

SAVOIR *faire*

N° 40 - 4^e TRIMESTRE 2001 - 7,6 €

PROSPECTIVE
TEMPS DE LA VILLE
ET DE LA VIE

COMMUNICATION
ECOUTE MUTUELLE,
UNE DYNAMIQUE
ORIGINALE

HISTORIQUE
LES 30 ANS
DU RER

MULTIMODALITÉ
LIGNE A DU RER,
NOISY-CHAMPS
ET VAL D'EUROPE

NOUVEAUX SERVICES
NOUVEAUX
RYTHMES URBAINS
QUELS TRANSPORTS ?

RATP





2 NOUVEAUX SERVICES

NOUVEAUX RHYTHMES URBAINS : QUELS TRANSPORTS ?

NEW SERVICES New urban rhythms: what kind of transport?

EIN NEUER SERVICE Welche Verkehrsmittel für den neuen städtischen Lebensrhythmus?

NUEVOS SERVICIOS Nuevos ritmos urbanos : ¿Qué tipo de transportes ?

8 PROSPECTIVE

TEMPS DE LA VILLE ET DE LA VIE

PROSPECTIVE Town time and living time

PERSPEKTIVEN Zeit der Stadt und des Lebens

PROSPECTIVA Tiempo de la ciudad y de la vida

17 COMMUNICATION

ECOUTE MUTUELLE, UNE DYNAMIQUE ORIGINALE

COMMUNICATION Mutual discussion, an original idea

KOMMUNIKATIONSWESEN Gegenseitiges Zuhören, eine originelle Dynamik

COMUNICACIÓN Escucha mutua, una dinámica original

24 MULTIMODALITÉ

LIGNE A DU RER, NOISY-CHAMPS ET VAL D'EUROPE

MULTIMODALITY RER line A, Noisy-Champs and Val d'Europe

VERBUNDVERKEHR S-Bahnlinie A, Noisy-Champs und Val d'Europe

MULTIMODALIDAD La línea A del RER, Noisy-Champs y Val d'Europe

30 HISTORIQUE

LES 30 ANS DU RER

HISTORY The RER is 30 years old

GESCHICHTE 30 Jahre S-Bahn

RESEÑA HISTÓRICA Los 30 años del RER

36

FRANCE : 2001-2007 : les grands projets de transports urbains.

ETRANGER : Téhéran, le métro va s'étendre. Londres, Madrid, Porto...

BIBLIOGRAPHIE : Parutions récentes, consultables à la médiathèque

FICHE TECHNIQUE : La RATP se mobilise pour le passage à l'euro.

Savoir-Faire

REVUE TRIMESTRIELLE EDITEE PAR
LA REGIE AUTONOME DES TRANSPORTS PARISIENS
54, QUAI DE LA RAPEE - LAC A85
75599 PARIS CEDEX 12
ISSN : 1168-3392

Directeur de la publication

Vincent Relave,
Délégation Générale à la Communication (DGC)

Responsable de l'Agence d'Information

Gilles Alligner

Directeur de la rédaction

Jean-Pierre Riff,
Délégué du directeur au département
Stratégie, Recherche, Partenariat

Responsable de la rédaction

Yvonne Kappès-Grangé,
DGC - Communication interne
Tél. : 01 44 68 36 62
Fax : 01 44 68 38 01
Email : yvonne.kappes-grange@ratp.fr

Secrétaire de rédaction, abonnements

Marc Vandoorsselaere,
DGC - Communication interne
Tél. : 01 44 68 30 16
Fax : 01 44 68 38 01
Email : marc.vandoor@ratp.fr

Comité de rédaction

Michel Barbier, Pierre Beuchard, Alain Bigot,
Alain Chesnoy, Sabine Hallouin,
Yvonne Kappès-Grangé, Guy Leroi, Christian Maitte,
Vincent Relave, Sylvie Réneateau, Jean-Pierre Riff,
Dominique Rode, William Seiler, Benoit Stephan,
Jean Tricoire, Philippe Ventéjol, Henri Zuber.

Rédaction Rubrique Actualité

Jean Tricoire PAT - Médiathèque,
Lucie Merckens (Bibliographie) PAT - Médiathèque

Coordinateur des traductions

Odile Hallaire PAT - Traductions

Iconographie

DGC - Agence audiovisuelle

Abonnements

54, quai de la Rapée - LAC A85
75599 PARIS CEDEX 12

Vente

Uniquement par abonnement.
Prix pour 4 numéros : 30,5 €
(France et étranger)

Conception, réalisation

TOTEM,
27, rue de La Rochefoucauld - 75009 Paris

Imprimerie

Communication Graphic - Torcy

Dépôt légal

n° 10 12 01

Tirage

12 300 exemplaires

Photo de couverture : RATP - B. Marguerite

E D I T O R I A L

La RATP met en place une politique de mobilité articulant urbanisme et transports, illustrée par la réalisation des gares de Val d'Europe et de Noisy-Champs. Le RER participe ainsi structurellement, et cela depuis trente ans, au développement de la région Ile-de-France. Au-delà de sa mission de transporteur, la RATP se développe également comme prestataire de services au public en partenariat avec les collectivités locales. Elle doit prendre en compte les transformations du travail, sa réduction et sa diversification, la désynchronisation du temps de la vie quotidienne, la perméabilité entre les activités marchandes, domestiques, éducatives et culturelles, ainsi que les nouvelles technologies qui aident chacun à maîtriser son espace-temps. Les questions posées au transporteur relèvent désormais tout autant de l'aménagement du temps que de celui de l'espace. Ce sont là autant d'exemples concrets du savoir-faire diversifié des agents de l'entreprise. Ce savoir-faire nous permet d'envisager avec optimisme le développement de la RATP avec l'élargissement de son champ d'activité dans le domaine de l'exploitation en France et dans le monde. Il convient maintenant de le valoriser et de le mobiliser. C'est le sens des réorganisations en cours à la RATP et de la création, hier, de RATP International et, aujourd'hui, de RATP France. Cette évolution ne pourra se faire que si chacune et chacun d'entre nous est convaincu de son bien-fondé pour l'avenir de notre entreprise. Elle n'aura de sens que si vous adhérez à cette ambition.

Jacques Marsaud
Directeur général adjoint

L'équipe de Savoir-Faire
vous souhaite
une bonne et heureuse
année 2002.



NOUVEAUX SERVICES
NOUVEAUX RYTHMES URBAINS : QUELS TRANSPORTS ?

Les entreprises de transport innovent dans les services à la mobilité et à l'accessibilité. De simples transporteurs, elles deviennent des prestataires de services au public et des gestionnaires de déplacement. Elles s'affirment comme acteurs de la ville. L'augmentation des amplitudes et le renforcement des fréquences sont les premiers domaines d'innovations. Mais interviennent aussi les produits tarifaires, les services dans les espaces de transport, les centrales de mobilité, le transport à la demande, les services de voitures partagées...

NEW SERVICES
NEW URBAN RHYTHMS: WHAT KIND OF TRANSPORT?

Transport companies are innovating in services providing mobility and accessibility. From simple carriers, they are becoming public service providers and movement managers. They are confirming their position as town operators. Increased amplitude and greater frequency are prime areas for innovation, but tariffs, services within the transport area, mobility centres, transport on demand and shared car services are also included...

EIN NEUER SERVICE : WELCHE VERKEHRSMITTEL FÜR DEN NEUEN STÄDTISCHEN LEBENSRYTHMUS?

Die Verkehrsunternehmen sind innovativ was Mobilität und Zugänglichkeit angeht. Vom einfachen Verkehrsunternehmen entwickeln sie sich zum Dienstleister und Manager der Verkehrsteilnahme für die Öffentlichkeit. Sie positionieren sich als Akteure des städtischen Lebensraums. Der Ausbau des Angebots was Bedienungszonen und Häufigkeit angeht, sind die ersten Bereiche, in denen die Innovation zum Ausdruck kommt. Dahinzu kommen die Tarifangebote, die Dienstleistungsangebote im Verkehrsraum, die Mobilitätszentren, die Beförderung "on demand", Mitfahrerservice usw.

NUEVOS SERVICIOS :
NUEVOS RITMOS URBANOS: ¿QUE TIPO DE TRANSPORTES?

Las empresas de transporte innovan en los servicios para la movilidad y accesibilidad. De simples transportistas, se convierten en prestatarios de servicios al público y en gestores de desplazamiento. Se afirman como actores de la ciudad. El aumento de las amplitudes y el refuerzo de las frecuencias son los primeros campos de innovaciones. Pero intervienen también los productos tarifarios, los servicios en los espacios de transporte, las centrales de movilidad, el transporte a pedido, los servicios de coches compartidos...

NOUVEAUX SERVICES

Nouveaux rythmes urbains : quels transports ?



L'évolution des rythmes urbains de la ville qui travaille.

RATP - DGC - B. Marguet

par Edith Heurgon,
mission Prospective

L'évolution des rythmes urbains s'inscrit au cœur d'une tension forte entre, d'une part, la volonté croissante d'autonomie des personnes qui aspirent à une meilleure qualité de vie et veulent choisir leurs emplois du temps et, d'autre part, le risque d'une dilution du lien social par fragmentation et éclatement des temps quotidiens.

Les perceptions de ces changements sont diverses selon les personnes, les revenus, les activités, les âges, les situations familiales et sociales, les lieux de résidence. Des services temporels permettant de maîtriser son temps vont créer des richesses nouvelles. Mais, ils risquent aussi de renforcer l'exclusion de ceux qui n'y ont pas accès. D'où la crainte d'un renforcement des

inégalités. D'où la menace de conflits dans l'usage des espaces-temps urbains entre la ville qui travaille, celle qui dort et celle qui s'amuse. Les temps de la ville se trouvent ainsi au point de jonction de deux enjeux très actuels.

■ L'amélioration de la qualité de la vie quotidienne, particulièrement pour les femmes, vise à concilier les divers temps de vie (vie personnelle et familiale, vie professionnelle, vie sociale) dans le cadre d'un projet de vie personnel.

■ L'invention de nouvelles formes de coopération et de régulation, plus interactives, plus proches des citoyens, intègre diverses échelles territoriales pour mieux vivre ensemble en famille, dans l'entreprise et dans la cité.

Même si elles ne sont pas encore perçues par tous les acteurs, ces questions ont paru suffisamment importantes au Conseil national des transports pour qu'il prépare un rapport sur ce thème (*Nouveaux rythmes urbains : quels transports ?* Jean-Paul Bailly, Edith Heurgon, éditions de l'Aube, 2001). Sans prétendre apporter des solutions définitives à des problèmes de société, son objectif est d'attirer l'attention des responsables sur des évolutions en cours qui, même si elles paraissent en amont des transports, ont des conséquences majeures sur ce secteur. L'objectif est double : d'une part, permettre une plus large prise de conscience des évolutions liées à la transformation des rythmes urbains, ouvrir le débat sur les principaux enjeux, anticiper certaines conséquences dans le domaine des transports et formuler quelques préconisations ; d'autre part, attirer l'attention des pouvoirs publics – au niveau de l'Etat et des collectivités territoriales – ainsi que des acteurs économiques et sociaux sur la nécessité d'intégrer, dès l'amont, les questions relatives à la mobilité et au transport dans la définition des politiques publiques liées à l'organisation urbaine.

UN SUJET DE REFLEXIONS ET D' ACTIONS

Les transformations des rythmes de la société, d'un côté, la prise de conscience de leur incidence sur la qualité de la vie, de l'autre, constituent d'ores et déjà le terrain privilégié de réflexions et d'actions publiques locales en Italie, en Allemagne, en Angleterre. Dans ces pays, des politiques temporelles se mettent en place au cœur desquelles la mobilité joue un rôle central. Mais, ce n'est que récemment que la question des nouveaux rythmes urbains a été inscrite dans l'agenda politique français.

En 2000, la Datar a mis en place deux groupes de prospective sur les questions du temps : le premier, "Temps et territoires" sous la présidence de Francis Godard (Marne-la-Vallée) ; le second, sur le "Temps libre" sous celle de Jean Viard (Cevipof). Dans le cadre d'un projet financé par le Fonds



L'organisation urbaine et les temps de la vie quotidienne.

national d'aménagement du territoire (FNAT), des "bureaux du temps" sont expérimentés dans plusieurs collectivités : Saint-Denis, Poitiers, Belfort, Gironde, mais aussi Paris, Lille... Claude Bartolone, ministre de la Ville, et Nicole Péry, secrétaire d'Etat au Droit des femmes, ont confié au maire de Rennes, Edmond Hervé, une mission sur "les temps de la ville" dont les résultats ont été présentés le 19 juin 2001. Certaines municipalités élues en mars dernier ont des élus chargés du temps : Anne Hidalgo à Paris, Didier Paillard à Saint-Denis. La conférence gouvernementale du 20 septembre 2001 à Créteil a été consacrée aux "Temps de la vie quotidienne" et des décisions importantes y ont été annoncées par le Premier ministre.

