit connaissent des difficultés, nous n'y pouvons rien... », remarque Jacques Riaud. « Cependant, c'est un métier beaucoup moins stressant que la conduite en exploitation! constate Jacques Secrétain. Entré comme conduc-

teur au métro en 1968 - j'ai conduit le Nord-Sud -, j'avais fait le tour du service voyageurs. De plus, au GMT, on a des horaires réguliers avec repos chaque samedi et dimanche. » Même appréciation pour Jacques Riaud qui, après avoir été mainteneur aux ateliers de Saint-Fargeau et conducteur sur différentes lignes, avait besoin de changer d'air, d'échapper aussi au stress des voyageurs. « En service voyageurs, on est seul dans la loge alors qu'au GMT on travaille en équipe, avec notre chef de convoi et les collègues de MRF, comme cette nuit. C'est plus sympathique. On est en contact avec d'autres départements. »

Commencés à la fin du service voyageurs peu après une heure, les essais, concluants, se terminent cette nuit-là à 3 h 30: le train est bon pour le service. Mais il ne regagnera son point de départ, Château-de-Vincennes, qu'à 5 h 30. Des travaux d'ITA ayant nécessité la coupure du courant dans le secteur de la porte Maillot, on ne passe plus. Car la patience doit aussi être une des qualités du conducteur du GMT. ■

Simone Feignier

Les missions du GMT en chiffres

Les hommes du GMT :

186 personnes, trois services.

Service jour : 8 conducteurs et

8 agents de manœuvre et transport.

Petite nuit : 14 conducteurs

et 14 agents de manœuvre et transport.

Grande nuit : 47 conducteurs

et 66 agents de manœuvre et transport.

Les conducteurs du GMT effectuent environ trente missions chaque nuit, cinq soirs par semaine.

Ils conduisent tous les matériels de trains, hormis les trains de travaux appartenant aux entreprises extérieures.

Station Bérault. Jacques Riaud (à gauche) s'entretient avec Jacques Secrétain avant de regagner la voiture de queue pour les essais.

À Fontenay-sous-Bois, les stockeurs rotatifs qui engrangent quelque 4 500 pièces ont amélioré la vie des magasiniers. Gain de place, gain de temps, meilleure traçabilité des pièces, les gestionnaires de l'approvisionnement racontent un métier en évolution.



DUMAYDGC-AV

Magasinier: un métier de gestionnaire



L'arrivée des stockeurs rotatifs a quelque peu changé notre métier de magasinier, ils nous permettent d'organiser les stocks de pièces avec précision et la traçabilité des mouvements», explique Jean-François Taravella, magasinier à l'atelier de Fontenay-sous-Bois au département MRF. Depuis deux ans, Fontenay, qui s'occupe de la maintenance de la ligne 1, est équipé de ces grandes armoires horizontales appelées stockeurs rotatifs. « Nous en possédons deux. Ils contiennent chacun quarante étagères rotatives compartimentées pouvant ranger environ quatre mille cinq cents pièces, soit 180 mètres cubes. Avec

un avantage majeur, le gain de place. Aujourd'hui, il nous reste quelques étagères linéaires réservées aux grosses pièces du type barres de préhension, blocs moteurs... », précise Jean-François.

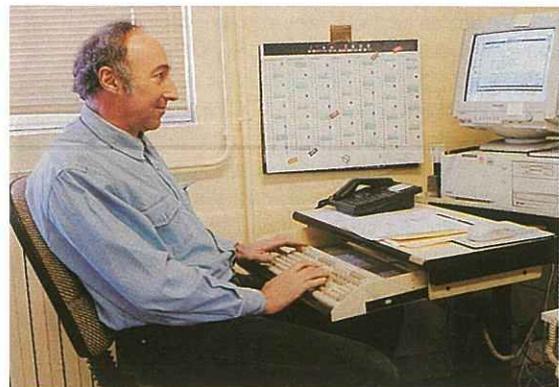
Un relais entre l'atelier et les fournisseurs

