

ENTRE LES LIGNES

**Un partenariat
RATP/Police**

**Prévenir les
accidents
du travail**

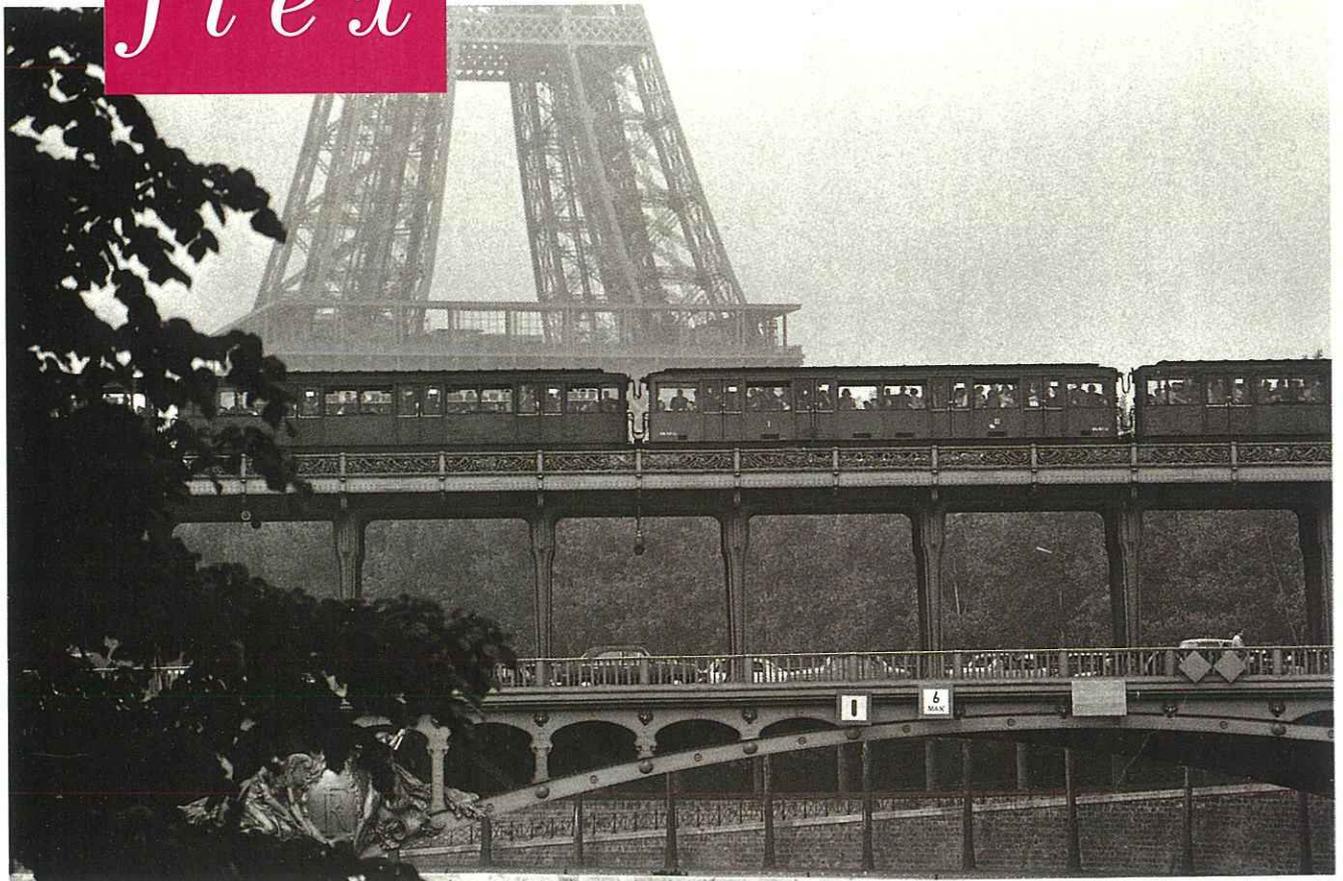
Le Tram,
ON AIME...





re
flex

ROBERT DOISNEAU *Sous le ciel de Paris.*



PHOTOS : RAPHO/ROBERT DOISNEAU

SOMMAIRE



4 D'ici à 1995, tous les trains seront pelliculés.

Les trains roulent plus propre. Des opérations de protection et de nettoyage au quotidien p. 4

Suivez le bus. Des dépliants très attrayants aident le voyageur à se retrouver dans le réseau bus p. 7

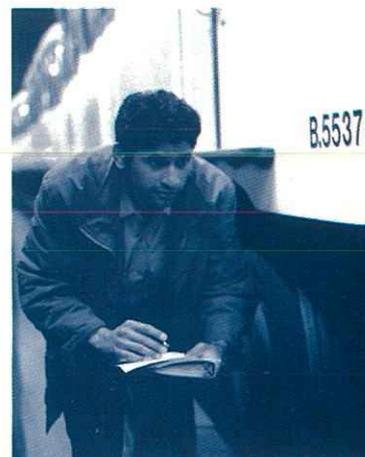
Anticiper le risque. Mieux analyser les causes d'accidents du travail pour en réduire le nombre p. 8

L'union fait la force. Le partenariat RATP-police renforce les actions de sécurité sur le terrain p. 10

Potelet nouvelle formule. Les points d'arrêt bus se dotent d'une nouvelle signalétique p. 13

Le discours de la méthode. En cas de panne, détail des consignes et de la procédure à respecter par le conducteur p. 14

La juste mesure. Une expérience de pesée des trains aux ateliers d'Italie p. 16



14 Des procédures de contrôle à respecter pour une meilleure sécurité.

3



dossier

L'effet tramway. Le tramway revient à la mode dans les villes, en province et en Ile-de-France ● Images d'un mode de transport original ● p. 17

actualité

Une charte chantier ● Balabus reprend du service ● Des Django d'Or fêtent la musique ● p. 24

passionnément

Label qualité ● Une expo à petite échelle ● Hommage à Robert Doisneau ● p. 31

Rédaction : 53 ter, quai des Grands-Augustins, 75006 Paris. Tél. : 40 46 45 49 / 43 52. **Directeur de la publication :** Vincent Relave. **Rédaction :** Entre les Lignes, La Lettre, 6 44 44 (Journal téléphonique) : Philippe Carron, Simone Feignier, Yvonne Kappès-Grangé, Alain Malglaive. **Photographies :** COM-Audiovisuel, ITA-Audiovisuel. **Conception et réalisation graphique :** Textuel. **En couverture :** photo Chabrol/COM-AV. **Photogravure :** TTAG. **Imprimerie :** Avenir Graphique. N°ADEP 1791. Membre de l'Union des Journaux et Journalistes d'Entreprise de France UJJEF. **Abonnement :** 150 F (180 F pour l'étranger), pour 10 numéros. Les demandes sont à adresser à « Entre les Lignes », 53 ter, quai des Grands-Augustins, 75006 Paris. **Retraités de la RATP :** vos changements d'adresse sont à transmettre par écrit au bureau des Pensionnés, 9 rue Belliard 75889 Paris cedex 18.

Les trains ROULENT

Propreté Lutte anti-graffiti, opération Trains propres, Plan propreté... autant de solutions au quotidien pour un métro et un RER plus propres. Des améliorations qui s'efforcent de concilier impératifs de l'exploitation et contraintes du nettoyage.

Trains graffitis, caisses poussiéreuses, débris sur le plancher ou sièges douteux, l'expérience le prouve : les métros et les RER sont d'autant moins respectés qu'ils sont dégradés. Dès 1990 la RATP contre-attaque et met sur pied la lutte anti-graffiti et un « Plan Propreté », pour le nettoyage extérieur et intérieur des rames. Quatre ans après, le département Environnement et sécurité présente un bilan encourageant, avec une moyenne du graffitage de 4 % sur le RER et de 6 % sur le métro, et une note de propreté de l'ordre de 6 sur 10. Des chiffres qui devraient encore s'améliorer avec l'achèvement des programmes en cours et les progrès de la décentralisation.

Face aux graffiti, on a d'abord cherché à protéger les trains. Après les essais de vernis sur la ligne 13, la RATP a choisi de pelliculer les voitures. Un film protecteur, sélectionné par l'entité Méthodes-Installations industrielles de MRF et la société fournisseur, en collaboration avec LOG pour les essais, recouvre les surfaces accessibles. Un film facile à poser, à nettoyer, à changer, dont bénéficient déjà le RER et les lignes 1, 5, 6, 7, 8 et 10. « *Mais dans la lutte anti-graffiti, la protection des trains par pelliculage ne suffit pas, la disparition rapide et totale des graffiti est le facteur primordial, rappelle Robert Terrisse responsable de l'unité Environnement et Propreté à SEC. Un tag se réalise en quelques secondes, il faut que son effacement soit très rapide, de façon à ne pas*

Fin 1995, toutes les voitures seront pelliculées. Un programme qui se déroule au rythme d'un élément par jour.



se laisser déborder par la production des tagueurs. Il faut briser le challenge graffiti ». D'où l'opération « Trains propres » menée sur les 3, 7, 13 et B, qui se donne comme objectif un taux de graffitage de 5 % maximum des voitures pelliculées, et leur dégraffitage sous 24 heures. Pour cela, trois conditions à remplir : une ligne hermétique (sur la ligne 13 par exemple, il existait plus de 150 points de pénétrations techniques, utilisables par des tagueurs avertis) ; des positions de dégraffitage équipées où les trains sont amenés en dehors des heures de

PHOTOS : AUDRA / ROY ; SUTTON / COM-AY

PLUS PROPRE



LIGNES	ANTI-GRAFFITI		PROPRETÉ	
	Pelliculages	« Trains propres »	Machine à laver	Sites équipés pour balayage de nuit quotidien
1	fait		Château de Vincennes	36 positions
2	en cours			prévu en 1994-5
3/3 bis	1994	TP	(1996 : Gallieni)	32 positions
4				prévu en 1995-6
5	en cours		Bobigny	35 positions
6	fait		(1995 : Kléber)	prévu en 1994-6
7/7 bis	fait		P.Curie	57 positions
8	fait		Ateliers Javel (+Créteil Préfecture en 1995)	20 positions + prévu en 1995-6
9			(1997-8)	prévu en 1995-6
10	fait			prévu en 1994
11	1994			23 positions
12			(1996 : Porte de Versailles)	30 positions
13	1994	TP	Châtillon	13 positions + prévu en 1995-6
A	en cours		Torcy-Boissy-Rueil	3 sites
B	fait	TP	Massy-Palaiseau	2 sites



pointe ; des signalements immédiats des tags par les conducteurs. Le succès rencontré par « Trains propres » justifie l'extension de l'opération, à terme, à l'ensemble du réseau. « *Le tag, ce n'est pas un phénomène de mode, mais une façon d'exprimer les problèmes de l'adolescence,* précise Robert Terrisse. *Si le phénomène semble se tasser sur notre réseau, c'est parce que la réponse apportée par la RATP a changé.* » En plus efficace. Lors de la dernière semaine des vacances de Pâques, la ligne B a quand même enregistré 120 signa-

CLEAN (Chariot levé élévateur automoteur de nettoyage). Adapté à tout type de nettoyage, il évite l'installation d'estacades fixes. Utilisé à Massy-Palaiseau, son extension est prévue à Créteil, Bobigny et Boissy.

lements, pour un taux de graffitage de moins de 1 %.

L'organisation et la qualité du nettoyage des trains relèvent, quant à elles, du seul ressort de l'entreprise, et comprennent trois phases. Passage en machine à laver, quand elle existe (une fois par semaine) ; nettoyage journalier, – balayage, désinfectant, poussières – effectué de nuit sur des positions de garage et sous-traité à la Comatec. Nettoyage intérieur (et extérieur en l'absence de machine à laver) approfondi, réalisé toutes les cinq semaines dans les ateliers, soit par MRF, soit par la Comatec (pour les lignes 2, 5, 11, 13 et le RER). En tout, il faut assurer la propreté de près de 4 500 motrices et remorques. La robotisation du nettoyage intérieur n'ayant pas tenu ses promesses, la RATP lance en 1990 un « Plan Propreté ». « *Il s'agit d'améliorer l'éclairage sur les positions de garage ou à quai dans les terminus, installer des prises de courant pour permettre la mécanisation du nettoyage, mettre en place des prises* ●●●

Information Pas facile de s'y retrouver dans la complexité du réseau Bus et la diversité des dépliants diffusés. D'où l'idée d'un document type proposant à la clientèle infos utiles et centres d'intérêt.

Suivez LE BUS

Après Bastille, je ne sais pas où va le 76... », « J'ignore quelles correspondances je pourrai prendre à partir de ma ligne de bus... » : pour répondre à ces questions des voyageurs, les centres Bus de Paris et banlieue ont conçu des dépliants d'information « Centres d'intérêt », spécifiques à chaque ligne. Devant la diversité et le nombre de dépliants diffusés aux voyageurs, le département Commercial – unités ROC et Marketing – vient de réaliser une enquête. Son objectif, dégager les conditions de base devant présider à la réalisation de tout dépliant. Les centres Bus pourront cependant les personnaliser tout en leur conservant une unité indispensable.