Les principaux résultats du rapport

Ils s'organisent autour de six axes principaux. ■ La tendance à l'individualisme est une donnée centrale. Depuis les années 60, un mouvement global de la société affecte les mœurs, les relations entre les sexes et les générations. Avec l'allongement de la durée de vie, ce mouvement se caractérise par une dispersion et une imbrication des âges. Les transformations du travail dans l'économie des services (substitution du temps tertiaire au temps industriel, réduction du temps de travail, diversification des temps travaillés) contribuent aussi à son amplification. Les nouvelles technologies accompagnent ce mouvement global de transformation. Elles se développent en permettant à chacun de maîtriser son espace-temps. Elles servent à l'individualisation comme à la socialisation. Tout dépend des usages qui en sont faits, des processus dans lesquels elles s'intègrent et des limites qui leur sont assignées. Elles procèdent davantage par addition que par substitution. Ces évolutions désynchronisent les temps de la vie quotidienne. Le partage entre travail et temps libre comme entre activités marchandes, domestiques, éducatives et culturelles n'est plus stable. Les frontières temporelles et spatiales deviennent poreuses.



RATP - DGC - J.F. Mauboussin

Concilier les divers différents temps de la vie des femmes.

■ L'évolution des territoires de la vie quotidienne est au cœur de tensions nouvelles. Les citadins-consommateurs souhaitent avoir accès aux services urbains à tout moment, ce qui, en raison de la variété des emplois du temps, conduit à imaginer une ville ouverte 24 heures sur 24. Mais, les salariés veulent disposer de conditions de travail qui leur permettent, eux aussi, de concilier vie professionnelle et vie privée. Jusqu'où s'adapter ? Est-il possible de construire des arrangements capables, à la fois, de prendre en considération les attentes des premiers pour éviter les attitudes de protestation ou de repli communautaire, sans mettre en péril les équilibres des seconds ?

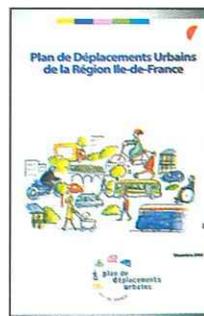
■ La circulation des biens n'est pas épargnée par cette évolution. Les clients exigent des approvisionnements plus fréquents, donc les livraisons et les encombrements se multiplient. Des conflits apparaissent entre livreurs et destinataires, la disponibilité des uns et des autres n'étant pas synchrone.

■ L'évolution des mobilités pose des problèmes aux transports publics. D'une part, la tendance est à un fonctionnement du service en continu, dans la journée, voire la soirée et la nuit, dans la semaine, dans l'année. D'autre part, le caractère diffus, irrégulier et périphérique des mobilités, exige d'élargir les gammes de solutions pour répondre à des demandes variées. Par ailleurs, le développement des déplacements occasionnels impose l'adaptation des services d'information et de tarification qui doivent intégrer, de plus en plus, les déplacements multimodaux. Enfin, les exigences de confort et de sécurité de la part d'une clientèle habituée à se voir proposer une large variété de services demandent des prestations plus personnalisées à haut niveau de qualité. Or l'offre actuelle de services du transport public, fondée sur des déplacements pendulaires selon des horaires classiques, correspond de moins en moins aux exigences des citadins. En favorisant les solutions individualisées, l'évolution des pratiques de mobilité confirme le risque d'une perte de clientèle significative pour les transports

publics et d'une nouvelle période de croissance pour la voiture particulière, d'autant que les constructeurs automobiles développent des produits et des services de grande qualité. C'est tout l'enjeu des nouveaux services à la mobilité et à l'accessibilité qu'il convient de développer dans le cadre d'une approche globale et multimodale des déplacements. Mobilité des personnes, mobilité des biens et mobilité des informations doivent y être associées.

■ La profession transport propose des réponses entre régulation et innovation de services. Ces nouvelles demandes de mobilité doivent être conciliées avec le "droit au transport" ainsi qu'avec la qualité de la vie urbaine et celle de l'environnement. Pour éviter que s'instaure une fracture entre les nomades et les sédentaires, le service public d'accessibilité doit contribuer à maîtriser la croissance de la circulation automobile dans la perspective d'une mobilité durable.

■ Les collectivités jouent désormais deux rôles : décideur et animateur. Au travers des plans de déplacement urbain (PDU), les autorités organisatrices élaborent une politique de mobilité articulant urbanisme et transport. Les actions qu'elles y définissent peuvent influencer, directement ou indirectement, sur les rythmes urbains : tarification, fiscalité, réglementation, sensibilisation. La loi Solidarité et renouvellement urbain encourage les employeurs à établir un plan de mobilité et demande aux agglomérations de plus de 100 000 habitants de mettre en place un service de conseil en mobilité. Ainsi, l'idée d'une gestion globale de la mobilité fait-elle son chemin.



UNE GESTION GLOBALE DE LA MOBILITE

Les entreprises de transport innovent dans les services à la mobilité et à l'accessibilité. Depuis plusieurs années, elles se sont engagées dans l'élargissement de leurs activités. De simples transporteurs, les entreprises deviennent des prestataires de services au public et des gestionnaires de déplacements. Elles s'affirment comme des acteurs de la ville.

L'intégration du transport public individuel dans les gammes de services permet d'offrir des solutions complètes de déplacement de porte à porte sur des plages temporelles élargies, notamment la nuit. Les espaces-temps de la mobilité deviennent des lieux de vie et des moments forts de la vie quotidienne. Les pratiques de pérégrination réclament des ressources d'itinéraires.

Avec la billettique et la monétique, les nouvelles technologies transforment les modes d'accès et de paiement des services et facilitent la gestion de flottes individuelles. La montée en puissance d'un nouveau profil de clients, partiellement occasionnels, renforce l'exigence d'une informa-

tion complète, multimodale et urbaine. En tant qu'employeurs, les entreprises de transport doivent parallèlement faire profiter leurs salariés de la réduction du temps de travail tout en répondant aux attentes de leurs clients. Elles sont amenées à gérer une situation de conflit potentiel entre les intérêts des usagers-consommateurs et les aspirations des salariés.

Trois préconisations en débat public

La première exigence consiste à mieux connaître les évolutions des rythmes urbains et à apprécier leurs effets sur l'organisation des transports afin de sensibiliser les acteurs et d'alimenter la réflexion et l'action collectives.

Innover dans les services à la mobilité et à l'accessibilité dans le cadre d'une approche globale et multimodale des déplacements est la condition pour répondre collectivement à la variété des demandes de mobilité.

Mettre en place de nouvelles formes de régulation publique pour définir et mettre en œuvre des politiques capables de concilier la qualité de la vie pour chacun avec le respect des équilibres économiques, écologiques et sociaux.

Connaître, représenter, suivre

Il faut favoriser les apprentissages et alimenter les processus de concertation, développer les connaissances pour appréhender, avec précision et en dynamique, l'ampleur et le rythme de diffusion des phénomènes observés selon les populations et les contextes urbains. Il est aussi nécessaire de prendre en considération l'ensemble des déplacements de personnes et de biens selon les modes de transport (motorisés ou non, individuels et collectifs) et les échelles territoriales pour cerner la mobilité de proximité et les déplacements plus lointains. Enfin, il convient de combler les manques des systèmes statistiques sur les déplacements liés aux loisirs et, plus spécifiquement, au tourisme; les déplacements de soirée et de nuit, mais aussi ceux du week-end; les déplacements liés aux achats, les déplacements de transit, les transports de marchandises.

Les enquêtes globales de transport doivent être complétées par des analyses permettant une connaissance différenciée des systèmes d'activité des populations. La mobilité doit être appréhendée sur des échelles territoriales et des périodes temporelles plus fines.

Adapter les modèles de trafic

Les modèles de prévision doivent aussi évoluer. Au-delà des trafics d'heure de pointe, ils doivent prendre en considération des périodes horaires élargies et intégrer les caractéristiques de l'offre de transport, notamment les fréquences. Un autre champ d'investigation important concerne

les représentations cartographiques. Elles doivent faire une large place aux temps d'accès. Enfin, la mise en place d'un observatoire des évolutions des rythmes urbains et de leurs répercussions sur les déplacements pourrait éclairer la concertation des acteurs quant aux adaptations à apporter au transport public.

INNOVER DANS LES SERVICES A LA MOBILITE ET A L'ACCESSIBILITE

Il ne s'agit plus seulement de transporter des masses, il faut servir la mobilité des individus, à la fois la faciliter et l'enrichir d'opportunités : aménités, nouveaux services. La perspective est alors celle des services à la mobilité. La plus-value est dans le service avec ses deux dimensions principales que sont l'accès et l'accueil.



Innover dans les services pour faciliter la mobilité et à l'accessibilité.

Les initiatives dans le domaine des dessertes

L'augmentation des amplitudes et le renforcement des fréquences sont les premiers domaines d'innovation. L'examen de plus de 100 entreprises en province montre une amplitude de service comprise entre 6 h et 19 h 30. Dans les grandes agglomérations, l'horaire de soirée se rapproche de 21 h. De 1995 à 1999, on peut constater un léger glissement vers un allongement de la fin du service. Plusieurs réseaux ont mis en place des services le dimanche. La SNCF veut doubler le niveau des fréquences aux heures creuses de journée sur les principales lignes du réseau d'Ile-de-France.

La hiérarchie des dessertes est un second sujet de réflexion. D'un côté, des lignes fortes, rapides, attractives; de l'autre, des lignes de quartier, plus lentes et plus tortueuses, privilégiant la proximité, la convivialité, la sécurité. Enfin, des systèmes de transport public individuels permettant un usage collectif de modes individuels. Dans le cadre du PDU d'Ile-de-France, la RATP développe Mobilien, selon un principe de hiérarchisation des dessertes. Dans le cadre d'une démarche partenariale associant les acteurs au

sein de comités d'axes et de comités de pôles, ce nouveau service est défini au niveau des bassins de transport pour concilier les mesures d'amélioration de transport avec les dispositions prises en termes de stationnement et de partage de la voirie. Les dessertes de soirée et de nuit sont un troisième axe de développement. En 1999, vingt-deux réseaux de province disposaient d'un réseau de soirée jusqu'à 21-22h et dix d'un réseau de nuit jusqu'à 23h ou minuit. Ces réseaux sont souvent constitués de lignes spécifiques qui permettent la desserte, par autobus ou taxis, de lieux d'activités précis : cinémas multiplexes, centres commerciaux... Depuis 1997, le Noctabus circule en Ile-de-France tous les jours au-delà des heures d'exploitation du RER, du métro et des bus. En raison de son succès, la RATP étudie son extension. Pour répondre aux besoins des Franciliens qui se déplacent depuis ou vers la grande couronne, la SNCF met en place des dessertes routières de nuit.



RATP - DGC - B. Marguerite

Les dessertes de nuit se généralisent.

Le transport à la demande

En terme d'horaire, celui-ci semble être une solution souple pour le client et peu coûteuse pour la collectivité. Allobus offre à des habitants des communes du Val-d'Oise la possibilité d'accéder à la plate-forme de Roissy, pôle d'emplois dynamique qui fonctionne 24 heures sur 24. Il répond à une logique d'emploi dans le cadre de la politique de la ville.

Le bus du Port de Gennevilliers fonctionne en navette régulière aux heures de pointe et en service à la demande aux heures creuses, avec la tarification francilienne. Toute personne peut accéder au service sur simple appel téléphonique auprès du conducteur.

Des services s'appuient sur l'offre de taxis existante. En 1997, 25 réseaux offraient un service de transport à la demande en partenariat avec les taxis. Autoplus à La Rochelle comprend des lignes régulières et des services à la demande. A Mulhouse, avec Taxitram, sont mises en

place, pour la soirée et le dimanche, de nouvelles lignes régulières au départ d'un point central vers la périphérie, assurées par les taxis et des lignes de bus. Montbéliard a mis en place un service de retour au domicile.

Le vélo peut aussi être l'occasion de nouveaux services aux citoyens dans le cadre de solutions complètes de déplacement de porte à porte.

Les services dans les espaces de transport

Les espaces-temps de la mobilité deviennent des lieux de vie, des moments forts de la vie quotidienne. Les pratiques de pérégrination réclament des ressources d'itinéraires. La RATP développe des bouquets de services dans certains pôles d'échanges. Alors que les livraisons directes aux particuliers se développent, des solutions sont imaginées pour les accueillir dans des "points relais" et des "points services".

Les produits tarifaires

Des tarifs "heures creuses", "week-end" ont été mis en place pour étaler les heures de pointe ou rentabiliser des services peu utilisés. Depuis 1998, Lyon et Lille proposent un tarif famille. Les événements sont sources d'innovations tarifaires. De nombreux réseaux offrent aujourd'hui des abonnements scolaires sans limite de déplacement. Depuis 1998 a été mis en place en Ile-de-France un titre spécifique pour les collégiens, lycéens et étudiants de moins de 26 ans : la carte Imagine "R". Son succès est d'être devenue, non une carte orange à tarif réduit, mais une carte générationnelle.

Avec la billettique et la monétique, les nouvelles technologies vont transformer les modes d'accès et de paiement des services, qu'il s'agisse des transports publics, des routes et autoroutes, ou des systèmes de gestion de flottes individuelles.

Les centrales de mobilité

L'accueil des clients partiellement occasionnels renforce l'exigence d'une information complète, multimodale et urbaine (en amont et au cours du trajet), d'une signalétique claire, d'une billettique aisée, d'une lisibilité du réseau. Les techniques modernes offrent des possibilités pour une meilleure adéquation de l'offre et de la demande. Alors que Genève propose une centrale de mobilité (par téléphone, télécopie, courrier, serveur Internet), quelques expériences se développent en France.