Les stockeurs sont mis en « libre service contrôlé ». Les agents, grâce à un badge identifiant et à un système de code à barres, entrent leur demande et le nombre de pièces qu'ils désirent, et le stockeur fournit la commande. « Tout cela est dirigé par un logiciel informatique, ce qui m'offre les moyens de gérer

au mieux le stock, commente Jean-François, et chaque semaine, en fonction des sorties, je réapprovisionne le stockeur. »

Un système novateur qui entraîne également un gain de temps. « Il s'agit simplement d'un changement d'outil. Les fondements de notre métier demeurent les mêmes: passation de commandes, arrivage, référencement et rangement des pièces, expédition vers les centres de dépannage de la ligne. » Être rigoureux, ordonné, posséder une bonne mémoire et faire preuve d'initiatives personnelles, tels sont les maîtres mots de ce métier de gestionnaire. Ce que confirme Alain Bonnenfant, magasinier depuis 1974 et actuellement en poste aux ateliers de Vaugirard: « Nous sommes là pour faire le relais entre l'atelier et les fournisseurs, il faut donc bien connaître les

À gauche, Jean-François Taravella, magasinier à l'atelier de Fontenay, devant le stockeur rotatif, et Alain Bonnenfant, en poste aux ateliers de Vaugirard. Ci-contre, André Vigouroux, magasinier-approvisionnement, vérifie les stocks à l'aide du système de gestion de maintenance assistée par ordinateur.



DUPIUYDGC-AV

besoins pour les fournir en temps et en heure. » Vaugirard n'est pas pourvu de stockeur rotatif mais, depuis le 1^{er} janvier, il est équipé d'une gestion de maintenance assistée par ordinateur (GMAO). « L'avantage de l'ordinateur est de parler le même langage que celui des ateliers, grâce au référencement. Les commandes sont plus claires », note André Vigouroux magasinier-approvisionnement depuis 1982 à Vaugirard.

« La machine absorbe une partie du métier, comme les commandes qui s'activent automatiquement, alors qu'auparavant nous devions traiter des demandes manuscrites envoyées par courrier. Tout va plus vite qu'il y a quinze ans et les distributions se sont améliorées », analyse Alain. « Il faut tout de même rester vigilant, car l'ordinateur ne tient pas compte de certains critères, tels les intempéries de décembre ou les besoins urgents. On ajuste donc les ordres d'achat avec les stocks et les besoins. On ajoute notre expérience en évaluant plus finement ces critères », témoigne André.

Un métier qui évolue, où les achats sont désormais centralisés sur chaque site, au niveau de l'entreprise, afin de réaliser des économies substantielles. Et tous les trois de conclure: « Notre métier est tout, sauf monotone. » ■

Yan Rodriguez

Des gardiens de la paix à La Maltournée

Is se sont montrés très curieux de notre organisation, m'ont demandé le nombre de contrôles effectués sur ma ligne, s'il y avait beaucoup d'agressions... », raconte Bernard David, machiniste sur le 206, Noisy-Mont-d'Est - Pontault-Combault. Ainsi, au début de janvier, près d'une centaine de machinistes du centre de La Maltournée ont accueilli, pour une journée, deux cent dix stagiaires de l'École nationale de police de Paris (ENPP). Pascale Varenne, responsable Prévention Sécurité, les avait affectés par binôme sur des services et des lignes choisis afin qu'ils puissent prendre la mesure des problèmes rencontrés sur le secteur. À l'origine de cette action, les relations étroites

développées en 1998 par Jacqueline Chabot, responsable d'équipe de ligne (REL), et le commissaire Joubert de Rosny, à la suite de nombreuses agressions sur la ligne 116. À l'École de police, le commissaire a sollicité la RATP pour mettre au point ce stage d'immersion sur le réseau bus de banlieue, complété par deux journées au département Environnement et Sécurité. Depuis la fin de 1999, ces liens se trouvent formalisés dans un protocole de partenariat entre la RATP et l'ENPP (cf. ELL n° 98). Une initiative appréciée tant du côté des machinistes que des stagiaires gardiens de la paix et qui devrait se renouveler lors des prochaines sessions de formation.