On connaît les freins majeurs à l'utilisation des autobus : un réseau complexe dans lequel il n'est pas facile de s'orienter, « c'est une vraie toile d'araignée, je suis incapable de m'orienter sur un plan de bus », et l'incertitude liée à l'heure de passage du bus. Les dépliants – outils simples pour comprendre la ligne – apportent des réponses à ces difficultés ; ils ont donc été plébiscités par les voyageurs interrogés.

Ils sont bien accueillis tant au niveau de la forme – petit document de trois ou quatre volets, pratique à utiliser – qu'au niveau des informations proposées. Très appréciés en particulier, le plan de la ligne, les horaires, les fréquences et les correspondances bus ou métro offertes.

Autant d'éléments d'information qui doivent donc impérativement figurer dans les dépliants. Le voyageur souhaite en effet mieux connaître sa

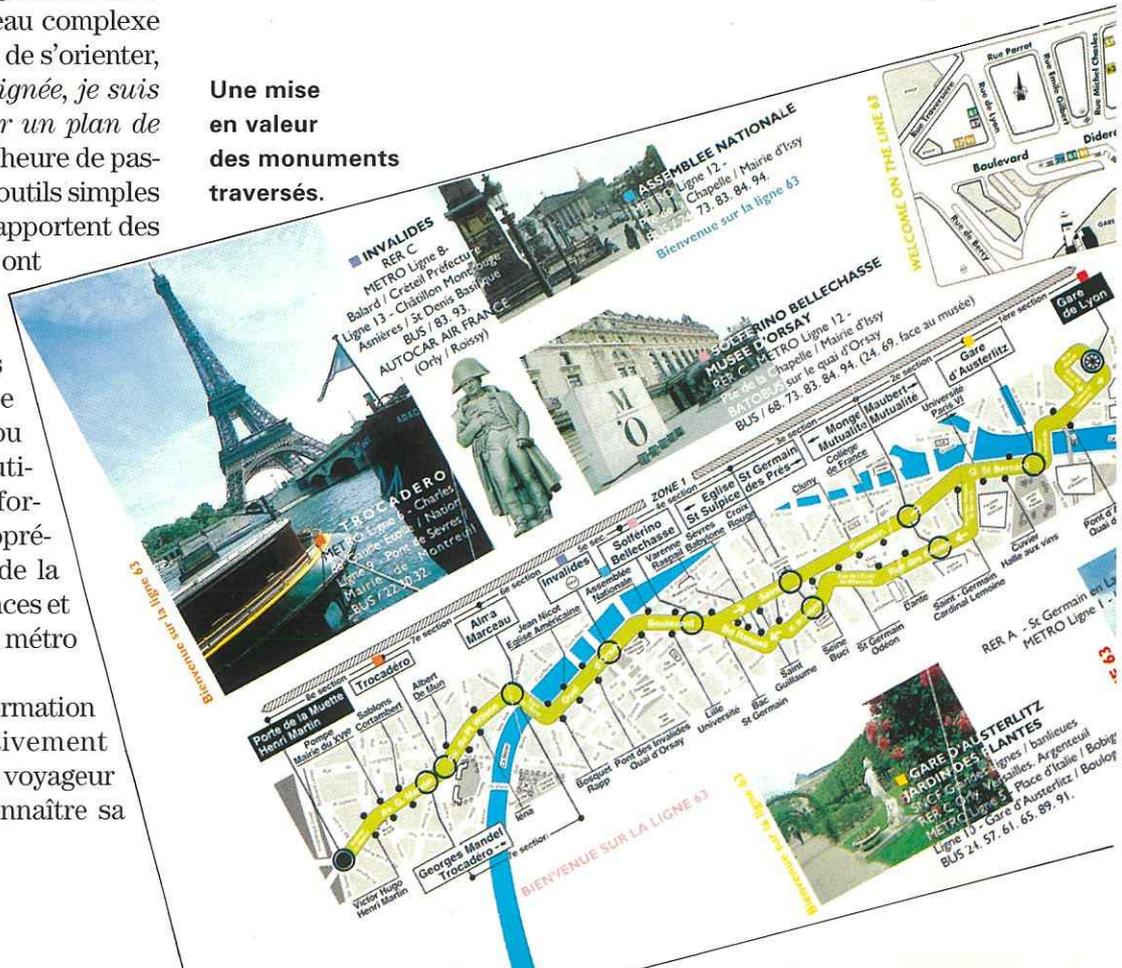


ligne pour qu'elle lui permette de s'orienter dans la ville, de situer l'itinéraire par rapport à des repères, des centres d'intérêt, et d'utiliser les autres lignes en correspondance. Avec une différence pour les centres d'intérêt : à Paris ce sont les monuments, les musées, les magasins situés au-delà de son propre quartier alors qu'en banlieue c'est l'information de proximité qui est demandée, mairie, poste, église, marché...

Laisés à l'initiative des centres, les dépliants « Centres d'intérêt » doivent impérativement comporter des codes identiques, se retrouvant d'un dépliant à l'autre, pour que le voyageur puisse, au-delà de sa ligne, se familiariser avec ce moyen de transport qu'est le bus ●

Simone Feignier

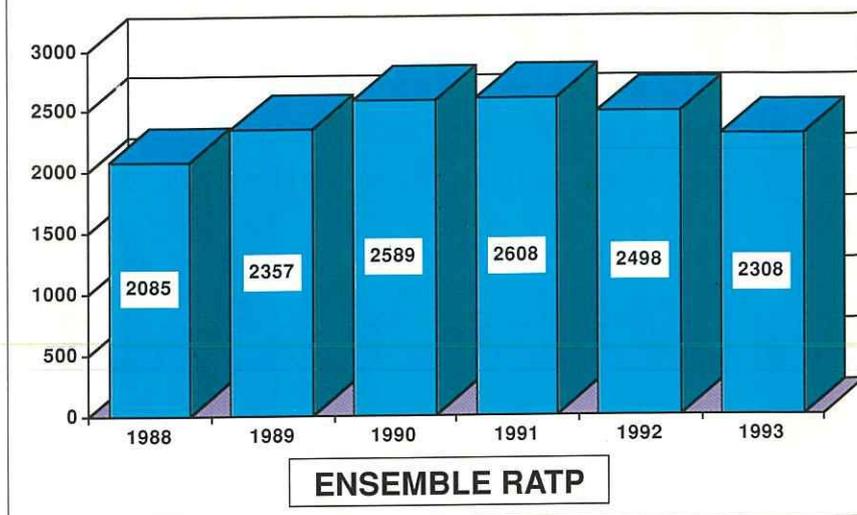
Une mise en valeur des monuments traversés.



Prévention

Sensibiliser, informer des risques et mieux analyser les causes sont autant d'initiatives pour réduire le nombre d'accidents du travail à la Régie. Les chiffres sont en baisse mais la vigilance s'impose.

ÉVOLUTION DU NOMBRE D'ACCIDENTS DU TRAVAIL AVEC ARRÊTS DEPUIS 1988



Anticiper LE RISQUE

8 Les initiatives venant concrétiser la lutte contre les accidents du travail se développent de plus en plus à la Régie : le récent challenge sécurité à MRB (cf *ELL avril 94*), un film vidéo en cours de réalisation sur la ligne 10 comme support de formation pour sensibiliser les conducteurs, la mise en œuvre de l'analyse des dysfonctionnements par la méthode de « l'arbre des causes » au département ITA (voir encadré), illustrent cette détermination. D'autant plus que la courbe du nombre d'accidents du travail (voir graphique) accusait une augmentation préoccupante pour l'ensemble de la Régie entre 1988 et 1991.

Face à cette situation, la Direction générale décide alors que chaque département doit inscrire dans son contrat d'objectifs la baisse des accidents du travail. Avec comme perspective de retrouver le niveau de 1988 d'ici à la fin de cette année. « Nous avons d'abord effectué une analyse de ces accidents, explique Jean Maurel, responsable de l'unité Prévention sociale au département PPP en les regroupant dans différentes catégories » (Voir graphique de répartition). L'analyse a surtout montré que les causes des accidents sont multiples et varient notablement d'un département à l'autre. Si la proba-

RELEVER LE CHALLENGE DE LA SÉCURITÉ

bilité d'accidents techniques – liés aux machines – reste faible à la Régie en raison de la qualité de l'outillage et du matériel en général, elle s'accroît pour tout ce qui touche au comportement ou à l'ergonomie : « Le facteur humain est bien sûr très présent, poursuit Jean Maurel, car un agent, par exemple, assis depuis plusieurs heures dans sa recette ou à son volant, peut être soudainement appelé à intervenir en cas d'incident. Ce sont les contraintes liées au service public, et dans le souci de faire vite et bien, la précipitation est un facteur aggravant. » Quant aux accidents relevant de la manipulation et de la manutention, ils sont particulièrement liés aux postures pour lesquelles, d'ailleurs, des stages sont régulièrement organisés au profit du personnel des ateliers. Que faire pour apporter de nouvelles améliorations ?

« Nous avons d'abord sensibilisé les ingénieurs de sécurité, en leur restituant notre étude et en instaurant un dialogue à partir de cette analyse ; puis, en leur présentant des intervenants extérieurs spécialisés dans ce domaine pour mieux comprendre ce phénomène. Ensuite, nous leur avons proposé l'utilisation d'outils d'analyse des accidents du travail car on ne peut pas faire l'impasse sur une méthode d'analyse »,

L'arbre des causes...

ITA est le premier département à utiliser cette méthode d'analyse permettant de rechercher toutes les causes d'un accident et toutes les solutions pour éviter sa répétition à l'aide d'un logiciel spécifique. Quatre étapes à suivre :

- 1) Liste et formulation des faits concrets et

mesurables sans interprétation ni jugement de valeur.

- 2) Construction de l'arbre des causes en partant du fait ultime et en posant 3 questions :
 - qu'a-t-il fallu pour que ? est-ce bien nécessaire ? est-ce suffisant ?
- 3) Recherche de solutions.
- 4) Choix des solutions en

fonction des critères d'efficacité. Chaque accident entraîne la mise en place d'un groupe de travail comprenant : l'accidenté, le(s) témoin(s), le responsable hiérarchique direct, le décideur (il intervient à la 4^e étape), le garant de la méthode, le représentant du CHSCT.

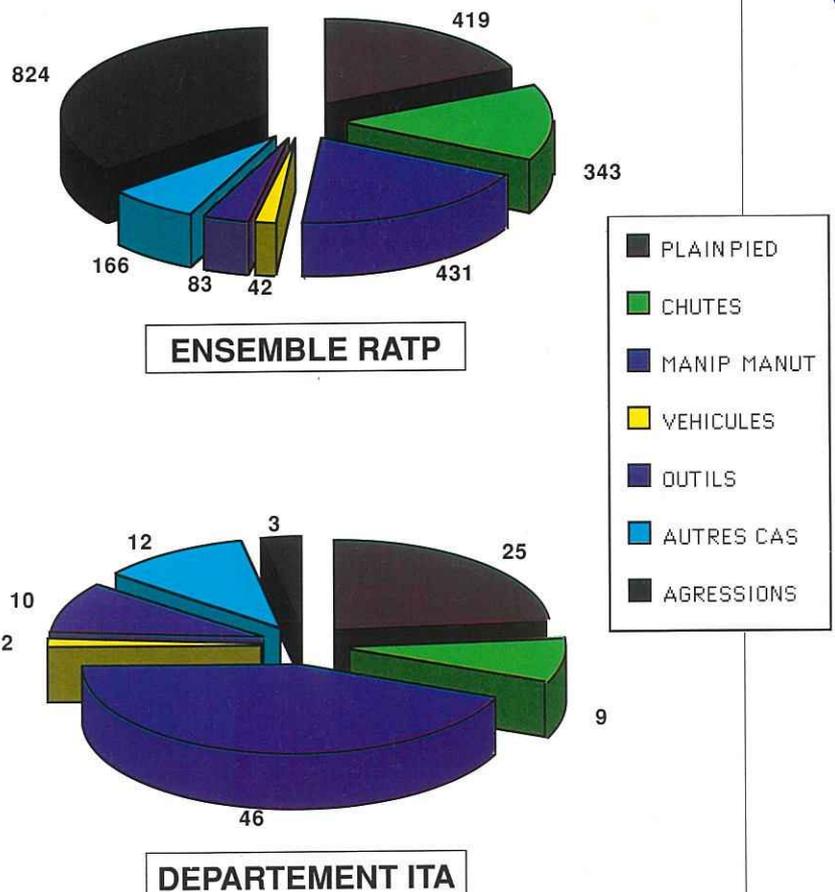


explique Bruno Duboscq de l'unité Prévention sociale. La sensibilisation doit en fait intervenir sur quatre niveaux : l'opérateur, l'équipe, l'encadrement local, la direction. « *Par exemple, il est indispensable qu'à l'accueil de tout nouvel agent, ce dernier soit immédiatement sensibilisé à ces risques. C'est le rôle notamment du réseau de "préventeurs" chargés de diffuser au mieux le message, ajoute Bruno Duboscq, car il faut préciser que chaque département décide de sa politique en la matière.* » La règle incontournable est qu'il faut parler de l'accident, le décortiquer, l'analyser. « *A ce sujet, la méthode René Martin (cf ELL mai 93), qui a marqué le début d'une véritable préoccupation, largement utilisée dans l'entreprise, montre désormais ses limites ; d'autres méthodes sont aujourd'hui mieux adaptées* », commente Jean Maurel. Préoccupation partagée par d'autres entreprises de transport (Lille, Lyon, Marseille, Nantes...) à tel point que l'unité Prévention sociale a initié des rencontres avec ces réseaux afin d'échanger les expériences pour progresser dans ce domaine.