Services de voitures partagées

Certaines tendances se font jour qui tendent à séparer la propriété et l'usage de l'automobile. Les partenariats entre entreprises de transport urbain et constructeurs automobiles s'imposent pour développer le service public d'accessibilité, notamment pour la gestion de flottes de véhi-

cules en libre-service : transport public individuel. L'auto-partage est un système de véhicules utilisables, pour une durée limitée, par plusieurs utilisateurs, moyennant paiement.

Les services à la mobilité

L'ensemble de ces innovations s'inscrit dans la perspective des services à la mobilité. Gamme de services de déplacement porte à porte, ils reposent sur une hiérarchisation des dessertes, dessertes adaptées aux parcours terminaux, rabattements sur le réseau principal, horaires de nuit. Ils relèvent d'une approche largement multimodale qui combine modes doux (marche à pied, vélo), transports collectifs (bus, tram, métro, train) et transport public individuel. L'information sous diverses formes y joue un rôle central : pour favoriser la régulation des flux, renforcer la réactivité, améliorer la sécurité, faciliter l'usage. Ils confèrent aux espaces publics de la mobilité une fonction déterminante à l'interaction des attentes individuelles et des enjeux collectifs. Ils sont susceptibles de s'étendre aux multiservices avec les services dans les espaces publics et les "tics" : billettique et monétique. Ils donnent naissance à des concepts (centrale de mobilité, plan de mobilité, usages partagés de véhicules) qui débouchent sur de nouveaux services et métiers. Ils font appel à des montages partenariaux entre opérateurs de transports publics, mais aussi avec les taxis, les professions de l'automobile et d'autres acteurs. Il convient d'intégrer ces innovations et de fédérer les acteurs dans une approche globale des déplacements (transport des personnes et des biens, modes motorisés ou non, gestion de la voirie, circulation et stationnement) selon des échelles territoriales pertinentes au regard de la mobilité et en prenant en compte la variété des dimensions temporelles, dans la perspective partenariale des services à la mobilité et à l'accessibilité.

REGULER

Les évolutions des rythmes urbains présentent un certain nombre d'opportunités. Elles peuvent aussi susciter des conflits d'usages et font apparaître divers risques sociaux. Il est indispensable de définir des cadres collectifs et des régulations publiques. A côté des adaptations individuelles, il faut encadrer les arbitrages d'espaces-temps des citoyens en préservant pour chacun la liberté de gérer son temps. Les réglementations générales et les négociations fondées sur la gestion de conflits perdent de leur efficacité. Comment inventer de nouvelles formes de régulations plus interactives, plus proches des citoyens ?

Les régulations doivent donc combiner démarches de concertation à l'initiative des collectivités territoriales, actions incitatives et cadrages

"Comment assurer une compatibilité minimale entre la ville qui dort, la ville qui travaille, la ville qui s'amuse?"



RATP - DCC - J.F. Meuboussin

Le bouquet de services de la RATP.

nationaux. La mobilité doit être intégrée dans les politiques temporelles. La mobilité et l'accessibilité sont essentielles à la qualité de la vie urbaine et à l'attractivité des territoires. Il faut intégrer la mobilité dans les politiques temporelles. Le transport exerce un rôle majeur pour relier les divers centres et unifier le territoire urbain. Il convient d'associer les responsables et les salariés des transports aux dispositifs de concertation mis en place. Au plan législatif, seul un paragraphe de la loi relative à la réduction négociée du temps de travail évoque l'harmonisation des horaires des services publics.

Une approche globale

Les réglementations posent des questions en matière d'aménagement et de transport. Comment assurer une compatibilité minimale entre la ville qui dort, la ville qui travaille, la ville qui s'amuse ? Comment assurer une mixité temporelle suffisante ? Comment concevoir des espaces publics en fonction d'usages différenciés ? Comment éviter que ne se poursuive la périurbanisation ? Si ces questions doivent être prises en compte globalement, divers éléments de réglementations (urbanisme, logement, commerce, transport...) pourraient être différenciés selon les heures et les jours d'activités. Les schémas de cohérence territoriale de la loi SRU pourraient ouvrir des perspectives en la matière. L'individualisation des pratiques de déplacement peut provoquer un étalement urbain accru et une perte de clientèle des transports publics, défavorables à une gestion harmonieuse de la cité et à la mise en œuvre d'une mobilité durable. Bien que les dimensions temporelles y soient encore peu présentes, les plans de développement urbain (PDU) offrent aux pouvoirs publics un cadre favorable pour agir sur les rythmes urbains afin de mieux accorder objectifs économiques, sociaux et environnementaux.

Plutôt que de restreindre de façon autoritaire la mobilité, il s'agit de mettre en place une gestion globale de la mobilité, en partenariat avec tous les acteurs économiques et sociaux pour assurer la maîtrise des espaces-temps quotidiens. ■

PROSPECTIVE
TEMPS DE LA VILLE ET DE LA VIE

Les difficultés de coordination, de conciliation, d'harmonisation des temps sociaux dans une course effrénée entre le travail, les activités domestiques, la famille, les loisirs, l'engagement associatif sont vécues par tous. Nos vies s'inscrivent dans le temps. Temps des villes, temps de la vie quotidienne, temps sociaux, temps subi, temps contraint, temps de la mobilité, temps de travail, temps libre, temps des femmes, temps des enfants, etc. Les réglages temporels de notre vie quotidienne ont pour but de limiter les désynchronisations qui résultent des transformations profondes de la société.

PROSPECTIVE
TOWN TIME AND LIVING TIME

The difficulty in coordinating, matching and harmonizing social time in the rush between work, home, family, leisure activity and social commitments is a problem we all share. Our lives are ruled by time. Town time, daily life time, social time, time endured, time restrictions, travel time, working time, free time, women's time, children's time, etc. The way we divide up time in our daily life is intended to limit the loss of synchronization which results from profound changes in society.

PERSPEKTIVEN
ZEIT DER STADT UND DES LEBENS

Die Schwierigkeiten die Zeit für das gesellschaftliche Leben in der Hetze zwischen der Arbeit, dem Haushalt, der Familie, der Freizeit, dem Vereinsleben zu koordinieren, zu arrangieren und harmonisieren kennt einjeder. Unser Leben wird von der Zeit bestimmt. Zeit der Stadt, Zeit des täglichen Lebens, Zeit des gesellschaftlichen Lebens, erduldete Zeit, erzwungene Zeit, Zeit der Mobilität, Arbeitszeit, Freizeit, Zeit der Frauen, Zeit der Kinder usw. Die zeitliche Regelung unseres täglichen Lebens soll die zeitliche Unausgewogenheit einschränken, die die tiefgreifenden Änderungen in der Gesellschaft mit sich bringen.

PROSPECTIVA
TIEMPO DE LA CIUDAD Y DE LA VIDA

Todo el mundo experimenta las dificultades de coordinación, de conciliación, de armonización de los tiempos sociales en una carrera desenfadada entre el trabajo, las actividades domésticas, la familia, las actividades de esparcimiento y el compromiso asociativo. Nuestras vidas se inscriben en el tiempo. Tiempo de las ciudades, tiempo de la vida diaria, tiempos sociales, tiempo soportado, tiempo forzado, tiempo de la movilidad, tiempo de trabajo, tiempo libre, tiempo de las mujeres, tiempo de los niños, etc. Los ajustes temporales de nuestra vida diaria tienen por objetivo limitar las desincronizaciones que son el resultado de transformaciones profundas de la sociedad.

PROSPECTIVE

Temps de la ville et de la vie



"Il faut prendre l'être comme une synthèse appuyée à la fois sur l'espace et le temps. Il est au point de concours

par Dominique Laousse,
chargé de mission "Temps des villes",
délégation interministérielle à la Ville,
direction déléguée à la Ville
et à l'Action territoriale

Temps des villes, temps de la vie quotidienne, temps sociaux, temps subi, temps contraint, temps de la mobilité, temps de travail, temps libre, temps des femmes, temps des enfants. Le temps rythme notre vie quotidienne. Les difficultés de coordination, de conciliation, d'harmonisation des temps sociaux dans une course effrénée entre le travail, les activités domestiques et familiales, les loisirs, l'engagement associatif, sont vécues par tous. Les réglages fins de notre vie quotidienne ne peuvent que limiter les désynchronisations qui résultent des transformations profondes de la société. Ces enjeux touchent à la qualité de vie, à des choix de société qui se font et se feront avec ou sans nous. Le 20 septembre 2001 à Créteil, la Conférence

gouvernementale sur "Les temps de la vie quotidienne" a été conclue par le Premier ministre avec le lancement d'une nouvelle politique publique pour "jusqu'au terme de la législature, agir et réformer pour changer les temps de la vie".

Dans le cadre du Conseil national des transports et à l'initiative de la RATP, les professionnels du transport ont entamé depuis deux ans une réflexion sur les conséquences des nouveaux rythmes urbains sur les pratiques de mobilité. Le rapport issu de ces travaux a été publié aux éditions de L'Aube "Nouveaux rythmes urbains : quel transport?" sous les signatures de Jean-Paul Bailly et Edith Heurion.

En 2000, la Délégation interministérielle à l'aménagement du territoire et à l'action régionale (DATAR) a lancé un programme de prospective avec la création de dix groupes d'experts parmi lesquels deux traitent directement des questions tem-

■ LE TEMPS SUR L'AGENDA POLITIQUE

La question des temps de la ville fait l'objet de réflexions et de débats depuis plusieurs années. La réflexion du CNT, l'action de la DATAR rejointe par le ministère de la Ville et le secrétariat d'Etat aux droits des femmes, ont permis que la problématique des temps soit prise en compte par des élus et le gouvernement. L'écho suscité par le rapport Hervé et la Conférence gouvernementale de Créteil souligne l'importance accordée par le monde politique à cet enjeu de société.

L'égalité par rapport au temps n'existe pas. Ceux qui rencontrent et cumulent des difficultés pour concilier toutes les activités qui rythment notre quotidien, le savent. Trop souvent éclatée, thématisée, zonée, l'action publique doit être repensée pour aborder globalement des problèmes qui touchent aussi bien à l'individuel qu'au collectif et répondre aux demandes sociales émergentes.



u et du présent : hic et nunc", Gaston Bachelard.

porelles "Temps et territoire" et "Temps de loisirs et dynamiques territoriales". Ils ont permis de définir les enjeux sociétaux et les attentes des acteurs au travers d'ateliers d'échanges réunissant élus, acteurs locaux publics et privés ainsi que des chercheurs. En 2001, sous l'égide de la DATAR, quatre expérimentations ont été menées qui concernent les villes de Saint-Denis "L'espace des temps", de Poitiers "Les mardis des temps", le Territoire de Belfort "La maison des temps et de la mobilité" et le département de la Gironde. Les approches de formation-action qui sont développées dans ce cadre expérimental servent de points de repère pour développer des démarches temporelles sur d'autres territoires : Paris, Rennes, Lille, Nancy, Créteil (voir encadré page 13).

Le droit à un plein emploi des temps

En juin 2001, Edmond Hervé, député-maire de Rennes, a remis un rapport sur "Le temps des villes" à Claude Bartolone, ministre délégué à la Ville, et à Nicole Péry, secrétaire d'Etat aux droits des femmes et à la formation professionnelle. Ce rapport met en évidence les enjeux politiques d'une "maîtrise des temps qui concerne la qualité de vie et l'égalité (...) car les usages du temps doivent faire l'objet de débats publics, de choix politiques, et l'organisation de la cité doit évoluer". Les responsabilités des élus sont soulignées. "Il appartient au maire de chercher à harmoniser les temps." Des structures sont à développer comme un bureau des temps qui pourrait comprendre un organe politique qui conduirait

la concertation entre acteurs, un organe consultatif, agissant comme un forum citoyen et un service technique. Edmond Hervé souhaite que des chantiers soient ouverts rapidement sur des thèmes comme l'aménagement de la ville, le temps des hommes et des femmes, le temps des jeunes, le temps des personnes âgées, le temps des services publics, temps et déplacements, temps et commerce, temps et processus décisionnels. Il considère qu'"un principe d'égalité doit s'appliquer pour que, quelles que soient leurs situations sociales, culturelles ou économiques, tous les individus puissent vivre à leurs rythmes comme ils l'entendent. Cela suppose déjà de reconnaître que le temps est pluriel et que certaines temporalités sont plus dominantes que d'autres".



Une politique du temps se préoccupe de la vie quotidienne.

Politiques des temps et justice sociale

A l'initiative du ministre délégué à la Ville, du secrétariat d'Etat aux droits des femmes et à la formation professionnelle et de la DATAR, le Premier ministre a initié une nouvelle politique publique des temps lors de la première conférence gouvernementale sur les temps de la vie quotidienne. Le temps est lié à des questions d'émancipation et de justice sociale. "La vie est du temps. Une politique qui s'intéresse au temps est une politique qui se préoccupe de la vie : la vie quotidienne, bien sûr, mais aussi la destinée de chacun. Maîtriser sa vie, c'est d'abord maîtriser le cours de sa vie. Cette ambition est celle de chaque être humain". En face des grands changements sociétaux de notre époque, le rôle des pouvoirs publics est de plus en plus complexe. Il s'agit, tout à la fois, de veiller à la justice sociale et à l'égalité des chances entre les femmes et les hommes, de garantir pour tous l'accès à la ville et à ses services et de favoriser le développement économique local. "Pour être aboutie, la conciliation des différents temps de la vie quotidienne ne peut reposer seulement sur l'arrangement individuel ou les compromis familiaux. Elle doit aussi s'appuyer sur des équilibres d'ensemble à l'échelle de la société, c'est-à-dire sur des choix politiques de progrès".