Un guide qualité contre l'inacceptable

Un guide, Charte qualité : douze situations inacceptables, élaboré par le département des Projets avec les départements MTR, ESE et ITA, a été remis aux agents du métro. Son objectif est d'attirer leur attention sur les points sensibles et les moins appréciés des voyageurs lors de leur cheminement dans le métro. Carreaux ou sièges de quai manquants, marche abîmée, tube éteint... Douze situations inacceptables ont été répertoriées dans le guide. Les fiches décrivent les solutions à mettre en œuvre. Chacune informe l'agent sur



d'intervention et le résultat attendu. Ce guide participe à l'engagement de l'entreprise d'améliorer les espaces du métro

et de répondre aux attentes de ses voyageurs de plus en plus exigeants.

Contact - Patrice-Armand Vaintrub, PRO, tél. : (01 44 6)8 32 17.

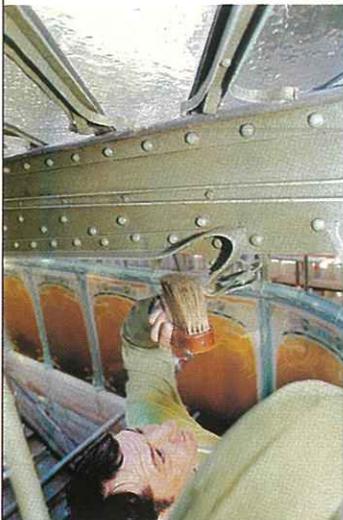


le problème, le signalment à passer et son niveau d'urgence, le maintenir concerné, les délais



À voir

Les entrées Guimard sous l'œil d'un photographe



Denis Sutton, photographe à l'Agence audiovisuelle (délégation générale à la Communication, DGC), expose à Bourdon, jusqu'au 30 avril, vingt-deux photographies sur « la restauration d'un monument historique », l'entrée Guimard de Porte-Dauphine. Réalisé à la demande du département ITA-AMI (Aménagement et Maintenance des infrastructures), le reportage lui a permis de fixer sur la pellicule la totalité des travaux, de mars à septembre 1999. « Il était très intéressant pour moi de suivre l'évolution de ce chantier au fil des mois, de saisir les gestes des ouvriers et de montrer leurs compétences. Peintres, forgerons, serruriers, zingueurs, électriciens, maçons, des hommes de différents métiers s'étant relayés pour cette rénovation. » Des photos qui sont un témoignage du savoir-faire des hommes de l'entreprise.
Contact - Denis Sutton, DGC-AV, 21, boulevard Bourdon, tél. : (01 48 04) 10 59.

À écouter

Le métro mène à l'opéra

Véronique Dufour, animatrice agent mobile sur la ligne 9, vient de sortir un disque compact dans lequel elle interprète en duo de hautbois, avec la collaboration d'un musicien professionnel, quelques-uns des plus beaux airs des opéras de Mozart. Des versions insolites de *Don Giovanni* et de *la Flûte enchantée*, destinées à tout public : musiciens amateurs, élèves confirmés ou simples mélomanes. À partir de ses recherches effectuées dans les bibliothèques, Véronique a également réalisé le livret accompagnant le disque compact. Outre une introduction sur le choix de cette transcription, elle présente

succinctement la trame des deux opéras et resitue chacun des morceaux interprétés.