La prévention des accidents est devenue un objectif majeur pour l'entreprise. Les résultats 1993, bien qu'encourageants, appellent toutefois à rester vigilants ●

Philippe Carron

RÉPARTITION DES ACCIDENTS DU TRAVAIL (ANNEE 1993)





L'union

Sécurité

Le partenariat RATP-police renforce les actions de sécurité sur le terrain. Une volonté commune de coopération qui s'inscrit dans le cadre de la création des secteurs Khéops, pour une meilleure sécurité.

FAIT LA FORCE

Les agents du GIPR et du SPSM arrivent à Strasbourg-Saint-Denis et viennent aussitôt rendre visite au chef de station.

Le développement du partenariat avec les acteurs chargés de la sécurité publique – SPSM, police, gendarmerie – est devenu un axe prioritaire qui s'inscrit dans le schéma directeur de la sécurité des réseaux », explique Isabelle Porro, responsable de l'unité Sécurité des réseaux au département SEC. La première table ronde du 15 novembre 1993 sur le thème de la sécurité avait d'ailleurs noté comme mesure n°1, le renforcement de la coopération avec la police nationale (cf *ELL mars 1994*). Et depuis cette décision, le nombre d'opérations conjointes RATP/SPSM a été multiplié par cinq : par exemple, de la mi-novembre 1993 à la mi-février 1994, près de 139 opérations ont eu lieu. « De fait, le SPSM a toujours travaillé avec les forces de sécurité RATP, mais plutôt "à côté" d'elles, précise Isabelle Porro, et depuis huit mois nous travaillons vraiment ensemble, même s'il reste encore beaucoup de chemin à

Deux voyageurs sans billet : un agent du GIPR dresse le PV d'infraction tandis que le brigadier du SPSM effectue par radio le contrôle d'identité.





problème de sécurité publique. » Parfois les agents de la Régie ne savent pas toujours qui contacter – SPSM, sécurité RATP – en cas d'incidents : « Tout doit passer par le PC de Denfert explique Isabelle Porro, et ce n'est pas que l'on veuille à tout prix centraliser, mais lui seul a les éléments pour décider qui doit intervenir. Il arrive parfois que le SPSM appelé en renfort par nos agents soit au dernier moment réquisitionné pour une autre mission : entre une demande d'intervention pour un simple contrôle d'identité et le signalement d'une agression ou d'un vol, la priorité est donnée à l'agression ou au vol. »

Concrètement, trois types d'opérations conjointes peuvent être distinguées. Les opérations au quotidien qui sont faites pour répondre à un problème particulier sur une station, c'est la sécurisation avec la présence évidente aux yeux des voyageurs des différentes forces de sécurité. Ensuite des opérations mensuelles, engageant des effectifs plus importants – gendarmerie, police, RATP, SNCF – qui ont généralement lieu sur des sites très fréquentés (Saint-Michel, Gare-du-Nord...) et consistent à effectuer des contrôles renforcés avec la coopération de la justice. Enfin, des opérations strictement de police, qui relèvent donc de sa seule initiative, mais où les forces de sécurité de la Régie ont un rôle d'assistance technique grâce à leur maîtrise des lieux. « Le but essentiel est de faire travailler les agents tous ensemble, commente Philippe Chamarande, responsable opérationnel au département SEC, chacun opérant dans son domaine de compétence : la police des chemins de fer pour la RATP, la sécurité publique pour la police. Notre partenariat s'étend au fur et à mesure de l'extension des Khéops et exige donc un partenariat actif avec les polices locales. Et cela marche très bien. »

En effet, avec la création des secteurs Khéops (cf ELL avril 94), la présence des forces de sécurité, RATP/police, peut s'étendre sur l'ensemble du territoire desservi par les transports en commun. A l'exemple de Khéops 1, mis en place en septembre 1993, et qui concerne 4 départements (91, 92, 94 et 78). « Dans le cadre de ma mission, j'ai rendu visite à ●●●

faire. » La volonté commune d'agir sur le terrain est devenue une réalité face à un durcissement de la délinquance. « Cette volonté, aujourd'hui, est très marquée avec la présence du commissaire Jean-Louis Journet à la tête du SPSM (voir encadré). Elle existe car nous partageons un souci commun face à des problèmes de sécurité plus aigus, où l'efficacité des agents de la Régie et de la police est étroitement liée aux informations et aux opérations menées en commun. »

Volonté politique commune, volonté des acteurs sur le terrain qui prend corps, régularité des opérations conjointes, ces ingrédients contribuent à l'efficacité. D'autant plus que maintenant le SPSM a mis à la disposition de chaque ligne de métro un interlocuteur : « Cela ne veut pas dire un effectif supplémentaire, précise Isabelle Porro, mais un agent du SPSM, généralement un brigadier, qui peut répondre en direct ou expliquer un

Un voyageur vient d'avoir un malaise. Une première assistance s'organise tandis qu'un agent du GIPR alerte le PC de Denfert. En attendant l'arrivée des pompiers, les agents du SPSM et du GIPR instaurent le périmètre de sécurité.

●●● tous les commissariats du secteur, explique Michel Camus, responsable de Khéops 1, pour leur présenter ce projet de partenariat. Car si je n'avais pas les bons contacts avec les forces de police locales, contrairement à Paris où l'intervention est forcément plus rapide, je risquerais d'attendre une demi-heure avant que les renforts n'arrivent à Saint-Rémy-lès-Chevreuse... Maintenant cela fonctionne très bien car le partenariat est très fort de chaque côté et ces opérations prouvent que l'on peut travailler ensemble, avec des résultats. » Plus d'une dizaine d'opérations de sécurisation ont déjà eu lieu dans ce secteur, dont certaines de grande envergure, comme celle du 23 mars dernier, sur les gares RER de la ligne B (des Baconnets à Bourg-la-Reine) comprenant 60 fonctionnaires de la police nationale, 20 gendarmes, 4 fonctionnaires des douanes avec leur chien, les équipes sécurité de Khéops 1 et les agents de contrôles du RER.

Les agents du SPSM et ceux des forces de sécurité de la Régie assimilent de mieux en mieux cette coopération, comme l'indique le brigadier Daniel Pautrot du SPSM : « J'ai déjà eu l'occasion de participer à des opérations conjointes avec les agents de la Régie, plus particulièrement avec ceux de la Surveillance générale, plus rarement avec le GIPR. C'est vraiment intéressant car, dans le domaine de la police des chemins de fer où nous n'avons pas les éléments pour verbaliser, nous sommes compétents pour les contrôles d'identité. Il y a donc une nécessité de travailler ensemble. » Pascal Mazoué, agent du GIPR, renchérit : « Mon souhait est qu'il s'instaure un travail conjoint encore plus régulier pour une meilleure efficacité. »

Fin 1995 est prévue la création d'un PC commun entre les forces de sécurité de la Régie et de la police nationale, au siège de la RATP à Lyon-Bercy. Baptisé PC Sécurité 2000, il comprendra deux salles de commandement, l'une pour les opérateurs de l'unité Sécurité des réseaux, l'autre pour ceux de la police nationale, qui seront équipées de façon pratiquement identique. Pour parachever un partenariat déjà en marche ●

Philippe Carron



Avant de partir en mission, les agents du SPSM et du GIPR établissent en commun les consignes.

Trois questions à Jean-Louis Journet commissaire du SPSM.

Q : Un partenariat RATP/SPSM vous paraît-il indispensable ?

R : Lorsque je suis arrivé en avril 1993, j'ai senti qu'il y avait deux maisons séparées alors que nous intervenons sur un même territoire géographique avec, globalement, les mêmes objectifs de sécurité : d'un côté les agents de la RATP, assermentés, disposant du pouvoir en matière de police des chemins de fer, et de l'autre ceux du SPSM avec le pouvoir de la police en général. Il était nécessaire que nos effectifs essaient de travailler ensemble de manière complémentaire pour assurer leurs missions. Nous

augmentons ainsi les effectifs vus par les voyageurs et en même temps nous assurons une protection des agents de la RATP.

Q : Comment se développe ce partenariat ?

R : Les missions conjuguées se sont élevées à 451 pour la deuxième moitié de l'année 1993 et le rythme s'accroît pour 1994. Nous allons fortement développer ce partenariat, notamment vis-à-vis des sauvettes. Nous avons réalisé quelques opérations lourdes sur des lignes de métro comme sur la ligne 4 à l'appel des directeurs de ligne, avec le SPSM, les gendarmes mobiles

que le Préfet de police met à ma disposition et le GIPR. A la fois efficace et une découverte pour notre personnel qui n'en avait pas l'habitude.

Q : Quelles en sont les limites ?

R : Ces missions restent complémentaires mais différentes. Ce n'est pas interchangeable, il n'y a pas substitution d'hommes. L'important est qu'il existe un véritable accord au niveau des deux directions, RATP-Police, et que les agents, sur le terrain, comprennent bien cette complémentarité et son efficacité.

Signalétique

Informations sur la ligne, direction, horaires... En 1994, les points d'arrêt bus se dotent d'une nouvelle signalétique. Pour faciliter le bus aux voyageurs.



Potelet,

NOUVELLE FORMULE

Pour aider le voyageur à utiliser plus facilement le bus, une information plus complète et plus visible sera donnée aux points d'arrêt, à partir du deuxième semestre 1994. Ces 872 potelets et 1 626 abribus à Paris, ces 7 252 potelets et 4 941 abribus en banlieue, à quoi servent-ils ? Ils permettent de savoir qu'un bus s'arrête à cet endroit, indiquent à quelle ligne il appartient ainsi que sa direction. S'ajoute également à ces informations le plan de la ligne. Cependant le voyageur ne se retrouve pas toujours sur le réseau bus d'où la nécessité d'améliorer l'information donnée au point d'arrêt. Le code couleur des autobus sera repris au niveau du potelet où l'indice de ligne sera associé à sa couleur. Indication de la direction de la ligne, précisions sur le fonctionnement des samedis, dimanches et fêtes ne sont pas évidentes à retrouver actuellement : elles seront désormais portées sur la tête du potelet de façon bien plus visible et plus claire. L'intégration de l'information sur le temps d'attente - ALTAIR - a été prévue, et doit être expérimentée sur la ligne 47 dès la fin 1994.

A l'occasion de ces modifications, une nouveauté : deux nouvelles couleurs pour la tête de vache remplacent le rouge et jaune traditionnels. Le bleu, utilisé pour la



La couleur bleue est utilisée pour la signalétique des noms de rues et du métro.

signalétique des plaques de rues et du métro, et le vert institutionnel ont été retenus : habillage bleu côté rue, vert pour les faces latérales et côté trottoir avec indices en blanc sur fond de couleur de la ligne.

L'habillage des premiers potelets nouvelle formule a été conçu par l'unité Offre et Qualité de service de CML, avec l'unité Infrastructure Information des Voyageurs de BUS. Il sera mis en place au cours du 1^{er} semestre 1994 : à Paris, en commençant par le 1^{er} arrondissement, et en banlieue par les secteurs Autrement Bus-Boucles de la Marne, Tramway, TVM, TVS et le site propre RN 192 et RN 186 ●

Simone Feignier

L'avis du public

- Reconnaît-on facilement l'arrêt de bus ? oui à 98 %
- Indication des jours de fonctionnement de la ligne : 83 % l'ont remarquée
- Indication de la direction de la

ligne : 68 % l'ont vue
- Repérage des lignes par code couleurs : 77 % satisfaits
- L'information voyageurs aux points d'arrêt est-elle améliorée ? oui 81 %

- Le potelet vert et bleu : 69 % des voyageurs trouvent que c'est très bien ou plutôt bien, 29 % pas bien, 16 % plutôt pas bien, 12 % pas bien du tout.



Le 27 juin 1988, gare de Lyon, le train SNCF, en provenance de Corbeil, percute le train en attente de départ. L'enquête révèle un arrêt de 26 minutes du train de Corbeil suite à l'action d'un signal d'alarme par un voyageur. Sous la pression des passagers, le conducteur avait traité l'avarie sans suivre de procédure, et était reparti avec des freins actifs seulement sur la voiture de tête. Bilan : 59 morts et 30 blessés. Pour Jean-Louis Bazilique, chargé du management de la sécurité à l'Unité sociale Formation développement compétences de MTR, cet accident agit comme un révélateur. « *Il nous faut lutter contre l'inconscience du risque et sensibiliser le personnel de l'exploitation au respect des procédures. L'homme est un maillon essentiel du système malheureusement trop souvent considéré comme le maillon faible. A nous de l'aider à renforcer sa position car il*

Le conducteur contacte le PCC pour signaler l'avarie.