LE TEMPS ET L'ORGANISATION DE LA VILLE

Les usages urbains ont évolué sans que l'organisation de la ville ait été adaptée en conséquence. Les problèmes de mobilité des citadins sont liés à des emplois du temps à flux tendus qui ne supportent aucun retard. La difficile conciliation des temps de vie est surtout vécue par les femmes, principales usagères des transports, qui gèrent une double activité entre leur travail et leur famille. Il s'agit aussi d'interpeller les entreprises sur les conséquences des horaires qu'elles imposent, sachant que des expériences de flexibilité choisie existent déjà. Le "temps", amplitude horaire et rythmes d'acti-

tivité, représente trop souvent une variable d'ajustement des stratégies économiques des services publics et privés. Les contraintes internes de fonctionnement définissent un niveau d'offre de services qui ne satisfait pas toujours les demandes des habitants et, plus particulièrement, les populations défavorisées ou les personnes éloignées des services urbains indispensables à la vie quotidienne. Trop souvent, la ville n'est accessible qu'à la population aisée qui comprend et utilise les services de la cité. Pour les autres couches sociales, la dilatation des espaces et une organisation temporelle vécue comme rigide et complexe réduisent leur autonomie et rarefont les opportunités de mobilité. Ces inégalités temporelles renforcent les disparités sociales, notamment en matière de gardes d'enfant, de mobilité, d'accès à l'emploi, aux loisirs, à la ville et à ses services. L'égalité des chances entre tous les citoyens, le développement économique local, la cohésion sociale et territoriale dépendent des réponses que la ville apportera aux dysfonctionnements issus de la désynchronisation des temps sociaux : travail, vie domestique, famille, loisirs, vie associative, etc.

Modernité : la nouvelle carte du temps

Les réflexions sur l'emploi du temps des populations et ses conséquences pour un diagnostic du fonctionnement de la ville se poursuivent. En septembre 2001, au centre culturel international de Cerisy-la-Salle, un colloque a réuni des spécialistes en sciences humaines qui ont confronté leurs analyses sur les nouvelles temporalités sociales à l'œuvre dans nos sociétés. Sous la direction scientifique de Francis Godard et de François Ascher, les débats ont porté sur les nouveaux espaces-temps du quotidien, l'aménagement du territoire, la démocratie, le travail et les modèles de performance, le passage du temps hors travail aux loisirs, les nouveaux rapports au temps, le désir d'immédiat, l'urgence. Des travaux de recherche récents soulignent "les métamorphoses rapides des rapports au temps" et en font un signe

d'évolutions sociétales majeures. Trois grandes questions émergent de ces rencontres.

■ *Qu'est-ce que le temps ?*

Le temps est pluriel et complexe. Quelle que soit la conception du temps, sociologique, philosophique, urbanistique, physique, aucune ne saisit complètement les articulations des temporalités de l'individu et de la société. Dès lors, la question est d'identifier et de reconnaître ces temps, tous ces temps.

■ *Comment réguler le temps ?*

Pour les acteurs engagés dans des expériences de bureaux du temps, il s'agit de définir collectivement un bien commun à négocier, de construire un moment charnière entre participants. Une intelligence du local émerge dans les démarches temporelles : le temps peut se négocier, non se maîtriser.

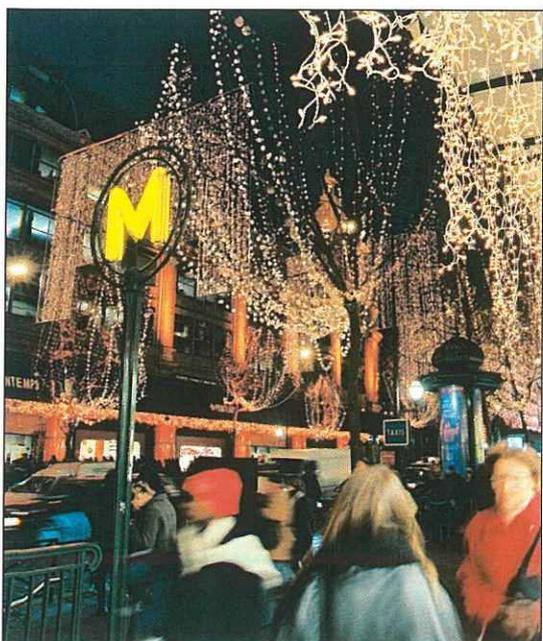
■ *Le temps comme question politique*

Au regard de ces enjeux sociétaux et individuels, la question du temps est éminemment politique. Elle constitue un axe pour redéfinir les conditions d'exercice de la gouvernance de la cité à travers un processus de démocratie locale. Comme les élus l'ont souligné, parler et agir publiquement sur le temps hors travail revient à modifier la frontière public-privé, à remodeler l'espace public, à transformer les formes élémentaires du politique.

Synthèse établie à partir des notes d'A. Querrien dans les "Annales de la recherche urbaine".

■ UN DEBAT EUROPEEN

Hétérogènes, les temps sociaux - travail, domestique, famille, loisirs - varient selon des rythmes quotidiens, hebdomadaires, mensuels, saisonniers, événementiels et s'inscrivent dans des espaces publics et privés diversifiés. Ils affectent la qualité de vie d'habitants qui sont demandeurs de débats publics sur l'organisation temporelle de la ville.



RATP - DGC - J.F. Mauboussin

Repenser les temps d'accès à la ville.



RATP - DGC - B. Marguierite

Améliorer la qualité du service rendu.

Italie : les bureaux du temps

Les diverses expériences françaises et européennes évoquées lors de la Conférence gouvernementale de Créteil prennent pour référence l'expérience italienne des bureaux du temps pour une approche globale des questions sociales et territoriales complexes. Structure légère, les bureaux du temps ont pour principales fonctions de procéder aux enquêtes et observations nécessaires, d'agrèger les différentes données, d'offrir un lieu d'écoute pour les habitants, de coordonner et d'accompagner la mise en œuvre de projets temporels. Les bureaux du temps établissent des diagnostics de l'accessibilité temporelle à la ville et à ses services qui seront ensuite débattus dans le cadre de "tables quadrangulaires" qui réunissent entreprises, syndicats et salariés, citoyens et élus locaux. Initiées en Italie dans les années 80, les politiques temporelles s'étendent désormais à de nombreux pays européens. A travers une réflexion participative sur les politiques publiques, elles interrogent et proposent de reconcevoir l'accès à la ville et à ses services pour préserver l'égalité des chances entre les habitants de territoires urbains hétérogènes.

A l'avant-garde en matière de politique temporelle, les villes italiennes ont initié cette politique sous l'impulsion de mouvements de femmes, de chercheurs et de syndicats. Le temps des villes a pu y trouver son expression politique et législative. Ils ont favorisé une démarche participative locale pour nouer ou renouer des contacts entre élus, institutions, entreprises, services publics, syndicats et citoyens à une échelle territoriale pertinente.

Depuis 1985, environ 200 villes ont développé des démarches temporelles locales qui associent des chercheurs (sociologie, urbanisme et architecture) pour fournir les outils et les techniques d'identification, de simulation et d'accompagnement des processus de transformation de l'architecture spatiale et temporelle du territoire : la conception intégrée des espaces publics (temps libre des citoyens, lieux et temps de la mobilité, requalification urbaine et revitalisation sociale) ; la définition



La qualité de la vie...

de plans de régulation et de pactes de mobilité; l'amélioration de l'offre de services (24 heures sur 24, fins de semaine, saisons); l'accessibilité aux services et aux administrations; la création de banques du temps; les renégociations des horaires commerciaux, scolaires, culturels, etc.

Pays-Bas : l'institution au cœur des politiques temporelles

Le secrétariat d'Etat néerlandais à l'aménagement quotidien du temps est le seul exemple de traduction institutionnelle gouvernementale d'une politique du temps. Le programme gouvernemental *Dagindeling* soutient toutes les actions qui favorisent la conciliation des temps de la vie professionnelle et familiale. En 1999, un comité de pilotage national a été créé pour lancer un appel à projet national sur le thème de "l'aménagement de l'agenda" (*Dagindeling*). Cet appel à projet a suscité le dépôt de 400 dossiers dont 140 ont déjà donné lieu à des réalisations : entreprises privées regroupant garde d'enfants et services marchands; modernisation des services municipaux.

Espagne : priorité au développement économique

Dans la région des Asturies, des administrations locales aidées par l'université d'Oviedo se sont saisies du thème "Le temps de la ville" pour lancer des programmes publics de soutien aux populations frappées par la crise économique.

Un travail sur le lien social et le développement économique par une offre d'activités gratuites en dehors des horaires d'ouverture des institutions a été réalisé : les fins de semaine de 22h30 à 3h pour des jeunes âgés de 14 à 30 ans; accueil et développement extra-scolaires des enfants de 7h30 à 20h30; création de lieux municipaux multifonctionnels regroupant des services culturels, éducatifs, sanitaires et sociaux, sportifs, emplois et développement économique.

France : le temps de l'action

Lors des table-ronde de Créteil, les débats ont souligné le retard accumulé par la France en ce domaine. Le Premier ministre a annoncé plusieurs mesures pour combler ce retard.

- La modernisation des services publics dans le cadre d'une réflexion sur l'adaptation des services, bureaux des temps, par exemple, sous l'autorité du préfet et en concertation avec les organisations syndicales, mais aussi le développement de l'administration électronique qui permet des gains de temps immédiats pour les usagers.

- La création d'un fonds national d'innovation pour l'harmonisation des temps doté de 30 MF et d'un comité national de suivi sous l'égide de l'Institut des Villes qui organisera une conférence annuelle du temps.

- Le développement de formations aux démarches temporelles des élus et des personnels territoriaux.

- Le prolongement des réflexions prospectives avec la saisine du Conseil économique et social à l'initiative de Jean-Paul Bailly, pour contribuer à la compréhension de ces enjeux.

UNE PROBLEMATIQUE DES TEMPS MODERNES

Les politiques des temps sont principalement qualitatives : qualité de la vie, amélioration des services publics, égalité des chances et développement économique, lien social, démocratie citoyenne. Des approches plus globales, moins thématiques et moins sectorielles sont à développer pour améliorer l'attractivité, la cohésion sociale et le développement économique d'un territoire.

Dans la ville moderne, le temps est vécu comme une contrainte forte par des citoyens qui doivent eux-mêmes trouver des solutions aux problèmes rencontrés. Tous ne disposent pas des mêmes moyens pour acheter du temps en s'offrant des services divers (garde d'enfant, ménage...) qui font office d'amortisseurs temporels. Les rythmes de fonctionnement des services (horaires, accessibilité) sont trop souvent le reflet d'équilibres internes



... de la vie économique,

LES EXPERIMENTATIONS FRANÇAISES

Sous l'égide de la DATAR, quatre expérimentations ont été lancées en 2000 avec l'appui méthodologique du groupe de prospective "Temps et territoire" et du réseau Eurexcter. Elles se déroulent sous forme d'ateliers d'échanges et de modules de formation-action qui réunissent chercheurs et acteurs locaux.

"L'espace des temps" de Saint-Denis

La ville de Saint-Denis est un territoire marqué par des temporalités divergentes entre la ville qui travaille, la ville étudiante, la ville touristique (la Basilique) et la ville événementielle (Stade de France).

Dès 1998, en partenariat avec "Objectif emploi", la ville a mené des enquêtes et organisé des rencontres avec les habitants pour trouver des solutions innovantes pour la garde des enfants de parents ayant des horaires atypiques. Les premiers résultats ont incité la municipalité à créer, en 2001, un "espace des temps" pour ouvrir d'autres chantiers.

"Les mardis du temps" de Poitiers

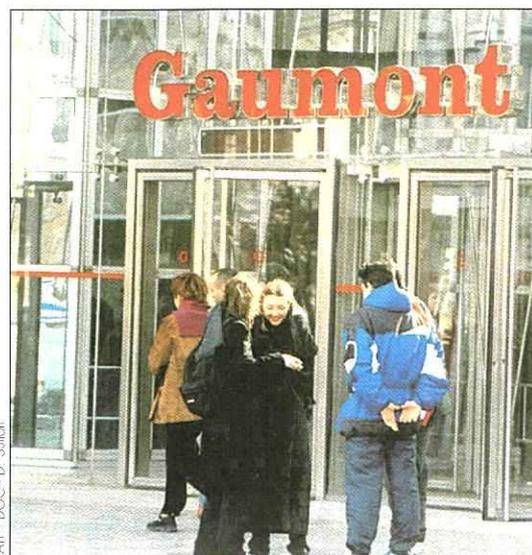
Après l'organisation, en 2000, d'un colloque national sur "le temps des femmes" et de débats publics bimestriels sur les usages du temps, la communauté d'agglomération de Poitiers a décidé, en 2001, de se doter d'un "bureau des temps", le premier du genre en France. A son actif, entre autres, des négociations pour décaler les horaires des cours à l'université de Poitiers afin de désengorger les principaux axes routiers aux heures de pointe.