**Contact -
 Véronique Dufour,
 tél. : 01 44 93 04 64.**

Mozart en duos



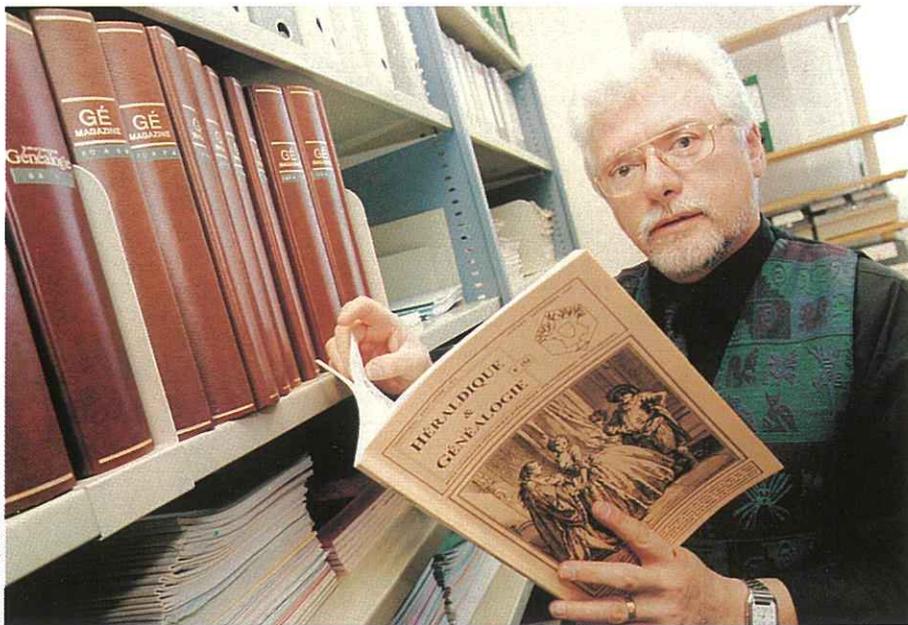
Portrait

Jean-Marie le remonteur du temps

« La passion des anciens m'habite depuis toujours. Déjà tout petit, j'interrogeais mon grand-père sur notre famille, mais le déclic a eu lieu à l'âge de 35 ans en regardant des vieilles photos de la fin du XIX^e siècle chez mes beaux-parents. Qu'y avait-il avant ces gens ? Que faisaient-ils ? » Voilà comment Jean-Marie Vincent, tourneur au département MRF, « est tombé dans la généalogie ». « J'ai décidé de faire l'arbre généalogique de ma fille en commençant par interroger

les aînés de ma famille et ceux de mon épouse, et je me suis rendu aux archives départementales pour compléter toutes ces informations et remonter le plus loin possible », se souvient Jean-Marie. Même si une généalogie n'est jamais terminée, Jean-Marie Vincent a réussi à remonter à dix-sept générations. « En tout, ma fille compte environ deux mille deux cents ancêtres, son plus vieil aïeul étant un laboureur né vers 1540, nommé Jehan Carrey. » Ces recherches l'ont

conduit dans l'Aude, l'Eure-et-Loir et dans l'Aube, à Villadin, le village où il a « retrouvé » les traces de son ascendant Jean Vincent né en 1620. « Ce sont de véritables enquêtes, car après avoir obtenu le nom, il faut habiller ces ancêtres. Comment vivaient-ils ? Dans quel milieu social ? On finit même par vivre avec l'ensemble des gens du village. » Cette passion dévorante, il a tenu à la faire partager. Pour cela, Jean-Marie participe à la vie du Cercle généalogique du personnel de la RATP, créé en 1985, qui compte aujourd'hui quatre-vingts adhérents. Archives, ordinateurs équipés de logiciels de généalogie, le cercle possède tous les équipements nécessaires à la réalisation de ce violon d'Ingres. À 52 ans, Jean-Marie continue ses recherches et rêve d'organiser une « cousinade », réunion des descendants de Jean Vincent, soit trois à quatre cents personnes, à Villadin en Champagne auboise, « le plus beau village de France et de Navarre » selon ses mots.
Contact - Cercle généalogique du personnel de la RATP, 18, rue du Saint-Gothard, 75014 Paris. Tél. : (01 40 4) 7 39 89. Permanence tous les mardis et le deuxième samedi du mois, de 14 heures à 17 heures. Cotisation : 150 francs par an pour les agents ou leurs ayants droit et 200 francs pour les personnes de l'extérieur.