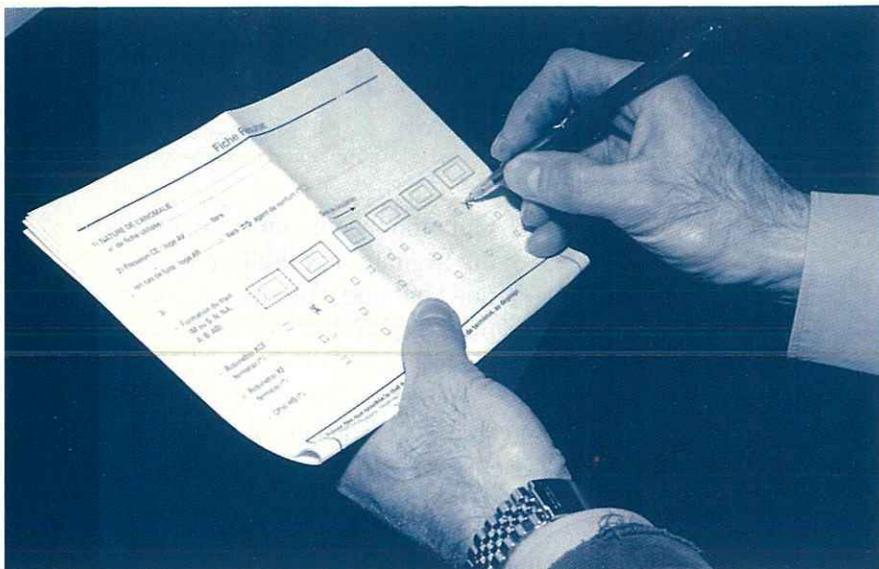
constitue aussi dans certaines situations une boucle de rattrapage du système. » Une prise de conscience qui a débouché sur l'organisation de stages de sensibilisation à la sécurité ferroviaire pour les conducteurs du métro.

La ligne 1, avec la ligne 13, a été une des premières à organiser ce stage pour ses conducteurs. « *Cette campagne de sensibilisation a d'abord été suivie par les cadres et agents de maîtrise, ces derniers assurant sa démultiplication auprès des conducteurs, explique Patrick Sans, responsable Transport et Formation sur la 1. Avec, en plus, l'organisation d'une visite au PCC pour que conducteurs et régulateurs apprennent à mieux se connaître, et une démonstration sur le terrain de l'essai des freins. »* Rappel : lorsque le conducteur intervient sur une panne, par exemple un déblocage des freins, il effectue un certain nombre de manipulations indiquées sur sa procédure puis réalise un essai des freins. Il s'agit des vérifications lui permettant de connaître l'état exact du système de freinage de son train avant de repartir. Le résultat de cet essai est entièrement retranscrit sur le bulletin de conduite (520) et doit être indiqué au régulateur. Ce dernier contrôle est indispensable car on ne peut écarter ni un acte de malveillance d'un voyageur, ni le stress du

VALORISER LES PROCÉDURES DE CONTRÔLE

Sûreté **Les freins qui se bloquent et c'est la panne. Vérifications, contrôles... toute une procédure est à respecter pour la sécurité ferroviaire. Des stages spécifiques sensibilisent les conducteurs du métro au respect des consignes.**

Le discours DE LA N



conducteur. Or, il ne doit déplacer son train que lorsqu'il est sûr des conditions de sécurité. *« Le souci de repartir le plus rapidement pour ne pas pénaliser le voyageur est louable, reste que le respect strict des consignes est primordial, rappelle Laurent Méret, directeur de la ligne 1. Comme il est impossible de vérifier la bonne application de la procédure, devenue une obligation depuis 1990, il faut donc développer – en cela réside l'intérêt de ce stage – la conscience de sa nécessité chez les conducteurs. »*

Côté conducteurs, le stage a rencontré un réel succès : *« C'est un plus au niveau de la sécurité ferroviaire et ce n'est pas à négliger car c'est notre vie et celle des voyageurs qui sont en jeu, commente Guy Avila. L'accident de la gare de Lyon nous a démontré que ça n'arrivait pas qu'aux autres. Nous gardons toujours le souci de l'exploitation, mais nous savons que la sécurité prime. »* Pour Jean-François Grosset, *« l'importance des règles de sécurité, on la connaissait déjà, mais il est nécessaire de la rappeler. Ce contrôle, c'est un parapluie pour tout le monde. Un conducteur est responsable, il doit défendre son métier en sachant appliquer les procédures : c'est fini le bricolage sur un train, surtout avec l'arrivée du MP 89. Il faut s'adapter aux nouveaux outils et aux nouvelles réglementations qui en découlent :*

Le conducteur retranscrit sur son bulletin de conduite les résultats de l'essai des freins.

les gens qui ont conduit le Sprague ont dû se sentir déqualifiés avec la conduite automatique. » Pour Jean-Louis Bazilique, il s'agit là d'un véritable changement de mentalité à réussir, avec la valorisation des procédures, comme cela existe dans les compagnies aériennes, dans les centrales nucléaires, à la SNCF. Le conducteur est replacé devant ses vraies responsabilités qui ne remettent en cause ni ses compétences, ni ses connaissances. L'essai de freins par exemple lui permet de jouer son vrai rôle, celui de boucle de rattrapage.

La démarche de sensibilisation a d'ailleurs été intégrée au stage Cristal pour les nouveaux conducteurs. Si l'on explique toujours en formation la conception et le fonctionnement du matériel, les stagiaires vont être entraînés à l'application de la procédure, et rien qu'elle, en situation dégradée, avec un nouveau livret à l'appui. ●

Yvonne Kappès-Grangé



Stage à la carte

Le stage de sensibilisation est organisé sur décision du directeur de ligne, et variable selon les lignes.

Actuellement, les conducteurs de la 1, la 8, la 11 et la 13 l'ont suivi. La 2, la 7 et la 10 sont programmées pour

1994. FDC joue un rôle de conseil pour créer le module en interne en fonction des souhaits exprimés par l'encadrement. Chaque ligne s'organise ensuite avec ses documents selon le temps qu'elle souhaite

y consacrer.

Le stage est animé par les cadres et agents de maîtrise. Sur certaines lignes, il a concerné, en plus des conducteurs, les chefs de manœuvre (ligne 13) et les agents de station (ligne 6).



La juste MESURE

Comptage A vue ou au laser... Les dispositifs de mesure de la charge des trains sont nécessaires pour réguler leur passage. Récit d'une expérience de pesée originale.

A nimation insolite en cette journée du 18 mars aux ateliers d'Italie : une centaine d'étudiants montent puis descendent inlassablement d'une voiture de matériel MF 77. De mémoire d'atelier, on n'a jamais vu cela ! Il s'agit en fait d'une étude très sérieuse, mise en scène par le département Métro en collaboration avec les départements MRF et LOG, consistant à vérifier des dispositifs de mesure de la charge des voitures. Compter le nombre de voyageurs transportés est en effet nécessaire pour déterminer le nombre de trains à faire circuler, à quel moment et où. La charge des trains se détermine actuellement par des comptages à vue rigoureux effectués par des agents, à bord des voitures ou sur les quais. Elle permet d'adapter les horaires à la demande de transport. Mais des difficultés risquent d'apparaître lors de la mise en service du matériel à 2 niveaux et de Météor. Avec des variations d'horaires plus importantes, Météor exigera en effet une meilleure réactivité, donc des comptages plus nombreux. La charge des voitures étant également un indicateur de qualité, des dispositifs techniques doivent être recherchés pour mesurer en temps réel le nombre de voyageurs dans une voiture : autant d'opportunités pour changer le système actuel de mesure de la charge des rames. Pesée de la voiture, ultrasons dans l'essieu, tapis en fibre optique... différents essais ont eu lieu. Deux élèves ingénieurs de l'École nationale supérieure des arts et métiers (ENSAM) ont élaboré un projet de comptage. Il consiste en une mesure laser – avec récepteur placé sur le toit de la voiture – de la déformation de la caisse entraînée par le poids des voyageurs et en une mesure de la pression de suspension. Projet testé à l'aide des étudiants de l'école « réquisitionnés » à l'atelier d'Italie. Les premiers résultats s'avèrent intéressants pour la mesure de la pression en suspension. Le projet des étudiants de l'ENSAM sera-t-il retenu ? On ne peut rien dire pour l'instant, on n'en est encore qu'au stade de la recherche ●

Simone Feignier

PHOTOS : ROY / COM-AY

Un nouveau procédé de comptage testé aux ateliers d'Italie.

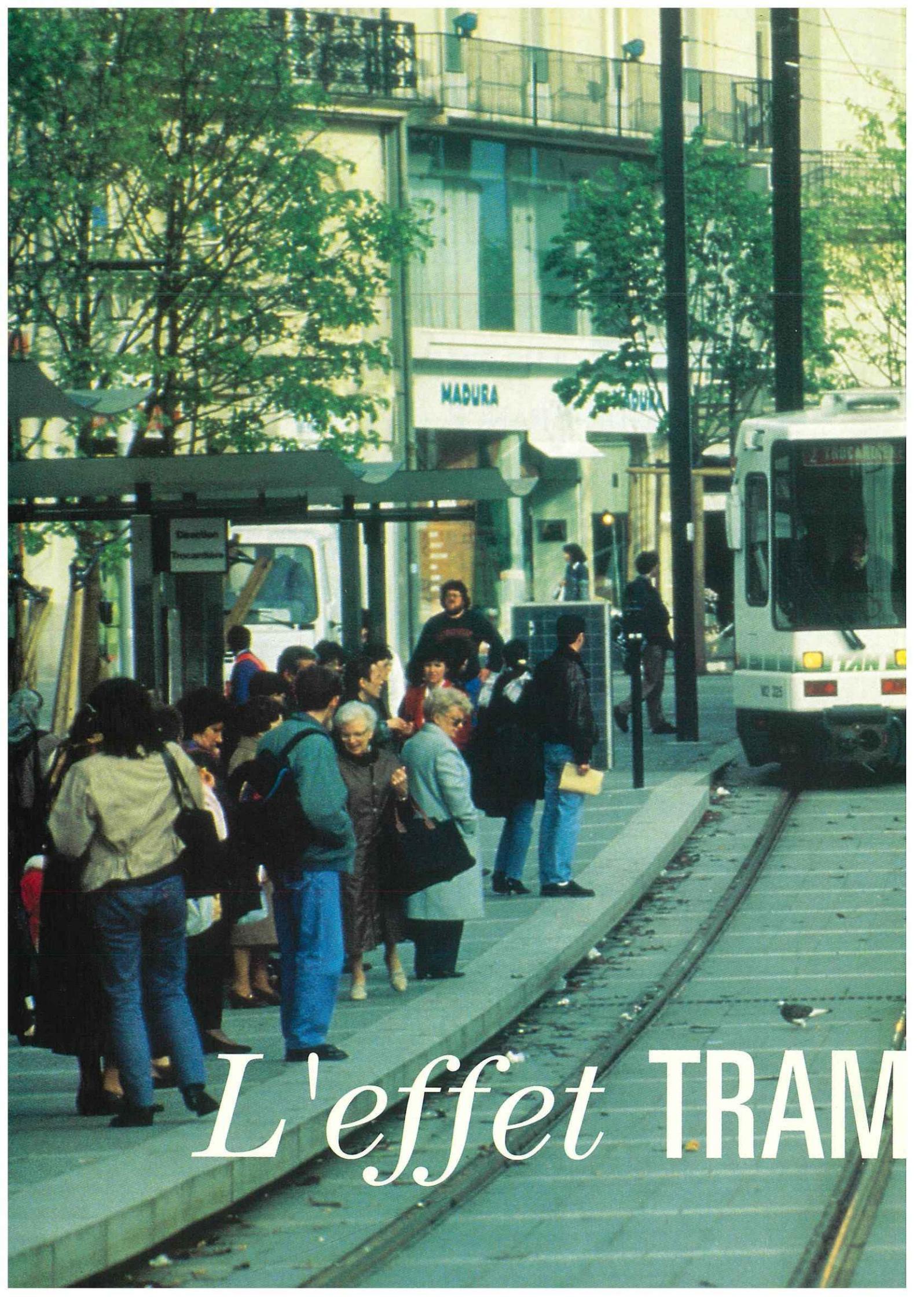
**dos
sier**

FIN DES ANNÉES 70, LE TRAMWAY REVIENT SUR LE DEVANT DE LA SCÈNE. DANS LES **VILLES** DE PROVINCE ET EN ILE-DE-FRANCE, ON DÉCOUVRE LES VERTUS D'UN MODE DE TRANSPORT MODERNE : AUJOURD'HUI, À LILLE, STRASBOURG... ET BIENTÔT LE **TRAM VAL DE SEINE**. FIABLE, RAPIDE ET EFFICACE, IL OBLIGE À REPENSER **L'AMÉNAGEMENT** DES VILLES ET VÉHICULE UNE **IMAGE VALORISANTE**. QUAND LE TRANSPORT DEVIENT UN OUTIL DE **POLITIQUE URBAINE**.