"La maison des temps et de la mobilité" de Belfort

Le conseil général vient de soutenir la création d'une "maison du temps et de la mobilité" pour prolonger les conclusions tirées d'une démarche de prospective territoriale : "les Carnets 2010". Les objectifs affichés sont d'améliorer l'attractivité et de contribuer au développement économique du Territoire de Belfort au sein d'un ensemble régional élargi à l'aire urbaine Sochaux-Montbéliard-Mulhouse, mais aussi transfrontalier, avec la proximité de la ville de Bâle (Suisse), voire de Fribourg (Allemagne).

"Le développement durable" en Gironde

Dès 1999, le département de la Gironde a mené une politique territoriale respectant les principes du développement durable, dont le point d'orgue est constitué par une délibération du conseil général qui inclut le temps dans toutes les politiques départementales. Cette politique a conduit à privilégier les temps des services aux différents âges de la vie et à restructurer l'organisation du conseil général pour mieux articuler les politiques publiques.



RATP - DCC - D. Saitton

... de la vie de loisirs,

de fonctionnement et ne prennent pas assez en compte les demandes des usagers. Le rapport au Conseil national des transports souligne à quel point les questions de mobilité jouent un rôle majeur de révélateur des enjeux temporels qui affectent les conditions de vie quotidienne. En tant qu'acteur territorial, opérateur de transport et aménageur d'espaces publics, la RATP se doit d'intégrer ces diagnostics temporels pour contribuer à améliorer la qualité de vie des habitants.

Les domaines d'action

L'activité de la RATP est concernée par l'ensemble des domaines couverts par les politiques des temps qui mettent l'accent sur la création et l'amélioration de services à la personne (gardes d'enfants, aides à domicile, médiation, etc.), sur la planification horaire des services sur un territoire (plans de déplacements urbains et plans de régulation des horaires, transports à la demande), sur la modernisation des services publics (accessibilité, maisons de services publics, administration électronique, niveau et qualité de l'offre de services sur un territoire), sur l'articulation entre services publics et privés (complémentarité des services), sur l'aménagement du territoire et la conception intégrée des espaces publics (contrats de ville, d'agglomération, de pays, contrats de plan qui fixent le cadre et le contenu des transformations urbaines, notamment celles des transports).

UNE DEMARCHE DE DEMOCRATIE LOCALE

Les problèmes évoqués sont locaux, territoriaux, et les politiques des temps prendront tout leur sens si elles permettent aux habitants, aux élus, aux entreprises publiques et privées et aux salariés de définir en commun les questions à traiter. La RATP peut devenir un partenaire de référence pour ce type de démarche à l'image des premières expériences en



RATP - DGC - J.F. Mouboussin

... de la vie de mobilité.

cours à Paris et à Saint-Denis. Le processus de démocratie locale vise à ce que les habitants se constituent en acteurs politiques à même de définir et de porter ces problématiques et de s'engager dans une démarche de coconstruction de projet. Les bureaux du temps représentent un mode de gouvernance locale qui favorise la proximité et l'implication des citoyens pour penser, définir et négocier des usages de la ville porteurs de plus de mixité sociale et culturelle. Il s'agit-là de projets de développement territorial auxquels la RATP entend contribuer au travers des agences territoriales.

Les démarches temporelles demandent de la durée pour que joue un processus d'apprentissage et que mûrissent des analyses et des projets partagés. Une période de deux à trois ans semble nécessaire pour que le processus d'intelligence et d'apprentissage collectif se stabilise. Le fait d'ouvrir le débat crée un contexte favorable pour aborder ces problèmes.

Les structures

L'alimentation, l'animation et le suivi du processus itératif de conciliation d'intérêts éventuellement divergents, sont assurés par un bureau du temps. Il n'a pas de pouvoir de décision, mais plutôt de communication, de médiation et de mise en réseau de tous les acteurs concernés par les problèmes, les enjeux et les réponses possibles.

Les débats ont lieu dans le cadre de "tables quadrangulaires" d'analyse et de négociation animées par le responsable du bureau du temps. Elles se réunissent périodiquement et regroupent employeurs (privés et publics dont la RATP), employés (salariés et syndicats), société civile (habitants, consommateurs, associations, etc.) et élus pour concevoir collectivement des projets. Les tables de coconception de diagnostics et de projets fonctionnent comme des espaces de médiation entre prescripteurs d'horaires et de calendriers, producteurs et usagers des services et élus locaux.

Les étapes de la démarche

La première étape consiste dans l'élaboration de diagnostics des enjeux temporels locaux liés à l'offre de services et aux demandes des habitants (analyse et cartographie chronotopique des amplitudes horaires, de l'accessibilité et de la couverture temporelle d'un territoire, etc.). Développée par S. Bonfiglioli (Politechnico di Milano), l'approche chronotopique propose une vision d'ensemble de l'architecture spatiale et temporelle d'un territoire. L'étude des convergences et divergences des rythmes de vie de toutes les populations permet d'identifier des "attracteurs" et des temporalités qui s'expriment difficilement. Il s'agit, ensuite, de définir un projet temporel local des expérimentations à lancer ; d'arbitrer entre les axes d'action, les projets et les conditions de réalisation ; d'évaluer les résultats et de procéder aux recadrages éventuels.

Les méthodes d'enquête

Elles sont choisies pour favoriser l'expression des habitants qui formulent leurs difficultés et les problèmes à traiter avec leurs propres mots. L'écoute des habitants et l'analyse de l'utilisation des services publics et privés qu'elle décrit dessine un pré diagnostic du fonctionnement temporel d'un territoire et une cartographie des attentes des citoyens. Le savoir-faire de la RATP en matière d'enquêtes trouvera là à s'exprimer. Les résultats obtenus permettent la mise en commun de problèmes temporels, individuels et collectifs, et rendent possible la conception de projets temporels communs.

LE TEMPS DE L'EXPERIMENTATION

Les expériences présentées lors du forum de Créteil ont confirmé la richesse du thème "Le temps des villes" et des projets qu'il suscite. Dans "Place publique", les 120 projets, émanant de groupes d'habitants, d'associations, de municipalités, ont souligné que pour faire ville, il faut se donner du temps (mémoire/prospective), se donner le temps (temps gagné/temps perdu, aller vite mais durer) et surtout faire société (penser ensemble sa ville).

De nombreuses interventions ont confirmé l'importance des problèmes de mobilité pour maîtriser les temps de vie. Les travaux de prospective de la RATP ont permis d'anticiper ces changements et de s'inscrire dans un processus de co-évolution avec les collectivités locales. Fondés sur le lancement de projets pour améliorer l'organisation temporelle de la ville, des bureaux du temps sont déjà lancés et d'autres sont en projet.

Les agences territoriales de la RATP sont partenaires de démarches temporelles à Saint-Denis, à Paris dans les 9^e, 12^e, 15^e, 18^e et 20^e arrondissements et, bientôt, à Créteil. Par ailleurs, la diffusion des politiques des temps en Europe souligne la nécessité pour la RATP d'intégrer cette dimension pour mieux s'adapter aux contextes locaux. ■

LE NOUVEAU TEMPS DU TRANSPORT

par Georges Amar, responsable de la mission Innovation dans les Services

La mobilité des personnes a longtemps été conçue selon une catégorie conceptuelle spécifique : le déplacement. Le transport consiste à aller d'une place à une autre, d'un point A à un point B. Le transporteur est un déplaceur. Le service qu'il rend et vend est de vous déplacer au moindre coût et dans les meilleures conditions de sécurité, de vitesse et de confort. Il est important de bien comprendre l'apparente évidence de cette définition pour appréhender, par contraste, ce qui est en train d'émerger. Une manière efficace de le faire est de considérer un instant les instruments de calcul et de planification traditionnels des ingénieurs transport et, au premier chef, la matrice origine-destination. Celle-ci représente la totalité des déplacements comme autant de couples origine-destination, localisés selon un découpage fin du territoire concerné. L'utilisation de la matrice origine-destination s'accompagne de la mise en œuvre d'un autre concept typique de la science du transport : le motif de déplacement. Les origines et destinations sont autant que possible regroupées en zones homogènes quant aux activités qui y ont lieu conformément au principe de zonage de l'urbanisme classique : habitat, travail, enseignement, loisirs, achats, etc. Cela permet de structurer les couples zones d'origine – zones de destination et les désirs de déplacement en termes de motifs de déplacement, où le terme motif a son double sens de motivation et de tracé. Au premier rang de ces motifs se trouve le fameux motif domicile-travail, que la sagesse populaire a (im)pertinemment rebaptisé métro, boulot, dodo!

Matrice origine-destination, motifs de déplacement, auxquels il faut ajouter les modes de déplacement, les typologies d'usages (tels que habitués-occasionnels) et, bien sûr, le calcul des temps de transport : tels sont les principaux piliers du dispositif conceptuel et instrumental traditionnel de l'ingénierie transport. C'est tout ce dispositif qui commence à montrer des signes de faiblesse et de mutation. La matrice origine-destination a pour corrélat implicite de définir le transport comme ce qui est entre les lieux. Il n'est alors, quant à lui, ni un lieu, ni le temps d'une activité.

LA MOBILITE, MODE DE VIE

Les choses changent. L'un des signes de transformation est le glissement et l'instabilité des catégories. Les fameux domicile-travail représentaient plus de 50% des déplacements il y a une vingtaine d'années. Ils ne sont plus que 25% aujourd'hui en Ile-de-France. Du coup, les occasionnels se multiplient. De nouvelles typologies apparaissent qui distribuent les usages sur un spectre qui va des nomades aux sédentaires. Ce qui est intéressant dans cette notion de nomadisme est moins la fréquence accrue des déplacements que la représentation d'une mobilité pleine qui ne fait qu'un avec le reste de la vie. La mutation en cours est le passage d'une mobilité considérée comme pure machine à flux, circulation canalisée, séparable et séparée de la vie urbaine, à quelque chose de moins facile à décrire, précisément parce que moins distincte de la ville elle-même. La mobilité devient un mode de vie. La mobilité ne peut plus être considérée comme un espace-temps séparé et monofonctionnel, dédié au déplacement pur. L'image désormais banale du citadin qui marche en parlant tout seul dans son téléphone portable est

l'icône de cette nouvelle mobilité. Elle est l'illustration du fait qu'il y a une vie pendant le déplacement.

Le concept de temps est fondamental dans l'activité transport mais, il s'agit d'un certain concept de temps : le temps-distance. C'est un temps qui nous est familier : la Gare du Nord est à environ 10 minutes-métro de Montparnasse et Marseille à 3 heures-TGV de Paris. Ce temps permet de mesurer l'espace et il est lui-même sécable et additionnable comme une quantité géométrique : temps (chrono)métrique. Le temps-distance est celui des transporteurs. Il convient parfaitement à la conception de la mobilité comme déplacement et à la plupart des outils encore en vigueur en planification et en économie des transports.

Il y a tout juste un siècle, le philosophe Henri Bergson fondait pour une grande part sa réflexion sur la distinction entre ce temps spatialisé et ce qu'il nomme la durée. Pour donner une idée de la durée, il l'associe à une mélodie dont les instants passés et futurs ne sont pas disjoints. Une mélodie est une unité qui ne saurait être arbitrairement tronçonnée sans disparaître.



RATP - DGC - D. Dupuy

La mobilité comme mode de la vie urbaine relève d'un autre temps. "L'oisiveté fait les heures longues et les années rapides", écrivait Cesare Pavese. Cela nous rappelle que l'activité fait passer le temps autrement. Le temps s'écoule différemment selon que vous êtes amoureux ou pas, que le film est bon ou pas. Les enfants et les adultes, les actifs et les oisifs n'ont pas la même perception du temps. Cela revient à admettre l'extraordinaire plasticité du temps proprement humain. C'est ce temps humain qui fait son entrée dans la mobilité, dès lors qu'elle ne se résume plus au déplacement. La mobilité comporte désormais deux dimensions temporelles : le temps-distance ou métrique que les transporteurs savent mesurer et travailler pour le rendre linéaire, aussi neutre et insensible que possible, mais aussi, l'autre temps qui est, au contraire, un temps sensible et chargé d'affect. Il y a donc deux manières de gagner du temps selon l'un ou l'autre temps considéré. Les activités de loisir et de plaisir, du moins tant que le plaisir n'est pas assimilé à un travail ou à un devoir, gagnent du temps en essayant de le faire durer.

Faire durer le plaisir, faire durer la vie... Les bons moments, les moments forts sont ceux où le temps s'arrête un peu, ce sont aussi les moments mémorables qui défient le temps. Et tout cela n'est pas qu'affaire personnelle et subjective. Par opposition au temps-distance, le temps-substance dont "la valeur ne se mesure pas au nombre des années" est aussi celui des éducateurs et des jardiniers. "Tire-t-on sur une pousse pour hâter sa croissance?" demande un proverbe chinois. Tout cela n'est pas nouveau. Ce qu'il y a de nouveau, c'est que ces deux temps, le temps-distance et le temps-substance, sont de moins en moins séparables.