Et Bienvenüe créa le métro

Une station porte aujourd'hui son nom mais peu savent qu'il est le père du métro... Encore moins qu'il se consacra à sa réalisation pendant plus de trente-cinq ans. Déjà, à l'époque, la presse ne s'intéressait pas beaucoup à l'ingénieur Fulgence Bienvenüe. « Mémoire » y remédie.



Fulgence Bienvenüe (1852-1936), treizième enfant d'un notaire breton fixé à Uzel, n'a pas été l'inventeur du chemin de fer souterrain, mais le réalisateur patient qui va présider pendant trente-cinq ans aux destinées du métropolitain.

Dès 1895, on confie à Bienvenüe la mission d'établir l'avant-projet du réseau de chemin de fer métropolitain. Mission qu'il réalise avec talent puisqu'en 1898 le quotidien *le Temps* annonce que « M. Bienvenüe est chargé de construire le chemin de fer métropolitain de Paris. Un projet qui était en gestation depuis quarante ans ».

La presse de l'époque s'intéresse peu à l'ingénieur Bienvenüe, consacrant davantage son énergie à décrier le projet, suivie par les humoristes qui dépeignent les déboires de cette construction. Pourtant, celui qu'on baptisa le « Père Métro » n'a que deux ans pour le construire, un tour de force qu'il réalise. Et le 19 juillet 1900 voit l'ouverture de la première ligne. Un décret du

même jour, repris plus tard par le journal *la Presse*, l'élève au grade d'officier de la Légion d'honneur.

Son ami Foch le décore de la Légion d'honneur

Le 2 août 1914, Fulgence Bienvenüe, colonel de réserve du génie, demande à être mobilisé, mais on le juge plus utile à son poste. Il faut continuer le métro ! À la fin du conflit, 15 kilomètres de souterrains sont prêts à être équipés. Maintenu dans ses fonctions en dépit de son âge, Bienvenüe cumule les honneurs, en 1926, son ami Foch le décorant de la grand-croix de la Légion d'honneur. La presse reste insensible à cet honneur.

Âgé de 80 ans, Fulgence Bienvenüe prend sa retraite le 6 décembre 1932.

Par décision unanime du conseil municipal, l'année suivante, son nom est attribué à la fois à la place du Maine et à la station de métro qui portait la même appellation. Ce choix rappelle que l'éminent ingénieur, originaire de la Bretagne, avait débarqué à Paris par la gare Montparnasse, donnant sur la place du Maine. Bienvenüe décède le 3 août 1936 et est inhumé au Père-Lachaise dans la plus grande discrétion. Ses obsèques sont occultées par celles de Louis Blériot, tenues la veille aux Invalides. Quelques lignes insérées par sa famille dans *le Figaro* signalent à ses plus fidèles compagnons l'heure du convoi.

Yan Rodriguez

Sources : *L'Aventure du métropolitain*, par Roger-Henri Guerrand (éditions La Découverte/Poche) ; *la Vie du rail* ; Bibliothèque nationale de France.

(1684 - 1721)
Trois études de femmes
Antoine Watteau jouant de
la guitare [détail]



 **Le regard de
CharlÉlie
Couture**
auteur-compositeur-plasticien

« **Quand on compose de la musique,
on est à l'intérieur de soi.**

On est dans un espace et dans un temps différents. Quand je joue de la musique sur scène, souvent je ferme les yeux ; j'oublie tout pour me laisser porter par l'instant.

Son regard à elle, et la manière qu'elle a de détourner la tête semblent dire aussi "laissez-moi tranquille".
J'aime cette gêne.

C'est une gêne douce.

Ce n'est pas une gêne déchirée. Le dessin saisit quelque chose de **cet instant fugace**.
Faire un dessin, ça ne prend que quelques minutes. D'ailleurs, Watteau n'est même pas entré dans le détail, la chaise est **à peine ébauchée**.



LOUVRE

ticket pour Le Louvre



Département des Arts graphiques du musée du Louvre