Tramway

17





L'effet **TRAM**

Nantes, Grenoble, Saint-Denis, Rouen... et bientôt le Tram Val de Seine, les tramways se multiplient et remportent un franc succès auprès des voyageurs. Images d'un transport urbain qui redynamise la ville.

« Tramway, le retour », tel a été le titre de l'éditorial du numéro de janvier de la revue *Transport public* (UTP). « Il a fallu attendre la fin des années 70, poursuit le journaliste, avec l'invention du versement transport et la relance du transport public, pour que l'on redécouvre les vertus du tramway. Et sa lente réapparition semble s'accélérer. » Mais il s'agit en fait d'un nouveau système de transport : le tramway moderne en site propre. Tout le monde connaît la suite. Première ville française à avoir mis en service le nouveau tramway, Nantes en 1985 : aujourd'hui, le plus long réseau français avec 26 km de lignes et un trafic dépassant les prévisions, 135 000 voyages/jour. Grenoble a suivi, en 1987, avec un trafic de 110 000 voyages/jour sur les deux lignes qui totalisent 15 km. En 1991, Saint-Etienne modernise et prolonge sa ligne à

voie métrique. Puis l'Île-de-France, avec la mise en service du tronçon Bobigny-la Courneuve, le 6 juillet 1992, et son prolongement à Saint-Denis le 21 décembre 1992. Trafic : 60 000 voyages/jour en mars 1994.

UNE CIRCULATION EN SITE PROTÉGÉ

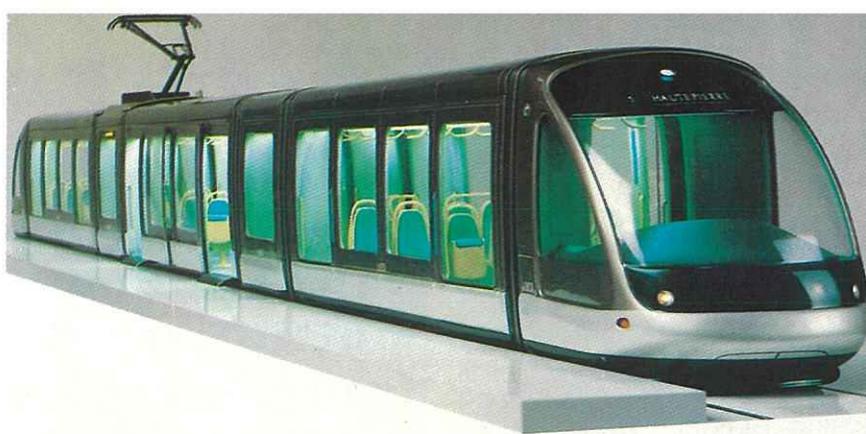
En mars 1993, le trafic était de 52 500 voyages/jour. Aujourd'hui, l'occupation des tramways le matin, aux heures de pointe, atteint 100 % de la capacité pour un quart des rames. Ces résultats ont conduit à commander une rame supplémentaire qui sera construite en même temps que le matériel prévu pour le Tram Val de Seine (TVS). « Le succès du tramway est à mettre au compte de la fiabilité qu'offre ce mode de transport qui garantit rapidité et régularité, déclare Patrick ●●●



◀ Insertion du tramway dans le centre ville de Nantes. ▲ A Grenoble : un matériel roulant identique à celui de la ligne Saint-Denis-Bobigny.

●●● Lenormand, responsable du suivi tramway (BUS). *Ces atouts, il les tient de sa circulation sur un site protégé tout au long de l'itinéraire. Et c'est là où le site a été le plus difficile à réaliser qu'il est le plus utile à présent. Ajoutons que le système permet d'utiliser des outils modernes pour la régulation en ligne et la gestion des priorités aux feux dans les carrefours, ce qui améliore les conditions d'exploitation. Enfin, le tramway valorise l'espace qu'il traverse.* » C'est ce que l'on appelle « l'effet tramway ».

En France, l'année 1994 fera date dans l'histoire de ce mode de transport. Début mai, inauguration d'un nouveau matériel pour le Mongy, le célèbre tramway qui, depuis 1909, relie Lille à Roubaix



En septembre, Strasbourg aura son tramway.

et Tourcoing : il s'agit d'un matériel italien, Bréda, dont la caractéristique est qu'il dispose d'un plancher bas sur toute sa longueur. Entièrement modernisée, la ligne conserve toutefois sa voie métrique.

L'ANNÉE DE TOUS LES TRAMWAYS

Le tramway qui dessert la nouvelle gare TGV-Lille Europe est en correspondance avec cinq stations du Val, le métro de Lille. Septembre 1994 : mise en service d'une première ligne de tramway à Strasbourg, avec du matériel construit par une société helvético-suédoise, ABB, alliée à l'italien Socimi. Dernier volet de cette année tramway : Rouen. En décembre, ouverture de 16 km de lignes dont 2 km en tunnel, avec 26 stations à l'air libre et 5 en souterrain. C'est le Métrobus, roulant GEC-Alsthom, matériel à plancher bas comme

Grenoble et Saint-Denis - Bobigny. Et demain ? Le Tram Val de Seine (TVS) sera mis en service entre La Défense et Issy-Plaine en 1996. Des études sur d'autres projets en Ile-de-France sont en cours. Enfin, plusieurs villes se posent la question de leur équipement en tramway. Citons Orléans, Clermont-Ferrand, Valenciennes et Montpellier. Le tramway est devenu un outil de politique urbaine ●

Le tramway à Saint-Denis.



Un nouveau matériel pour le tramway de Lille.

Les abonnés du tramway

Enquête « satisfaction clientèle » réalisée en janvier 1994, à l'initiative du centre de Pavillons, auprès d'environ 1 200 personnes utilisant la ligne de tramway Saint-Denis - Bobigny. Une clientèle très jeune, 74 % des voyageurs

ont moins de 34 ans (dont 19 % de moins de 18 ans), qui utilise le tramway quotidiennement (55 %) ou 3 à 4 jours par semaine (27 %). Clients depuis plus d'un an : 44 %, depuis moins de six mois : 28 %. Motifs des déplacements : domicile/tra-

vail 34 %, domicile/école 32 %, soit les 2/3 des déplacements. La ligne est empruntée le week-end régulièrement par 19 % des personnes interrogées, et de temps en temps par 51 %. Carte Orange et Carte

Intégrale représentent 68 % des titres de transport utilisés. Les déplacements sont jugés faciles pour 67 % des enquêtés. En ce qui concerne l'information, 2/3 environ des personnes interrogées estiment qu'elle est bonne,

tant à quai que dans les voitures. La conduite est perçue souple par plus de 7 voyageurs sur 10. Quant à la propreté, elle est jugée satisfaisante par 80 % des personnes interrogées. Note d'appréciation globale : 7,5 sur 10.

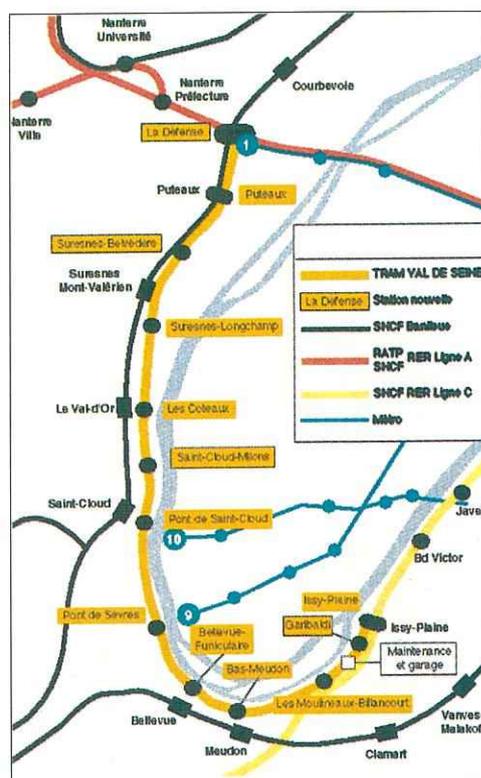
En 1996, le Tram Val de Seine reliera Issy Plaine et La Défense en utilisant une ancienne ligne SNCF. Travaux de voie, aménagement de stations, création d'un complexe de maintenance. Etat des lieux d'un chantier en cours.

Un tramway NOMMÉ TVS

Le Tram Val de Seine (TVS), une deuxième ligne de tramway en Ile-de-France. Sa mise en service, entre Issy-Plaine et La Défense, est prévue à la fin du premier trimestre 1996. Entièrement en site propre, longue de 11,3 km, la ligne contourne Boulogne-Billancourt en longeant la Seine sur sa rive gauche. Elle utilise, entre Issy-Plaine et Puteaux, la plateforme de l'ancienne ligne SNCF qui a été fermée à l'exploitation en mai 1993. Au-delà, entre Puteaux et La Défense, sur 1,4 km, création d'une section de ligne nouvelle. Au total, 13 sta-

tions, dont 4 nouvelles, Garibaldi, Saint-Cloud-Milons, Suresnes-Belvédère, et Grande-Arche de La Défense. Soit une interstation moyenne de 950 mètres. A l'opposé de la ligne T1 (Saint-Denis - Bobigny), implantée sur la voirie, TVS, qui portera l'indice T2, est isolée du milieu urbain.

Le projet nécessite des travaux de génie civil, dont la création d'un passage routier supérieur supprimant un passage à niveau sur les trois existant à Saint-Cloud, et la remise en état d'ouvrages métalliques, opérations en cours de réalisation ●●●



21

Un transport très urbain

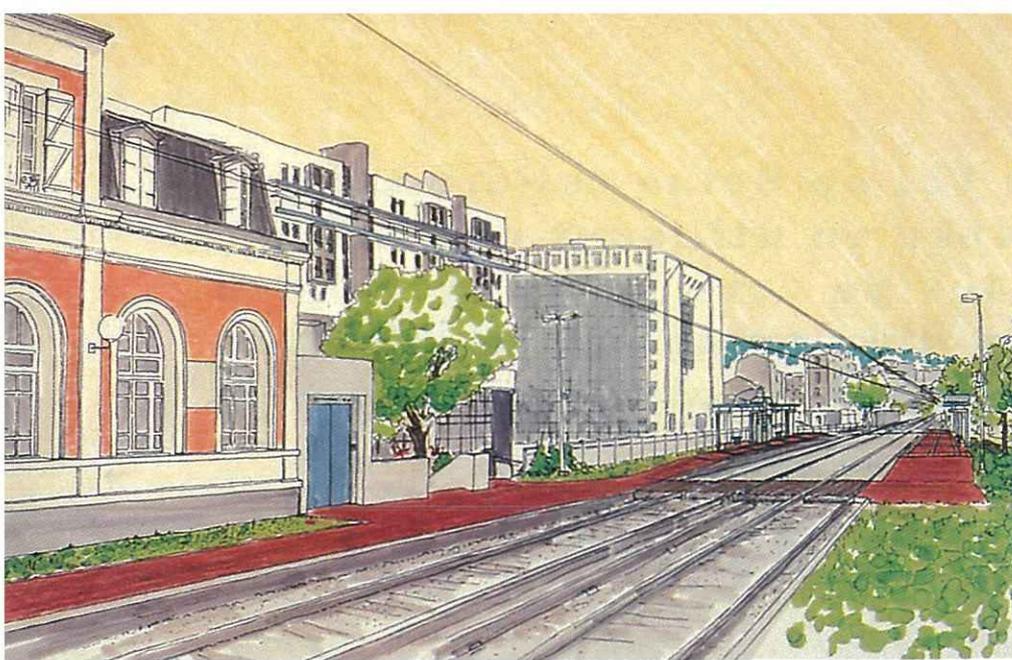
Le tramway moderne est un transport « haut de gamme » et particulièrement urbain par son accessibilité, son confort, son silence, son absence de pollution, ce qui rend plus acceptable le remodelage de la voirie. De plus, le tramway en site

propre est un système rigide. Dès lors, il impose la continuité d'aménagement puisqu'il ne s'accommode pas de mesures ponctuelles. « *Le tramway incite donc les différents partenaires à une réflexion globale sur l'aménagement de l'espace* », indique

Jacques Veinberg, responsable des projets de transport en Ile-de-France au département du Développement. Ainsi, pour les trois communes traversées par la ligne Saint-Denis - Bobigny, le tramway a été l'occasion de repenser l'organisa-

tion de la voirie dans leur centre urbain. Les largeurs des chaussées ont été quelquefois réduites, cependant l'aménagement des courants de circulation et des carrefours, par la mise en place d'îlots, d'une signalisation adaptée et d'une bonne gestion

du cycle des feux, a permis de ne pas pénaliser cette circulation. Enfin, il faut noter la qualité architecturale des remodelages réalisés le long de la ligne dans le cadre des opérations d'urbanisme liées à l'implantation du site propre.