LE TEMPS ET LA DUREE

En vérité, beaucoup de mixtes de temps sont en train d'apparaître. Le monde de la distribution parle de *retailtainment* et même par analogie de *worktainment*, voire de *trainingtainment* (acheter, travailler, apprendre en s'amusant). Dans tous ces cas, il s'agit de la rencontre désirée des deux genres de temps. Le premier, temps de déplacement, temps de travail, temps de courses (bien nommé) semble avoir si peu de substance en lui-même que sa seule appréciation serait une mesure qui permette de le réduire. Le second, porté par le "tainment" de *entertainment*, se rattache étymologiquement au français "tenir", faire durer, retenir, maintenir. Une part importante et peut-être essentielle des développements et des innovations à venir dans le champ des transports a et aura pour moteur la redécouverte de la durée, le mariage du temps et de la durée, de la distance et de la substance.

Si le temps-distance est *a priori* le même pour tous et libre de toute autre valeur que sa pure et simple quantité, la durée est, au contraire, "vécue dans une âme et un corps" pour saluer au passage le grand voyageur sous le ciel que fut Arthur Rimbaud. La prise en compte de la durée dans le transport se fait aujourd'hui chez les transporteurs selon deux axes principaux : celui de la personnalisation et celui du contenu. L'essentiel est dans le changement de perspective qu'exprime le passage de la notion de "populations transportées" à celle de "personnes mobiles". L'expression *mobilité des personnes* prend alors tout son sens. La mobilité devient l'attribut de la personne, une aptitude qui peut être plus ou moins développée ou au contraire réduite en fonction des équipements et des services qui lui sont proposés. Tous les efforts actuels pour accroître l'accessibilité des services pour les personnes à mobilité réduite

doivent être vus dans cette perspective. Etre contraint à une mobilité réduite est ressenti comme une atteinte à la personne.

L'EXPERIENCE DU VOYAGE

S'adresser à la personne complète du voyageur conduit à développer la dimension cognitive de la mobilité : l'information au sens le plus large comme facteur de libre usage et d'apprentissage des réseaux et de la ville, mais aussi la dimension sensible : les odeurs, les sons et les lumières, la scénographie, etc., qui constituent l'expérience du voyage. Dans cette perspective, le développement actuel des services complémentaires dans le transport prend tout son sens ou, pour mieux dire, les services d'accompagnement de la mobilité. Il s'agit de mieux préparer et vivre ses déplacements en les couplant aux activités quotidiennes pour faire du transport une navigation urbaine qui tire parti des technologies de l'information et de la communication. Il s'agit de valoriser le temps passé et les espaces du transport en termes d'utilité, d'agrément, de contact et de facilitation de la vie urbaine. Ces services correspondent à la redécouverte de la mobilité vécue. Qu'est-ce qui se passe pendant le temps et dans les espaces du transport? Agrément ou désagrément? Plaisir, inquiétude, ennui? Temps utile, futile ou temps perdu? Temps mort, choisi, contraint? Rêverie ou stress? Lecture ou sommeil? Indifférence, échanges furtifs, observation mutuelle? Que sont, anthropologiquement parlant, les espaces-temps de la mobilité? De quelles sociabilités légères essentielles à la vie sociale, les espaces publics courants, que sont les lieux du transport, sont-ils porteurs?

Nous avons vécu sur l'idée implicite qu'il n'y a de lieux que d'origine et de destination. Entre les deux, circulez. C'est aussi un partage des temps. D'un côté, les lieux de la durée : dormir, travailler, apprendre..., lieux de l'activité humaine et de l'histoire : bâtiments, monuments, patrimoine, architecture. De l'autre, les espaces lisses du temps pur. C'est peut-être le rail, le chemin de fer qui a introduit cette conception. Le chemin de fer du temps. Et son successeur, l'autoroute. Mais, comme dit encore un poète, "où croît le péril, croît aussi ce qui sauve". C'est aussi l'autoroute qui a inventé les stations-services, les aires de détente. C'est peut-être dans les gares et les stations de métro que se réinventent de nouveaux espaces-temps, lieux de vie et moments de relations qui peuvent articuler à nouveaux frais le temps-distance et le temps-substance, le temps gagné et le temps pris, et donné...



COMMUNICATION
ECOUTE MUTUELLE, UNE DYNAMIQUE ORIGINALE

Ateliers d'initiatives, conférences de consensus, ateliers de scénarios, jury de citoyens renouvellent les formes classiques de consultation des citoyens comme des voyageurs des transports publics. L'écoute mutuelle et le dialogue rompent l'anonymat. Derrière les agents, les voyageurs découvrent des hommes et des femmes impliqués dans leur métier comme dans le champ social et animés de la volonté de bien faire.

Le développement de processus participatifs permettra à la RATP et à ses agents de développer des compétences devenues indispensables dans une entreprise de service public.

COMMUNICATION
MUTUAL DISCUSSION: AN ORIGINAL IDEA

Initiative workshops, consensus conferences, scenario workshops and public juries are replacing the classic methods used to consult the public on their perceptions as public transport users. Mutual discussion and dialogue break anonymity. Behind the employees, passengers discover men and women involved in their job and social commitments alike, and wishing to do the right thing.

By developing this participation process, the RATP and its employees will develop skills which are essential to a public service company.

KOMMUNIKATIONSWESSEN
GEGENSEITIGES ZUHÖREN: EINE ORIGINELLE DYNAMIK

Workshops, Konferenzen zum Konsens, Rollenspiele, Bürgerkomitees - diese Initiativen erneuern die herkömmlichen Formen der Anhörung der Bürger wie auch der Benutzer des öffentlichen Personennahverkehrs. Gegenseitiges Zuhören und Dialog brechen die Anonymität. Hinter den Mitarbeitern entdecken die Fahrkunden Männer und Frauen, die in ihrem Beruf und im sozialen Umfeld engagiert und vom Willen beseelt sind ihr Bestes zu geben.

Die Entwicklung der Mitbestimmungsinitiativen wird es der RATP und ihren Mitarbeitern gestatten, die in einem öffentlichen Dienstleistungsunternehmen unerläßlichen Kompetenzen zu erwerben.

COMUNICACION
ESCUCHA MUTUA : UNA DINAMICA ORIGINA

Talleres de iniciativas, conferencias de consensos, talleres de argumentos, jurado de ciudadanos renuevan las formas clásicas de consulta de los ciudadanos como de los pasajeros de los transportes públicos. La escucha mutua y el diálogo rompen el anonimato. Detrás de los agentes, los pasajeros descubren a hombres y mujeres implicados en sus actividades como en el campo social y animados por la voluntad de hacer las cosas bien. El desarrollo de procesos participativos permitirá a la RATP y a sus agentes desarrollar competencias indispensables en una empresa de servicio público.

COMMUNICATION

Ecoute mutuelle, une dynamique originale



Une réponse aux ateliers d'initiatives à l'Espace du centenaire.

RATP - DGC - B. Margue

par Jean-Marc Bernardini,
délégation générale
à la Communication

Durant le deuxième semestre 2000, la RATP s'est exercée, à travers les ateliers d'initiatives, à un processus nouveau d'écoute mutuelle entre des voyageurs, des élus, des représentants de diverses institutions et son personnel. Ce dispositif de débat public, organisé sur le thème de la lutte contre l'indifférence au quotidien dans les espaces publics, s'est inspiré des conférences de consensus pratiquées depuis longtemps au Danemark et développées une première fois en France, en 1998, lors d'un débat relatif à l'usage, en agriculture et dans l'alimentation, des organismes génétiquement modifiés (OGM). La RATP a mis en place ces ateliers d'initiatives dans un esprit d'expérimentation et avec une approche pragmatique.



RATP - DGC - B. Marguerite

Une intervention de Sylviane Delmas.

L'adaptation des conférences de consensus à une problématique de transporteur public fut riche d'enseignements. Elle a permis un apprentissage collectif de création d'un espace de débat public et, autour d'un sujet socialement sensible, un exercice de démocratie délibérative au sein d'une grande entreprise. Dans la lutte contre l'indifférence et les incivilités, il s'agit moins de décider de manière tranchée, arbitraire et autocratique, que de mettre en place des processus d'actions mesurées après concertation de l'ensemble des acteurs concernés.

Une trentaine de voyageurs utilisateurs des lignes de transports publics dans le quadrant nord-est de la région Ile-de-France et des agents volontaires de la RATP se sont extraordinairement impliqués, conscients d'être des acteurs citoyens. Ils ont mis entre parenthèses leurs craintes comme leurs plaintes d'usagers et d'agents pour travailler à l'élaboration d'avis informés et de recommandations critiques. Pour l'entreprise, il ne s'agissait pas d'un simple événementiel en réponse à une action de communication passée "Violence, indifférence, en parler, c'est agir". C'est le point de départ d'une dynamique pérenne d'écoute mutuelle entre la RATP et ses voyageurs par la mise en place de processus participatifs.

■ UN PREMIER BILAN

Au regard du document public rédigé par les trente voyageurs et du document miroir formalisé, ensuite, par les agents de l'entreprise, un premier bilan global peut être établi :

■ La RATP fait beaucoup, mais ne dit pas suffisamment ce qu'elle fait dans différents domaines : services, actions sociales, sécurité, nouveaux projets... Au plan local comme au niveau de l'entreprise, la RATP a tout intérêt à présenter un bilan de ses actions et initiatives.

■ L'écoute mutuelle et le dialogue rompent l'anonymat. Derrière les agents, les voyageurs découvrent des hommes et des femmes impliqués dans

leur métier comme dans le champ social et animés de la volonté de bien faire.

■ La piste d'une dynamique locale et celle de la recherche de la proximité sont essentielles. Les agents et les voyageurs réclament une amélioration de cette communication de proximité, une meilleure connaissance réciproque de leurs actions.

■ Les agents et les voyageurs demandent au management de l'entreprise de les aider à entrer en contact et de créer un environnement de communication qui facilite la coproduction (c'est une histoire à deux) et le respect des règles de comportements (avec humour) dans les lieux publics.

■ LA SOIREE DU 28 JUIN

Ce soir-là, la RATP a organisé une rencontre publique entre l'entreprise, les trente voyageurs du panel des ateliers d'initiatives, les élus et la presse. Il s'agissait, d'une part, de répondre à la requête des voyageurs exprimée lors des ateliers d'initiatives et, d'autre part, de prolonger le débat public et d'expliquer les choix effectués.

Pendant les ateliers d'initiatives des 2 et 3 décembre, l'entreprise était à l'écoute des suggestions et des propositions des voyageurs. La deuxième rencontre, soit le 28 juin, a consacré un renversement des rôles. Cette soirée a donné à la RATP l'opportunité de :

■ montrer la mobilisation de quelques unités opérationnelles et la formalisation par des agents de l'entreprise d'un document miroir répondant à celui des voyageurs, convergeant dans ses attentes et ses doléances,

■ exprimer la volonté de la RATP de se comporter en véritable hôte des espaces publics et de produire un service plus attentionné,

■ faire connaître quelques actions locales d'écoute mutuelle au sein des départements Bus, Métro et RER pour lutter, au quotidien, contre l'indifférence et les incivilités,



RATP - DGC - B. Marguerite

L'expression des agents de la RATP.



RATP - DGC - B. Marguerite

Une voyageuse membre du panel.

- présenter les orientations de l'entreprise en matière de politique de prévention, ses décisions et ses projets pour améliorer qualitativement son offre de transport,

- faire partager sa conviction qu'en matière de lutte contre le sentiment d'insécurité des agents et des voyageurs, les processus de rencontres physiques entre eux contribuent à réduire le sentiment d'insécurité.

Cette opération et son suivi offrent l'opportunité d'installer durablement un territoire de communication comportementale, voire relationnelle, entre les voyageurs et les agents.

■ L'ECOUTE MUTUELLE

Les ateliers d'initiatives ou les conférences de citoyens suspendent provisoirement la situation binaire de face à face dans laquelle se trouvent les institutions et les entreprises et créent les conditions favorables à l'expression de diagnostics et d'enjeux partagés entre tous les acteurs.

La mise en place de ces formules de débat public répond à une exigence de transparence, exprimée par nombre de citoyens, quant aux modalités d'élaboration des décisions publiques ou d'entreprises. En favorisant l'apprentissage collectif de la complexité des problèmes, le débat public permet de rendre certaines décisions socialement plus acceptables.

Ces débats publics contribuent également à améliorer l'efficacité des mécanismes de prises de décisions, donc les décisions elles-mêmes. Ils obligent, en effet, chaque acteur à être meilleur. Lors des ateliers d'initiatives, la qualité des échanges entre les voyageurs et les experts traduit cette élévation du niveau des acteurs produite par le débat public. Du point de vue des experts, les ateliers les contraignent à renoncer à la technicité habituelle de leur discours pour rendre le débat plus accessible au grand public. Pour les voyageurs, le dispositif leur a permis de dépasser leur statut de simples clients qui soumettent des réclamations à l'entre-

“Créer les conditions favorables à l'expression de diagnostics et d'enjeux partagés.”

UNE INITIATIVE INEDITE EN BELGIQUE

Le panel de citoyens : quel Brabant wallon pour demain ?