Projet d'aménagement de la station Les Moulineaux-Billancourt.
Au premier plan, l'ancienne gare SNCF.
Au-delà, les quais de la station de tramway en asphalté rouge.

●●● par la SNCF. De son côté, la RATP assure la rénovation de la plate-forme ferroviaire, le renouvellement partiel de la voie, l'installation et l'alimentation de lignes aériennes de contact, et l'aménagement des stations et de leurs abords.

Sur le tronçon Puteaux - Pont-de-Sèvres, rails et traverses sont complètement renouvelés. La voie est déjà posée. Confort oblige, les rails sont soudés sur place, mais électriquement, ce qui est une première en France. Sur la tronçon Pont-de-Sèvres - Issy-Plaine, la voie qui avait été renouvelée en 1978 par la SNCF fait

simplement l'objet d'une modernisation ; rails et traverses en bois sont conservés, mais les rails sont soudés électriquement. Ces travaux débutent actuellement. Dernier tronçon, entre Puteaux et La Défense. Il s'agit de la construction d'une voie nouvelle double. « *La ligne Saint-Denis - Bobigny a nécessité un type de travaux complètement nouveaux pour l'équipe Voie*, indique Gérard Arrondeau, chargé des travaux de voie de TVS (ITA). *Nous étions confrontés quotidiennement à l'environnement puisque la voie est installée au milieu de la voirie. Ici, avec TVS qui est*

implanté sur une plate-forme ferroviaire, c'est différent. On ne côtoie pas les véritables problèmes du tramway. C'est pour nous un travail plus classique. »

Le complexe de maintenance et de garage des tramways est implanté à Issy-les-Moulineaux, sur les terrains d'une ancienne gare de marchandises SNCF.

UN SOUCI DU SITE ENVIRONNANT

Il comporte essentiellement un atelier d'entretien du matériel roulant, un parc technique pour l'entretien des installations fixes, une station-service avec une machine à laver, et cinq voies pour le garage des 16 éléments récemment commandés. « *C'est en collaboration avec la municipalité, la SNCF et le futur promoteur de l'opération immobilière*, précisent Michel Lebreton et Philippe Juillien (Architecture et bureau d'études - ITA Bâtiments), *que le projet a été conçu afin de l'intégrer le mieux possible dans le site environnant, car ce secteur est le siège d'une restructuration urbaine. C'est ainsi que les locaux techniques et sociaux de la RATP, ainsi que des appartements et bureaux, sont bien incorporés dans un front bâti*

PHOTOS : COM-AV ; DR ; ITA/AV.

22

Tramways d'antan

Le tramway a une longue histoire à Paris et dans sa banlieue. Un premier tramway à chevaux, le chemin de fer américain, est mis en service en 1855. C'est à partir de 1874 que le réseau va se développer, avec une évolution spectaculaire des modes de

traction : la traction hippomobile sera utilisée jusqu'en 1913, mais à partir de 1887 apparaît la traction mécanique (à air comprimé ou à vapeur), et dès 1892, la traction électrique. En 1910, douze compagnies, dont la CGO, exploitent une centaine de lignes de

tramways à Paris et en banlieue. La période 1921-1930 marque l'apogée des tramways parisiens. La nouvelle STCRP unifie le matériel roulant et réorganise le réseau. En 1924, les 114 lignes du réseau s'étendent sur plus de 700 km. Mais à partir de 1930,





TVS : le renouvellement complet de la voie (ballast, traverses et rails) entre Puteaux et Pont-de-Sèvres a mis en œuvre un puissant matériel. Ici dégarnissage de la voie à Saint-Cloud.

donnant sur la voirie locale. »
Aujourd'hui, la plate-forme ferroviaire du site est terminée et les travaux de pose des voies de garage sur traverses en bois débutent. Il en est de même des travaux de construction de l'atelier prévus pour une durée de dix-huit mois. Signalons que l'atelier sera géré par le département du Matériel roulant ferroviaire (MRF), tandis que l'exploitation de la ligne sera assurée par le centre de Point-du-Jour (BUS).

Enfin, les stations. Elles ne se trouvent généralement pas en milieu urbain. D'où l'importance des aménagements qui vont de la

ville à la station : cheminement, signalétique, éclairage. Il faut également intégrer, dans la majorité des cas, les anciennes gares de chemin de fer, latérales ou au-dessus des voies, qui datent de 1889. Quelques notes pleines de charme.

UN TRAITEMENT PAYSAGER

La station type comporte deux quais de 30 mètres de long, recouverts d'asphalte rouge, avec un traitement rythmé de dalles minérales. Chaque quai dispose d'un kiosque métallique avec distribu-

teur automatique, système d'aide à l'exploitation et à l'information des voyageurs par afficheur, sonorisation, interphone. De chaque côté, abris, bancs, lampadaires, poubelles. Un mobilier redéfini par rapport à celui de la ligne T1 et de TVM. L'aménagement des stations fait l'objet d'un traitement paysager et permet l'accès des personnes à mobilité réduite. Seule dans ce cas, la station de La Défense est implantée en sous-sol, dans la gare SNCF, sur l'espace libéré par la création de deux nouvelles voies pour la future liaison Saint-Quentin - La Défense. Les deux voies de tramway, en cul-de-sac, seront surélevées afin de pouvoir utiliser les quais à leur niveau actuel. Ajoutons enfin que des aménagements de correspondance sont prévus aux gares d'Issy-Plaine (avec la ligne C), de Puteaux (avec les lignes Saint-Lazare - Versailles rive droite/Saint-Nom-la-Bretèche/Saint-Quentin-en-Yvelines), et de La Défense (SNCF, métro, RER, bus). Avec la perspective, en 1998, de deux nouvelles correspondances, lors du prolongement de la ligne à Balard et Porte-de-Versailles, opération récemment approuvée par le Syndicat des transports parisiens ●

dossier réalisé par
Alain Malglaive

Les motrices à étage de la Compagnie générale parisienne de tramways (CGPT) datent du début du siècle. Traction électrique par trolleyes et accumulateurs.

le tramway voit peu à peu son importance décroître au profit de l'autobus, car il « gêne la circulation ». Le 15 mars 1937, la dernière ligne de tramway de Paris 123/124 (Porte-de-Saint-Cloud - Porte-de-Vincennes)

est supprimée. Dix-huit mois plus tard, c'est le tour, en banlieue, de la ligne 112 (Le Raincy - Montfermeil). Subsistent alors quelques lignes toujours restées à l'écart du réseau STCRP. Les tram-

ways de Versailles ferment en mars 1957. C'est la fin des anciens tramways en Ile-de-France. Et 35 ans après... un nouveau système de transport est mis en service : le tramway moderne en site propre.



Sans-abri, mission accomplie pour Atlas cet hiver (p. 27). **Prévention**, des jeunes des cités font l'épreuve du VTT (p. 27). **Dessertes**, la ligne 75 jusqu'à la Porte-de-la-Villette ! (p. 28). **Social**, participez et gagnez le Trophée de la qualité ou le Prix de l'Implication (p. 30).

Infos voyageurs

LES PERTUBATIONS S'AFFICHENT

Comment informer au mieux les voyageurs du service offert en cas de grève, suffisamment tôt, sur leurs lieux d'habitation, avec une mise à jour minimum ? Grâce aux panneaux lumineux des communes ! Ainsi, le centre Bus de Malakoff a trouvé cette solution origi-

nale en développant un partenariat actif avec les communes desservies par les lignes du centre (Montrouge, Malakoff, Vanves, Issy et Bagneux). Il s'est donc engagé à leur transmettre à 8 heures et 14 heures, un point sur le fonctionnement du réseau RATP (lignes

de bus et correspondances métro - RER locales). Ces informations sont alors immédiatement répercutées sur les panneaux. Ce réseau a fonctionné deux fois, lors des grèves du 9 mars et du 7 avril. Le souhait du centre de Malakoff : une extension à d'autres centres Bus.

LA MALTOURNÉE A L'HEURE

Une première pour les voyageurs des lignes de bus de La Maltournée desservant le centre commercial des Arcades à Noisy-le-Grand - Mont-d'Est (voir *ELL mai 93*). Ils disposent désormais de dépliants leur donnant, avec l'itinéraire de leur ligne, les horaires de passage



aux principaux arrêts, du premier au dernier départ, en semaine et les samedis et dimanches. Pour une meilleure information des voyageurs du 120, 206, 303 et 320.

UN NOUVEAU BUREAU DE STATION SUR LA LIGNE 1

Le nouveau bureau de station est arrivé. Sur la ligne 1, à Château-de-Vincennes, depuis le 27 avril dernier. Le module de base, qui se présente sous la forme d'une vaste baie vitrée arrondie, comprend un poste d'information et de vente, un superviseur de gestion des installations de la station doté d'un écran-vidéo (téléphonie, commande des escaliers mécaniques...), un poste complémentaire de vente, et une partie arrière regroup-

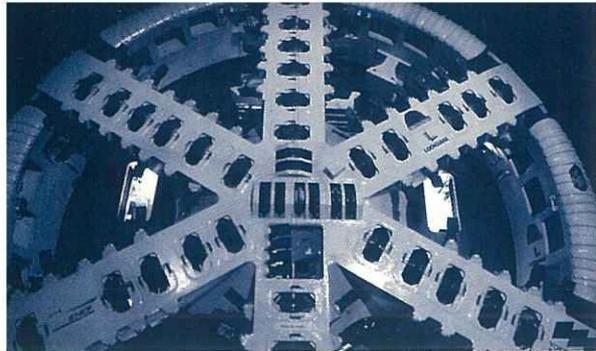


pant des équipements techniques dont les alarmes agression et effraction. Sont également prévus un rangement, une armoire forte (réserve Cartes

Orange et télécartes), et une climatisation intégrée. Pour améliorer les relations agents-voyageurs, l'hygiaphone a été remplacé par un sys-

tème d'interphonie comprenant un micro intégré de part et d'autre de la vitre. Enfin, la partie centrale vitrée peut être ouverte à l'initiative

de l'agent pour un meilleur contact. Un afficheur lumineux géré par l'agent à partir du superviseur (pour les messages répétitifs) ainsi que deux affiches éclairées comportant les tarifs viennent compléter cet ensemble. Selon l'espace disponible, un deuxième module comprenant un ou deux distributeurs automatiques de billets et Cartes Orange avec paiement par carte bancaire sera également intégré.



Chantier E COMME EOLE

Martine est le nom du tunnelier d'Eole. Sa mission : creuser à 30 mètres sous terre et construire les tunnels entre les gares de l'Est et Saint-Lazare, pour la ligne E (comme Eole) du RER SNCF. Cette ligne reliera, dans

une première phase, les lignes de la banlieue est aboutissant à une nouvelle gare de l'Est — souterraine, en correspondance avec la gare du Nord — et à une nouvelle gare Saint-Lazare, située sous le lycée Condorcet.

Communication LA CHARTE CHANTIER

Coffre à outils en bois, barrière de chantier tordue, panneaux d'information écrits à la main qui incitent à l'affichage sauvage, les chantiers de travaux dans le métro donnent souvent une impression de désordre. Ils sont également sources de nuisances pour le voyageur, réduisant l'espace de cheminement, entraînant bruits et poussière... En établissant un « Protocole de bonne tenue des chantiers », en accord avec les départements de maintenance, l'unité Environnement et Propreté du département SEC vise à

améliorer la qualité de l'environnement et donc l'image de la RATP. Les palissades seront aux couleurs vert et bleu de l'identité visuelle, des panneaux d'information expliqueront aux voyageurs les travaux en cours... A partir du 1^{er} juillet 1994, les fournisseurs devront s'engager à respecter les prescriptions de la charte, prescriptions qui figureront dans les nouveaux contrats passés par la Régie. Et un label, décerné par la RATP, récompensera les équipes RATP et les entreprises les plus respectueuses de ces consignes.



Matériel

L'ADIEU AU MA

Li quitte définitivement la scène : après un dernier tour de roue effectué le 15 juin, le matériel articulé en circulation sur la ligne 10 cède la place au matériel MF 67. Les voyageurs de la 10 bénéficient désormais d'une qualité de service améliorée : un parc de trains homogène, un matériel de confort supérieur et offrant une capacité de transport plus importante. Tous les trains sont pelliculés avant leur mise en service, et une aire de dégraissage sera aménagée à la station Porte-d'Auteuil pour 1995. A cela s'ajoutera, au 1^{er} octobre 1994, une desserte de Bou-



Le « MA » a circulé sur la ligne 13 de 1952 à 1976 puis sur la ligne 10 à partir du mois d'avril 1975.

logne répondant aux souhaits de la clientèle : l'ensemble des trains iront au terminus de Boulogne-Pont-de-Saint-Cloud. Côté propreté, outre la rénovation de la station Odéon, toutes les stations de la ligne auront été « ravivées » (cf *ELL mars 94*) à la fin de l'année.