Après avoir suivi les ateliers d'initiatives de la RATP, la “Fondation pour les générations futures” a piloté, durant le premier semestre 2001, une conférence de consensus pour le compte de la région wallonne. A l'occasion de la future révision des plans de secteur du Brabant wallon, 62 citoyens représentatifs ont été conviés à réfléchir à l'aménagement et à l'avenir de leur région. Pour les promoteurs de cette concertation, seule une participation de la population peut transformer une décision techniquement adéquate en une décision socialement acceptée. Les 62 membres du panel avaient pour mission de répondre à la question : quel Brabant wallon pour demain ? Durant quatre jours, ils ont rencontré des experts, des acteurs de terrain, des représentants politiques et associatifs. Ils ont travaillé sur un village imaginaire pour saisir toutes les composantes du problème. Puis, ils ont rédigé un document de vingt pages abordant tous ces aspects : économique, social, environnemental, mobilité, logement, etc. Cet avis a été publié, en mai 2001, à Namur, et les ministres concernés qui soutenaient l'initiative se sont engagés à en tenir compte dans l'aménagement du secteur.

Pour Stéphane Vanden Eede, coordinateur de la “Fondation pour les générations futures”, cette conférence de consensus “reconsidère le rôle du citoyen qui n'est plus spectateur mais acteur de la vie de sa région. C'est pour lui une manière de se réappropriier l'espace dans lequel il vit.”

prise, pour parvenir à une approche critique et citoyenne de la question de l'indifférence et des incivilités.

Les ateliers d'initiatives ou les conférences de citoyens contribuent à élargir le champ de la discussion jusqu'au grand public, grâce à la médiatisation qui doit l'accompagner. La relance du débat public joue un rôle d'agitateur d'idées en renouvelant l'approche de problématiques plus anciennes, et en versant au débat de nouvelles problématiques. Les ateliers d'initiatives préfigurent la dynamique relationnelle à installer entre la RATP, ses voyageurs et ses partenaires. Elle explique le choix de la phrase signature : “Les idées circulent, l'indifférence recule”.

■ UN NOUVEAU DEBAT PUBLIC

Les ateliers d'initiatives ou les conférences de citoyens ne peuvent pas être confondus avec les modes classiques de consultation.

Les ateliers ont mis en lumière les limites des modes classiques de consultation. Les sondages ou les collectes d'opinions retirent aux citoyens comme aux voyageurs toute capacité d'investigation, de recherche active et progressive de compromis. Ils les maintiennent dans un statut de demandeurs sans les inciter à poser leurs propres questions ou à dresser leurs propres états des lieux. Le but des ateliers était moins de savoir de quoi les voyageurs avaient besoin et ce qu'ils voulaient "que de mettre en place, comme le précise Véronique Le Goaziou, les conditions favorables à l'expression d'un diagnostic partagé entre différents types d'acteurs".

Pendant les ateliers d'initiatives, les voyageurs ont exprimé un avis que la RATP s'est engagée à prendre en compte et à rendre public. Lors de l'audition publique des 2 et 3 décembre 2000, moment fort de ces ateliers d'initiatives, les trente voyageurs du panel ont rédigé un rapport public et exprimé le souhait que le débat se poursuive avec l'entreprise et l'opinion. Ils ont aussi souhaité qu'un rendez-vous soit pris avec la RATP dans un délai de six mois.

LES PRINCIPES FONDAMENTAUX DES ATELIERS D'INITIATIVES

Les dispositifs de débats publics : jurys de citoyens, ateliers de scénarios, conférences de consensus, ateliers d'initiatives obéissent à quatre grands principes.

■ **La participation directe de voyageurs de base.** Il ne s'agit pas d'organiser la confrontation de représentants d'intérêts déjà constitués mais de recueillir l'avis de voyageurs ordinaires. Le dispositif n'a cependant pas vocation à court-circuiter les instances de représentation classiques : associations, syndicats, élus. Au contraire, il offre à ces dernières une légitimité renouvelée à travers une redéfinition des termes du problème et de ses enjeux.

■ **Le principe d'équivalence.** Tous les acteurs du débat, quelle que soit leur représentativité ou leur qualité : élus, associations, organismes syndicaux, simples particuliers, bénéficient au cours du débat d'un traitement semblable.

■ **La formation préalable des voyageurs.** Avant de pouvoir débattre de manière réfléchie et constructive avec les experts et les porteurs d'intérêts de la question traitée, les voyageurs doivent disposer d'informations suffisantes sur la question. Cette étape de formation, avant toute délibération, est également un pré-requis important à l'équivalence effective des participants au dispositif. Mieux informé, le citoyen peut donner une réponse moins abrupte, non réduite à l'alternative approbation-refus.

■ **Le caractère public de l'opération.** La médiatisation des conclusions et des recommandations des voyageurs est un élément essentiel du dispositif. Elle a pour but de permettre d'élargir le débat au grand public auquel il parvient sous une forme plus compréhensible et plus proche de ses priorités. La médiatisation des résultats de l'opération renforce également l'engagement de l'entreprise de prendre en compte l'avis des voyageurs dans ses décisions.

Source : François Mouterde, Hicham Daoudi
 "Guide relatif aux méthodes de concertation avec les voyageurs"
 Centre européen d'expertise en évaluation, RATP-DGC 2001

LES DYNAMIQUES RELATIONNELLES LOCALES

Les ateliers d'initiatives ont été mis en œuvre dans un esprit d'expérimentation. Cette expérience a convaincu les décideurs de la RATP de la nécessité d'acculturer l'entreprise à ces processus participatifs et de les démultiplier en passant d'un stade expérimental à une démarche plus générale d'écoute mutuelle qui utilise les lieux naturels de l'entreprise.

Les ateliers d'initiatives furent une démarche d'entreprise nécessitant un fort investissement en temps et en énergie. En l'état, ils ne se prêtent pas à une mise en œuvre par une unité opérationnelle ou une agence territoriale. Il existe néanmoins d'autres outils de recueil de paroles informées et d'avis éclairés des voyageurs et des agents : les jurys de citoyens, les ateliers de scénarios, etc. Leur forme variera selon le mode de participation souhaité par les voyageurs, les résultats attendus de l'opération, les thèmes traités, les utilisateurs des dispositifs, les territoires concernés, la durée et les ressources disponibles (cf. le tableau page 23, synthétisé par François Mouterde, Hicham Daoudi, "Guide relatif aux méthodes de concertation avec les voyageurs", Centre européen d'expertise en évaluation, RATP-DGC 2001).

Des actions en cours montrent qu'il est possible de mettre en place des processus participatifs sans doute moins sophistiqués que les ateliers d'initiatives mais porteurs d'une même philosophie : retours d'expériences et de bonnes pratiques en matière de service attentionné sur le pôle de Bobigny; expérimentations au sein de trois centres Bus dans le cadre du projet "Evolution du métier de machiniste receveur"; déclinaison des ateliers d'initiatives sur la ligne A du RER, etc. Enfin, autre leçon pour la RATP en matière de lutte contre le sentiment d'insécurité des agents et des voyageurs, les rencontres locales hors des situations professionnelles entre des agents et des voyageurs physiques sont, en soi, une réponse au sentiment d'insécurité. Il ne suffit pas de donner la parole aux différents acteurs. Il faut mettre en place des processus qui visent, à terme, à créer une structure permanente et un état propice à prendre en compte la parole des voyageurs. L'indifférence et les incivilités relèvent aussi du registre des représentations. A cet égard, la communication a, sans doute, un rôle à jouer.

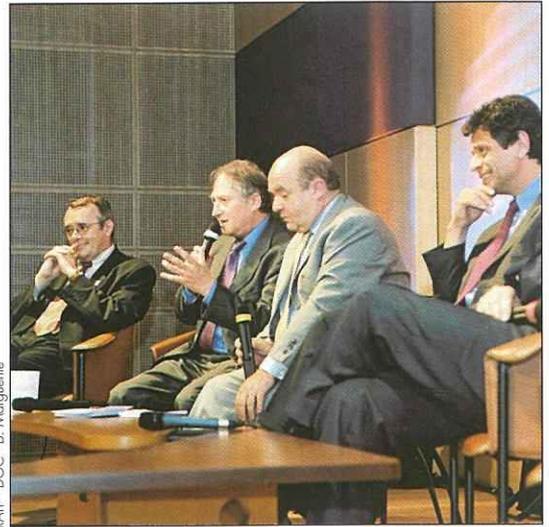
LA STRATEGIE DE COMMUNICATION DE L'ENTREPRISE

La mise en œuvre d'une campagne de communication 2001 procède d'un double engagement. Le premier est relatif à la méthodologie spécifique des ateliers d'initiatives et au contrat passé avec les trente voyageurs et les agents lorsqu'ils se sont lancés dans cette démarche. Avant la fin de l'an-

née 2001, l'entreprise doit non seulement faire connaître ce document public aux Franciliens mais également amplifier et prolonger plus largement le débat avec tous les voyageurs qui le souhaitent. Dans ce but, elle vient d'ouvrir un lien sur le thème "entre vous et nous, les idées circulent", sur la page d'accueil du site Internet www.ratp.fr.

Le deuxième engagement pris par l'entreprise est d'ordre moral. Il est relatif aux enseignements et au bilan tirés tant de l'opération que des suggestions qu'elle a générées. Elles émanent tout à la fois des voyageurs et des agents de l'entreprise. Les voyageurs et les agents ont découvert ou rappelé, chacun à leur manière, que la RATP et d'autres acteurs institutionnels locaux développent de nombreuses actions de prévention. Mais, ils ont aussi souligné que ces opérations de prévention ne sont pas connues par le grand public. Quelle peut être leur efficacité si elles restent méconnues ? Ce constat est d'autant plus gênant que la RATP investit chaque année, sur ces sujets, en moyens matériels et humains sur l'ensemble du champ prévention et dissuasion, près de 1,5 MdF sur un budget global de 25 MdF. Attentive aux suggestions des voyageurs et des agents, la RATP a décidé de faire connaître plus largement ses actions ainsi que celles initiées par les différents acteurs institutionnels et locaux de la prévention.

L'objectif de cette opération de communication, qui est également prévue avant la fin de l'année 2001, est de sensibiliser chacun : voyageurs, institutionnels, agents de l'entreprise, sur sa coresponsabilité dans la définition du mieux vivre ensemble dans les espaces publics. L'action de la RATP pour améliorer la qualité de vie sur son réseau et faire reculer le sentiment d'insécurité n'a de sens que si elle est relayée par l'ensemble des acteurs concernés : agents, voyageurs et partenaires institutionnels.



RATP - DGC - B. Marguerite

Une intervention d'Henri Schwebel.

■ LA COMMUNICATION RELATIONNELLE

La dynamique d'écoute mutuelle impulsée par ces rencontres du mois de décembre 2000, qui se concrétise par des initiatives et des démarches locales, plaide en faveur d'un territoire de communication spécifique : la communication relationnelle. Les campagnes de communication précitées "Attentifs ensemble", "Respect", "Violence, Indifférence" intervenaient sur le seul registre du comportemental. En d'autres termes, il s'agissait d'inciter à l'action afin de modifier les comportements. Après une analyse des dynamiques en cours, le territoire de communication relationnelle pourrait être, en revanche, structuré par les concepts de coproduction des services et de coresponsabilité. L'enjeu est double pour les agents et les voyageurs. Le service sera d'autant plus satisfaisant qu'il sera coproduit. La relation entre les agents et les voyageurs sera d'autant plus facile qu'elle sera coproduite. Pour être réussie, il est de la responsabilité de la RATP que cette coproduction des services s'inscrive dans une dynamique de prévention. Cette coresponsabilité prend acte de la nécessité de trouver ensemble des solutions et de relayer l'action de la RATP par l'action individuelle. Cette coresponsabilité est mobilisée dans un champ relationnel multiple : entre agents de réseaux différents, entre les agents et les voyageurs, entre les voyageurs eux-mêmes, voire entre les voyageurs, les agents et les partenaires institutionnels. Dans le cadre d'une prochaine campagne de communication, la problématique de la coresponsabilité sera innervée par le thème de la promotion des civilités. La coresponsabilité pourra se décliner en fonction des priorités stratégiques de l'entreprise par rapport à l'actualité sociétale. Ce territoire de communication devrait contribuer à améliorer les conditions de vie des acteurs du service sur le réseau RATP, à fédérer et à rendre visibles les initiatives locales propres à promouvoir les civilités quotidiennes dans un esprit d'écoute mutuelle.



RATP - DGC - B. Marguerite

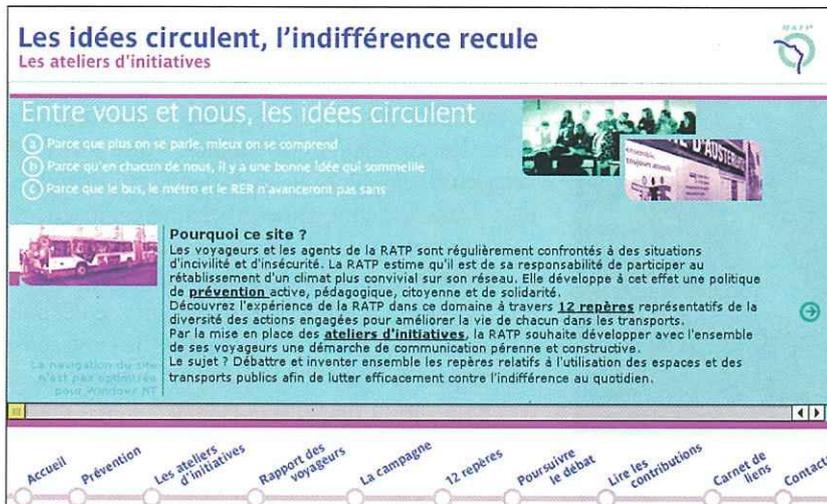
Des participants attentifs et impliqués.