Un coup de jeune pour la ligne 10 qui célèbre par diverses manifestations « l'adieu au MA », 42 ans après...

En service sur la ligne 13 (Inva- ●●●

●●● lides-Carrefour-Pleyel) de 1952 à 1976, puis, après rénovation, sur la 10 à partir de 1975, le matériel articulé était de conception entièrement nouvelle. L'idée était d'assurer l'exploitation avec des rames de longueur variable selon les heures, afin de répondre à la demande du trafic. Pour alléger le poids du matériel, jugé jusque-là excessif, les rames sont formées de 2 éléments articulés, chacun comportant 3 caisses reposant sur 4 bogies (au lieu de 10 sur les matériels classiques, ce qui permet un gain de poids considérable). La ligne 10 sera équipée de 30 trains MF 67, dont 9 issus de la ligne 7bis où vient d'arriver le MF 88.

La loge de conduite inutilisée était escamotable pour accroître la capacité d'accueil du matériel.



DERNIERS TOURS

9 au 22 mai : concours « Dessine-moi un métro », ouvert aux enfants de 3 à 10 ans – sauf enfants d'agents – avec billets et entrées pour Eurodisney aux gagnants.

A partir du 1^{er} juin : distribution de livrets de jeux aux enfants de la ligne.

15 juin : dernier tour du MA.

25 juin : journée portes ouvertes à Porte-d'Auteuil.

HALTE AU VANDALISME

La ligne 2 connaît, depuis le 2^e semestre 1993, une recrudescence du nombre de banquettes lacérées. 40 % des trains sont touchés et ce sont, chaque mois, 200 housses de banquettes qui sont envoyées à l'atelier de Charonne, 40 dossiers et 100 housses de strapontins à Fontenay pour remise en état. Avec pour conséquence immobilisation des trains et augmentation des coûts de maintenance. Aucun renseignement n'étant parvenu à la ligne sur ces agissements et une surveillance particulière mise en place aux terminus n'ayant pas permis d'identifier les auteurs, un plan de communication est élaboré par la ligne au mois de mars 1994.

Matériel ÉCONOMIE D'ÉNERGIE

Dans le cadre des recherches visant à réduire la consommation de carburant des bus et, par voie de conséquence, leurs émissions polluantes, l'unité Etudes, essais

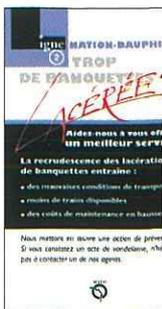
Avec pour cible le voyageur, au moyen d'autocollants apposés aux portes des voitures et les agents, avec la distribution d'une plaquette leur demandant de signaler tout acte de vandalisme. Une campagne efficace puisque des signalements ont permis – sinon d'interpeller – au moins d'identifier quatre auteurs de lacérations et de connaître leurs habitudes : ils opèrent le matin à la prise de service, les samedis, dimanches et jours fériés, entre Barbès et place Clichy. Et le nombre de lacérations a aujourd'hui singulièrement chuté sur la ligne.

et réception du département MRB a équipé un bus R 312 d'un moteur RVI, aussi puissant mais plus léger de 300 kg que le moteur habituel. Des essais sont en cours.

650 R312 POUR LA RATP

La RATP renouvelle son parc de bus. Elle a passé commande de 650 R 312 à Renault Véhicules industriels, dont une première tranche, ferme, de 300 véhi-

cules au prix unitaire de 1 224 000 francs. Tous ces bus seront équipés d'une cabine anti-agression. Autre caractéristique, il s'agit, fraude oblige, de bus à deux portes.



RÉNOVATION DES MP 59

Dix-neuf trains type MP 59 de la ligne 4 du métro vont être rénovés. Ce matériel est destiné à remplacer sur la ligne 11 le matériel MP 55 (le plus ancien matériel roulant du métro après la disparition

du matériel articulé de la ligne 10). L'opération, qui sera réalisée dans un délai d'environ douze mois, comporte deux aspects. La modernisation fonctionnelle et commerciale qui consiste à refaire

les peintures, modifier l'esthétique des rames, changer les sièges et les équipements d'éclairage et de ventilation. La rénovation technique portant sur des organes et fonctions qu'il est utile d'amé-

liorer après 25 ou 30 ans d'exploitation pour permettre ensuite de limiter la charge de maintenance. Une opération similaire à celle déjà menée sur le matériel de la ligne 1.

Sans-abri

ATLAS : MISSION ACCOMPLIE

Le plan Atlas hiver 1993-94 est à l'heure des bilans. Toutes opérations confondues, il aura concerné 21 254 personnes : 3 985 conduites au centre d'hébergement de Nanterre, et 3 585 recueillies dans les stations de Saint-Martin et de Champ-de-Mars. Grâce au partenariat instauré par la RATP, des associations – et l'armée – ont

pu distribuer 111 000 repas (armée et Armée du Salut), 30 000 boissons chaudes (Secours catholique) et 600 sacs de couchage (association Setton). En tout, 10 % de l'ensemble des opérations menées sur Paris et la région parisienne, l'ont été grâce à la RATP. Avec une logistique comparable, Atlas aura assuré cet hiver 4,25 fois plus d'ache-



minements de SDF que l'an dernier. Si cette envolée des chiffres traduit bien le succès de l'opération Atlas et l'implication des agents de l'entreprise, elle n'est cependant pas forcée-

ment révélatrice d'une augmentation des SDF dans la capitale. Car, stabilisation ou augmentation, nul n'est actuellement en mesure de s'engager sur des chiffres.

Prévention

VTT AUX COULEURS DES CENTRES BUS

528 jeunes issus de cités difficiles de l'Ile-de-France, répartis en 22 équipes, se sont

mesurés dans une épreuve de relais VTT, autour de la base de loisirs de

Cergy-Pontoise, chaque équipe défendant les couleurs d'un centre Bus. L'opération a été organisée le 14 avril dernier par le Comité de prévention et de sécurité de la RATP. Outre cette épreuve principale, plusieurs autres épreuves sportives étaient inscrites au programme (polo-vélo, tir à l'arc,

basket...) ainsi qu'un questionnaire du style « Trivial Pursuit ». Machinistes, responsables prévention, agents de sécurité de la RATP, policiers, ont encadré cette manifestation très appréciée par les jeunes. C'est l'équipe sélectionnée et sponsorisée par le centre bus de Saint-Maur qui a gagné.

En bref

AMITIÉ PRÉSENCE. A l'occasion de ses 20 ans, le Centre Jacques Leroy, Amitiés-Présence RATP, a organisé des journées portes ouvertes les 29 et 30 avril, 7, rue d'Alésia, 75014 Paris, de 9 à 17 heures. L'association, dont le rôle est de venir en aide aux personnes confrontées au problème de l'alcool, a présenté ses activités et les actions de prévention menées depuis deux ans.

AGIR POUR LA CITÉ. La première « Convention RATP des acteurs et partenaires de la solidarité d'entreprise » se tiendra le 2 juin 1994. Cette journée se veut un signal fort de l'engagement de la RATP dans la lutte contre l'exclusion et de la valorisation des équipes intégrées et associées qui en ont la charge. Il s'agit d'affirmer la légitimité, l'efficacité et la pérennité des actions de solidarité sociale et civique de l'entreprise.

TRAFIC : HIT-PARADE MÉTRO. En 1993, quatre lignes de métro dépassent les 100 millions d'utilisateurs. Ligne 4 : 142 millions d'utilisateurs - ligne 1 : 136 millions - ligne 7 : 114 millions - ligne 9 : 111 millions.

Animation

MUSIQUE SANS FRONTIÈRE

Du 16 au 21 juin (sauf dimanche 19), Auber fête la musique.

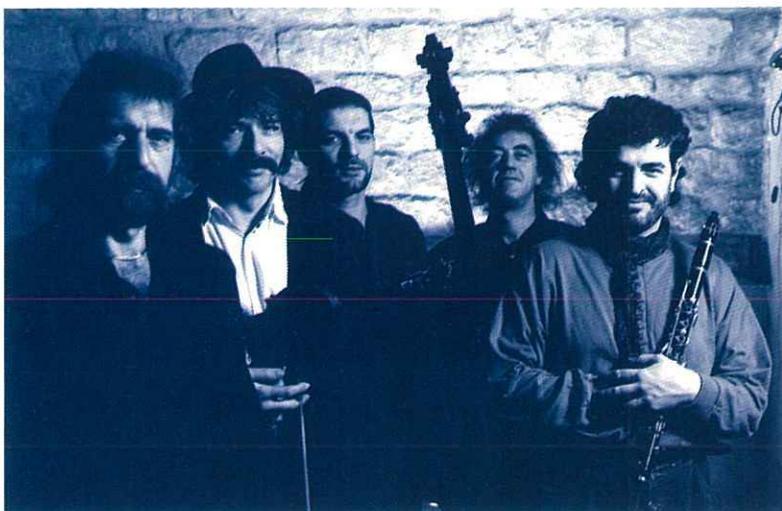
Les lauréats des Django d'Or 1992, 1993, 1994 – qui récompensent les meilleures formations de jazz – swingueront dans la

salle des échanges d'Auber. Et le 21 juin, ils seront rejoints par les groupes Bratsch et les Yeux Noirs qui célébreront la musique tzigane.

Toujours le 21 juin, un bus musical, avec à son bord des formations de jazz, de

rock et de musique tzigane, sillonnera Paris de Saint-Lazare à Alésia via Bastille et Luxembourg. Pour une fête sans frontière.

Auber, du 16 au 19 juin de 17 à 20 heures, et le 21 juin de 14 à 20 heures.



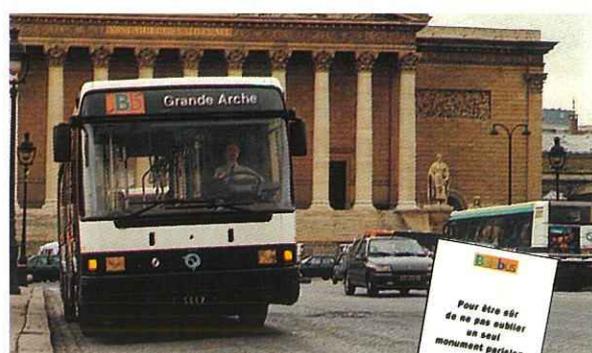
Le groupe Bratsch.

PORTES OUVERTES À ITA

Le département des Infrastructures et aménagements (ITA) s'est présenté aux agents de la RATP et à leurs familles, au cours de deux journées portes ouvertes, organisées les 25 et 26 mars dans l'ancien atelier de Montrouge (MRF). Succès pour cette opération de

communication interne. Les stands étaient répartis en quatre espaces, avec démonstrations, présentations de matériels, maquettes, et de nombreux agents d'ITA pour répondre aux questions des visiteurs. Espaces ingénierie, maintenance, voie, avec du matériel

présenté sur un faisceau de voies, et activités transversales. Volet technique, volet humain : une occasion exceptionnelle de rencontrer d'autres collègues, de parler de leur travail, de leurs problèmes, de découvrir d'autres aspects de la RATP.



Dessertes

BALABUS VERSION 1994

Balabus a repris du service le dimanche 3 avril. Avec un nouvel itinéraire qui permet aux voyageurs de découvrir plus de monuments. Des terminus identiques, de la Défense à la gare de Lyon mais en pas-

sant désormais par la Pyramide, le Palais-Royal, et en parcourant le Marais. « Pour être sûr de ne pas oublier un seul monument parisien », les dimanches et jours fériés, de 12 h 30 à 20 heures.

TERMINUS CITÉ DES SCIENCES

Ca y est ! La ligne 75 est enfin prolongée de la Porte-de-Pantin jusqu'à la Porte-de-la-Villette. Elle dessert désormais la Cité des sciences et de l'industrie, le site le plus visité de Paris, après la tour Eiffel et le Centre Pompidou,

le centre de Flandre, explique d'ailleurs aux voyageurs le mode d'emploi et les centres d'intérêt de cette desserte. Ce prolongement offre aussi de



avec ses 7,5 millions de visiteurs par an. Une occasion de donner à cette ligne, qui dessert déjà le centre historique et culturel de la capitale (avec un terminus à Pont-Neuf) une vraie dimension touristique. Un dépliant, édité par

nouvelles correspondances : avec la ligne 7, avec le PC et avec des lignes bus de banlieue -139, 150, 152. En tout, un allongement de parcours de 1,4 kilomètre, pour un trafic supplémentaire estimé à 600 voyages quotidiens.

ORLYVAL : LE TRAFIC DÉCOLLE

364 866 voyageurs sur Orlyval au cours du 1^{er} trimestre 1994 contre 284 129 pour le même trimestre de l'année dernière. Soit une augmentation de près de 29%. Ces bons résultats proviennent des nombreuses actions commerciales et promotionnelles menées



depuis le début de l'année 1993, et depuis l'exploitation de la ligne par la RATP : campagnes d'affichage, insertions dans les magazines distribués à bord des avions, messages publicitaires dans les radios, annonces dans les guides de transport, présence de personnel à Orly (nouvelle agence commerciale) et à la gare d'Antony... Une communication vantant les qualités objectives du produit (durée constante du trajet, sécurité, fiabilité, confort) qui a fini par faire décoller le trafic.

Projet

MÉTÉOR À SAINT-LAZARE

Les actuels travaux de Météor portent sur le tronçon Tolbiac-Masséna - Madeleine. L'avant-projet de réalisation du prolongement de Madeleine à Saint-Lazare, deuxième phase de l'opération incluse dans la déclaration d'utilité publique du 4 août 1993, a été approuvé par le Conseil d'administration de la RATP du 29 avril 1994. Le prolongement comprend un tunnel à deux voies de l'extrémité du cul-de-sac de Madeleine à la station Saint-Lazare : la station Saint-Lazare implantée selon un axe sud-ouest -

nord-est, partiellement sous la cour de Rome, et le cul-de-sac d'une longueur de 290 mètres en grande partie sous le faisceau de voies SNCF de la gare Saint-Lazare. Cette implantation autorise l'extension vers Place-de-Clichy sans reprise des voies et des ouvrages. Outre l'accès principal de la cour de Rome, la station Saint-Lazare comporte une correspondance avec les lignes de métro 3, 12 et 13, avec la station Saint-Augustin de la ligne 9, et la future station Saint-Lazare-Condorcet de la ligne E (Eole) du RER SNCF.

Revue de presse



Le département Politique et relations sociales (PRS) sort le numéro 1 de son journal *Voyelles*. Un titre en clin d'œil au poème d'Arthur Rimbaud : « A noir, E blanc, I rouge, U vert, O bleu : voyelles ». Saviez-vous que si PRS comprend 188 agents, dont 89 femmes, il administre en tout 606 personnes dont les agents d'établissement (235) détachés dans les différents départements, les permanents syndicaux (63), les agents mis à disposition du Comité d'entreprise, des œuvres sociales et de divers organismes (120). A découvrir dans *Voyelles*.
Voyelles, journal de PRS, n° 1, mars 1994.



La ligne 5 lance aussi un nouveau média, *Points de vue*, avec l'ambition de « faciliter les échanges au sein de l'unité ». Au sommaire, l'opération « Propreté ligne 5 ». Rappel : « En 1992 a débuté une enquête auprès des utilisateurs de la ligne sur leur perception de la propreté des stations. Son objectif est de définir un outil d'aide à la décision pour améliorer la propreté sur l'ensemble du réseau. Six stations ont été sélectionnées à partir des observations relevées par les agents. Des actions précises ont été préconisées : amélioration de l'éclairage, de la maintenance des appareils, sensibilisation du public sur la propreté... Il convient ensuite de mesurer auprès des voyageurs si ces interventions modifient la perception de la propreté. Une mesure réalisée en novembre 1993 montre une amélioration des points litigieux. » Un dossier qui fait la part belle à des interviews d'agents sur le terrain. A suivre.
Points de vue, journal de la ligne 5, n° 1.



Regards de femmes : le centre Bus de Gonesse publie dans le dernier numéro de son journal un article qui laisse la parole à des femmes machinistes. Extraits : « En ce qui me concerne, le plus difficile est de concilier ma vie de femme, d'épouse et de mère, en fonction des horaires irréguliers. Pour s'en sortir un maître mot : de l'organisation ! Afin de mieux gérer mon temps j'ai choisi d'être en roulement sur une ligne ». « Je trouve "sympa" d'être reconnue par les clients ». « En tant que femme, les contacts avec le public me paraissent simplifiés. Les adolescents les plus provocateurs parviennent à nous respecter. Avec nous, il n'y a pas de rapport de force à instaurer... Alors à quoi bon s'imposer ? » (Jocelyne Vidal) « Il y a des moments où l'on se demande ce que l'on fait derrière un volant de bus ! Aujourd'hui j'ai la rage. Il est 10 h 30 à Villetaneuse. Des jeunes montent et commencent à vociférer des obscénités ». « En général, les femmes qui travaillent avec nous sont des femmes qui en veulent et qui ont la pêche ! Celles que nous avons pu rencontrer aiment ce qu'elles font et le font bien ». (Renée Giraud, Catherine, Marie, et les autres...)
L'Echo, journal du centre de Gonesse, n°2, avril 1994.

Circulation

OPÉRATION SURVEILLANCE

Depuis le 25 avril et pendant six semaines, les itinéraires de 3 lignes de bus particulièrement encombrés – 20, 32 et 74 – sont placés sous surveillance. Il s'agit d'une opération conjointe menée par la Préfecture de Police, la Ville de Paris et la RATP qui vise à sensibiliser les automobilistes au respect des couloirs d'autobus et des principes du code de la route. Véhicules en stationnement dans un couloir bus ou aux

points d'arrêt, garés en double file ou s'engageant dans un carrefour sans dégagement assuré : le nombre de kilomètres perdus pour difficultés de circulation s'élève à 1,2 % des kilomètres commandés soit près de 500 000 km en 1993. Pour mémoire : stationnement dans un couloir, 900 francs et enlèvement du véhicule, circulation dans un couloir, 230 francs, stationnement devant un arrêt bus, 230 francs.



Social

UNE JOURNÉE POUR L'IMPLICATION ET LA QUALITÉ

Souci de la qualité et esprit d'implication seront au rendez-vous le 16 septembre prochain. Cette année, la RATP organise pour la première fois une « journée » au cours de laquelle elle décernera le Prix de l'Implication et le Trophée de la Qualité. Des équipes,

provenant de différents secteurs de l'entreprise présenteront leurs actions. Des actions retenues pour leur sens de l'initiative, du service rendu, de l'efficacité dans l'entreprise, leur professionnalisme... L'équipe lauréate du Prix de l'Implication,

représentera comme chaque année la RATP à l'Adefipe. Les gagnants du Trophée de la Qualité se verront offrir un voyage découverte. Plus une seconde à perdre : vous avez jusqu'au 15 juin pour faire acte de candidature, via votre directeur ou responsable d'unité.

Partenariat

LA MALTOURNÉE ET LE LYCÉE

Une convention de jumelage a été signée le 8 avril entre Jean-Marie Molina, directeur du centre Bus de La Maltournée et Gérard Allaire, proviseur du lycée Paul-Doumer au Perreux-sur-Marne,

en présence de Robert Jung, directeur du département Bus et de Gilles Carrez, député-maire du Perreux. Stages au centre, formation en alternance, participation à des enquêtes clientèle,

apport d'idées novatrices pour améliorer la qualité de service. Etudiants en BTS d'action commerciale du lycée et personnel du Centre vont désormais travailler ensemble.

Palmarès

HIT-PARADE MACHINISTES

Quarante quatre machinistes – deux par centre – ont été pré-sélectionnés pour le Challenge Bus inter-centres 1994.

Asnières : Michel Gendreaud et Dominique Mertz ;
Aubervilliers : Thierry Bonnet* et Patrick Crapazano ;
Bélliard : Eric Caillouey et Dominique Bastaert* ;
Charlebourg : Patrick Boinet et

Laurent Moreau ;
Créteil : Bruno Chancibot et Dominique Rodriguez ;
Croix-Nivert : Daniel Lacome et Didier Aubert ;
Flandre : Patrick George* et Laurent Grimault* ;
Fontenay : Eric Roy* et Jean-Marc Descamps* ;
Gonesse : Michel Le Corre* et Pascal Auvray* ;
Ivry : Christian Letapy et

André Boin ;
Lagny : Patrick Tran-Trung* et Thierry Legeard ;
Lebrun : Jean-Pierre Douarin* et Jean-Baptiste Maréchal ;
Lilas : Laurent Dumont et Christian Laving ;
Malakoff : Denis Coumes et J. Michel Plestan ;
Maltournée : Gérard Tyrpa et Bernard Taillard ;
Montrouge : Patrick Hedoux et Alain

Gouzou ;
Nanterre : Joël Plumecoq et Corinne Melotte ;
Pavillons : Philippe Thirion* et Ganco Zarzev* ;
Pleyel : Gérard Lemerrer et Thierry Debruyne* ;
Point-du-Jour : Antoine Dy et Jean-Claude Donatien ;
Saint-Maur : Pascal Rolland* et Jean-Claude Fantin ;
Thiais : Alain Barbin* et Darius Denom.

Tous se sont mesurés le 30 avril à Bélliard, lors du premier tour de sélection, où les 15 machinistes (indiqués par un astérisque) ont été retenus pour participer à la finale du 28 mai. Le machiniste lauréat du Challenge défendra à Tours les couleurs de la RATP pour le Bus d'Or, du 8 au 10 juin. Peut-être pour une quatrième victoire consécutive de la Régie ?

passion nément

Mémoire, un dernier hommage à ce cher foutugraphe, Robert Doisneau, parti trop tôt. **Voir, lire, écouter**, au son de l'accordéon, retrouvez le temps d'une nuit la beauté d'un vieux Sprague ou bien, à petite échelle, promenez-vous dans l'expo des modélistes ferroviaires.

Mémoire

HOMMAGE AU FOUTUGRAPHE

Il était venu au centre de Belliard, en décembre 1991, visiter l'exposition de photos « Machinistes en vues » qu'il parrainait. Robert Doisneau, le « foutugraphe »,

comme l'appelait son professeur de gravure, est parti un 1^{er} avril, à 81 printemps. Pour toutes ces images de la ville, de ces gens que nous avons sans doute croisés, pour ces sou-

venirs préservés, tous ces instantanés volés au temps, pour votre humour et votre tendresse, merci monsieur Doisneau (voir *Reflex* en page 2).



Voir, lire, écouter

C'EST BEAU UN SPRAGUE, LA NUIT

Dans la nuit du samedi 18 au dimanche 19 juin 1994, un Sprague va parcourir le réseau, à la découverte du métro oublié. Stations fermées, publicités d'avant-guerre en céramique, raccordements entre les lignes – toutes choses inconnues des voyageurs du jour – défilent devant les amoureux du métro au son de

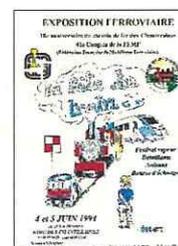
l'accordéon. Il est 5 heures, à Gare-du-Nord, terminus, tout le monde descend pour un petit déjeuner servi à quai. Pour 260 francs – 225 francs pour les agents RATP – la nostalgie est toujours ce qu'elle était. Renseignements : ADEMAS, 17, rue des Abondances, 92100 Boulogne. Tél. : 48 25 13 32.

À PETITE ÉCHELLE

L'Amicale des modélistes ferroviaires de la RATP participe à la grande exposition organisée par la FFMF (Fédération française de modélisme ferroviaire) à Villeneuve-la-Garenne les 4 et 5 juin prochains. Une ligne de chemin de fer à voie étroite – 60 cm

sur 6 km de long – permettra de transporter les visiteurs à bord de trains spéciaux. Réseaux à diverses échelles, modèles fonctionnant réellement à la vapeur, réplique de la locomotive de Marc Séguin (1830), bourse d'échange sur

le thème ferroviaire devraient assurer le succès de cette exposition. Renseignements : Tél. : 40 85 86 20. de 10 h à 19 h, parc des Chantieraines, 46 av. G. Pompidou à Villeneuve-la-Garenne.



UN LABEL QUALITÉ

« La certification des services. De l'état d'esprit qualité au service gagnant », est un ouvrage écrit par Jean Lapeyre, responsable de formation, unité Formation de l'encadrement à PHF, et Georges Napolitano, consultant à la Cegos. L'idée des auteurs est de montrer que, pour obtenir des résultats dans les prestations de

service de qualité, il est nécessaire que le management crée un état d'esprit de service par l'exemplarité, et mette en place un système d'amélioration des dysfonctionnements. Cela, pour obtenir la certification, véritable label de qualité qui donne confiance au client. Les auteurs, grâce à



leur connaissance du terrain, proposent des méthodes et des astuces pour amener les services jusqu'à la certification. L'ouvrage est paru aux Editions d'Organisation, 1, rue Thénard, 75005 Paris.





La RATP possède un service minitel.

Ainsi, vous pouvez savoir si effectivement tous

les chemins mènent à **ROME** *et si*

tous partent du **QUAI DE LA GARE** *De notre*



vous saurez tout et vous ferez

donc des économies sur votre **BOURSE**

Ajoutez à cela un **MONCEAU** *d'informations,*

vous serez alors proche de la **LIBERTÉ**

Alors, si les lignes sont saturées, utilisez

votre **TÉLÉGRAPHE** *... Euh... Votre minitel:*

36 15 RATP

Connaître l'actualité, toutes les nouveautés RATP et les horaires RER ainsi que s'informer des événements culturels RATP, voilà tout ce que vous offre le 36 15 RATP; et pour connaître rapidement le plus court chemin et la manière la plus efficace pour vous rendre d'un lieu à un autre, le 36 15 SITU est à votre service.

l'esprit libre



Le service Minitel 3615 RATP s'affiche sur les quais du métro et du RER en avril et en juin. Et dans les trains avec une campagne sur pendentif (fond de rame) du 18 avril à la mi-juin.