La page d'accueil du site Internet de la RATP.

LA FUTURE CAMPAGNE DE COMMUNICATION

En raison des événements internationaux, la campagne initialement prévue pour le mois de septembre 2001 a été reportée à une date ultérieure. Elle a pour signature : "Entre vous et nous, les idées circulent". Pour accompagner ce processus, il est apparu nécessaire de développer une campagne de communication relationnelle sur le registre de la preuve : "Dire les actions déjà réalisées et inciter à la coresponsabilité partagée". La thématique fédératrice est la coproduction des civilités et l'angle d'attaque choisi est le champ de la prévention. Au regard du bilan des ateliers d'initiatives, l'un des objectifs de la campagne sera de rendre visibles ce que la RATP et ses partenaires font dans les différents domaines relevant du champ de la prévention. Une des leçons des ateliers d'initiatives, soulignées par les voyageurs et les agents, est que la RATP fait beaucoup mais ne le dit pas suffisamment. En local comme au niveau de l'entreprise, la RATP a tout intérêt à faire savoir et faire valoir ses actions et ses initiatives.



Les ateliers d'initiatives sur le site Internet de la RATP.

Par ailleurs, la dynamique relationnelle est illustrée par la phrase signature "Entre vous et nous, les idées circulent".

La campagne sera élaborée selon un dimensionnement régional. Elle sera pérenne et actualisable dans le temps selon les priorités stratégiques et l'actualité sociétale. Etant donné la sensibilité du sujet, elle sera fondée sur l'humour et permettra à la fois de fédérer l'ensemble des interventions de l'entreprise sur le champ de la prévention. Il s'agit bien d'une dynamique pérenne car elle pourra se décliner localement, dès lors que des rencontres physiques entre des agents et des voyageurs se réalisent, ou en plusieurs vagues régionales.

La campagne pourra être déclinée afin d'accompagner des actions locales soit pour inviter à participer à la coproduction d'initiatives, soit pour présenter le bilan des actions, leurs bénéfices induits par la coresponsabilité. Il s'agira de développer un cercle vertueux entre la communication d'entreprise et les opérations locales en cours ou à venir.

■ La communication d'entreprise dit l'ambition et prouve l'engagement de la RATP. Elle invite au partage de la responsabilité et amplifie l'impact de l'action locale en créant une caisse de résonance.

■ Les opérations locales mettent en œuvre la coproduction d'initiatives sur le terrain et nourrissent le discours d'entreprise d'actes concrets. Ce sera par ailleurs une opération "deux en un" contribuant à améliorer la vie dans les espaces publics. Cette campagne de communication a pour objectif d'inviter l'ensemble des Franciliens à retrouver l'entreprise sur le site www.ratp.fr afin de télécharger le document public des trente voyageurs des ateliers d'initiatives. Par les apports de l'interactivité, ils pourront poursuivre le débat, le compléter, réagir, proposer des suggestions d'amélioration sur les différents thèmes défrichés lors des ateliers d'initiatives. Ils pourront aussi découvrir la politique de prévention de la RATP et son historique, revoir l'ensemble des visuels de la campagne. Cette campagne sensibilise les Franciliens à la nécessité de trouver ensemble les solutions et de relayer l'action de la RATP par l'action individuelle.

LES PERSPECTIVES

"Ce qui compte, ce n'est pas tant la construction d'informations qui éclairent un décideur embarrassé que la mise en place de va-et-vient entre l'exploration des mondes possibles et l'exploration du collectif. La fabrication progressive d'un monde commun, et non la mise en place d'un espace de discussion, telle est la seule raison d'être des procédures dialogiques." Michel Callon résume ainsi les finalités de ce qu'il nomme les forums hybrides. Cette réflexion est juste et adaptée à l'expérience vécue par la RATP. Si l'on veut bien considérer que le sentiment d'insécurité est non seulement

l'expression d'une insécurité réelle et vécue par les agents et les voyageurs mais, également, le révélateur de l'inadéquation de certaines réponses des services publics à des territoires qui se sont diversifiés, le retour d'expériences des ateliers d'initiatives est riche de leçons. Le développement de processus participatifs permettra à la RATP et à ses agents d'acquérir ou de consolider des compétences indispensables dans une entreprise ayant des missions de service public. Anticiper, désamorcer, voire gérer les conflits ou les futurs débordements du social passent par la prise en compte

préalable du monde de l'autre, de ses difficultés et également de ses richesses. Autrement dit, cette opération aura permis à la RATP de consolider une conviction. En matière de lutte contre le sentiment d'insécurité des agents et des voyageurs, tous les processus de rencontres physiques entre eux, toutes les dynamiques de coproduction des modalités d'usage, tous les apprentissages collectifs des règles de respect du mieux vivre ensemble entre agents et voyageurs sont, par leurs vertus intrinsèques de dialogue et d'écoute mutuelle, une réponse en soi au sentiment d'insécurité. ■

Mode de participation du public Critère	CONSULTATION Jury de citoyens	CONCERTATION Atelier de scénarios	DÉBAT Conférence de consensus
Méthodologie	Un panel de citoyens entend successivement plusieurs témoins, porteurs d'une approche différente du problème, avant d'exprimer son avis au terme d'un processus de délibération interne	Plusieurs groupes homogènes d'acteurs discutent et critiquent les scénarios d'évolution qui leur sont proposés par rapport à un problème donné, avant d'élaborer leur propre scénario d'évolution qui est ensuite décliné en plans d'actions concrètes	Ce dispositif permet la confrontation publique d'un panel de profanes préalablement informés avec un panel d'experts sur une problématique donnée et aboutit à l'expression par les profanes de leurs avis et recommandations
Résultats attendus	Réponse à un questionnaire préétabli ou formulation d'un avis	Propositions de plans d'actions concrètes	Reformulation ou réencodage des termes du problème et élargissement du débat au grand public à travers la médiatisation d'un rapport public
Thème traité	Questions de société controversées	Sujet technique : enjeux stabilisés et acteurs clairement identifiés	Questions de société ou sujets techniques controversés : enjeux non stabilisés, totalité des acteurs non encore identifiée
Utilisateurs	Niveau stratégique ou opérationnel	Niveau stratégique ou opérationnel	Niveau stratégique
Territoire concerné	Global ou local	Global ou local	Global
Durée	Préparation : 3 mois Déroulement : 3 à 4 jours	Préparation : 3 mois Déroulement : 2 jours	Préparation : 6 à 9 mois Déroulement : 3 week-ends étalés sur un mois et demi
Expériences récentes	Royaume-Uni (1996) Institut de recherche sur les politiques publiques : plusieurs expériences portant sur des choix d'organisation de la santé	Canada (1999) Scenarios of the future of the Alberta Capital Region France, Mulhouse (1998) Les ateliers de scénarios de l'environnement	Belgique (2001) Région wallonne Quel Brabant wallon pour demain? France (1998) "Les organismes génétiquement modifiés dans l'alimentation et l'agriculture." Danemark (1997) Le télétravail : recensement des conférences de consensus sur le site : www.loka.org/pages/worldpanels

MULTIMODALITE
LIGNE A DU RER, NOISY-CHAMPS ET VAL D'EUROPE

Le pôle multimodal de la gare de Noisy-Champs sur la ligne A du RER et la nouvelle gare Val d'Europe renforcent le rôle d'épine dorsale du RER pour le développement des quatre secteurs de la ville nouvelle de Marne-la-Vallée. Le pôle multimodal de Noisy-Champs comprend un bâtiment pour les voyageurs qui enjambe la tranchée du RER, une gare routière, un parc de rabattement gratuit, une station de taxis et deux abri-vélos. La gare de Val d'Europe est la 35^e gare de la ligne A. L'utilisation du verre, de la pierre, du bois et du cuivre crée un parti architectural original qui permet une bonne intégration dans le site.

MULTIMODALITY
RER LINE A, NOISY-CHAMPS AND VAL D'EUROPE

The multimodal centre at Noisy-Champs station on RER line A and the creation of the Val d'Europe station form the backbone for development in the four sectors of Marne-la-Vallée new town. The multimodal centre at Noisy-Champs includes a passenger building which covers the RER section, a bus station, a free carpark, a taxi rank and two cycle shelters. Val d'Europe station is the 35th station on Line A. The use of glass, stone, wood and copper creates original architecture which integrates well with the site. It is adjacent to a bus station and a car park, making connection to the RER quick and easy.

VERBUNDVERKEHR
S-BAHNLINIE A, NOISY-CHAMPS UND VAL D'EUROPE

Der komplexe Umsteigebahnhof von Noisy-Champs auf der S-Bahnlinie A und der neue Bahnhof Val d'Europe verstärken die Rolle der S-Bahn als Rückgrat für die Entwicklung der vier Sektoren der neuen Stadt Marne-la-Vallée. Der komplexe Umsteigebahnhof Noisy-Champs umfasst ein Gebäude für die Fahrkenden, das die S-Bahnlinie überspannt, einen ZOB, einen kostenlosen Parkplatz, eine Taxistation und zwei Abstellräume für Fahrräder.

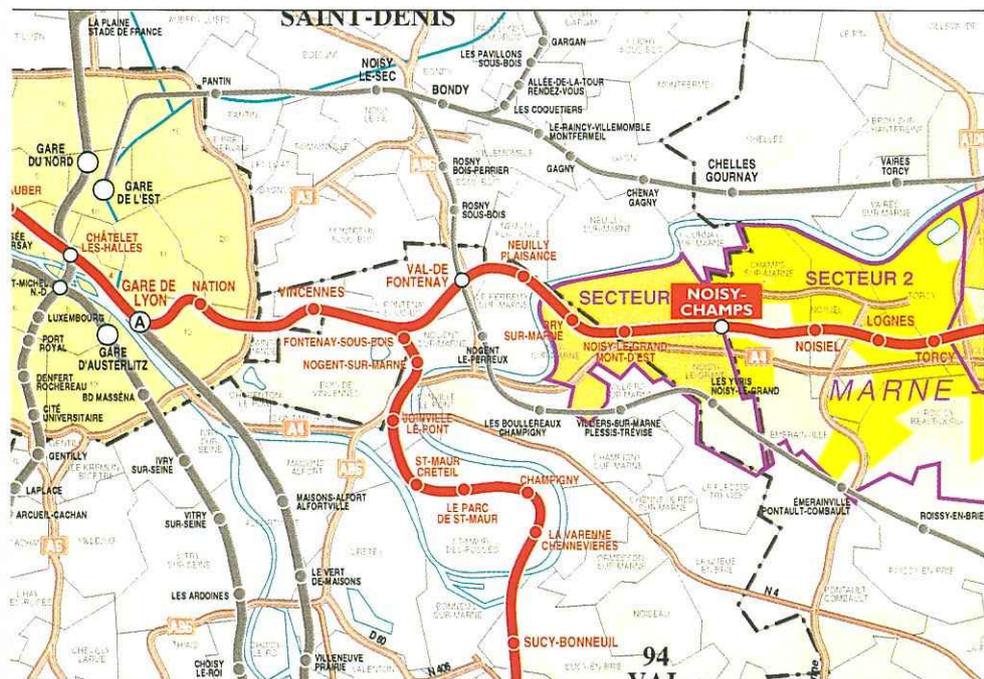
Der Bahnhof Val d'Europe ist der 35. S-Bahnhof der Linie A. Der Einsatz von Glas, Stein, Holz und Kupfer trägt zu einer attraktiven Architektur bei, die sich harmonisch in den Standort einfügt. Auch hier erleichtern ein kostenloser Parkplatz und ein ZOB das Umsteigen auf die S-Bahn.

MULTIMODALIDAD
LA LINEA A DEL RER, NOISY-CHAMPS Y VAL D'EUROPE

El polo multimodal de Noisy-Champs en la línea A del RER y la nueva estación Val d'Europe refuerzan el papel del RER para el desarrollo de los cuatro sectores de Marne-la-Vallée. El polo multimodal de Noisy-Champs comprende un local para los pasajeros que pasa por encima de la zanja del RER, una estación de autobuses, un aparcamiento gratuito para coches particulares lindante con la estación, una estación de taxis y un refugio para bicicletas. La estación de Val d'Europe es la 35^a estación de la línea A. El uso de vidrio, de piedra, de madera y de cobre crea una opción arquitectónica original que permite una buena integración en el lugar, habiendo además una estación de autobuses y un aparcamiento que facilitan los transbordos al RER.

MULTIMODALITE

Ligne A du RER, Noisy-Champs et Val d'Europe



Les quatre secteurs de la ville nouvelle de Marne-la-Vallée dont la ligne A du RER constitue l'épine dorsale.

par Yvette Noguero,
chef de projet,
département Projets et Ingénierie
des Lieux

Les quatre secteurs de la ville nouvelle de Marne-la-Vallée s'organisent autour de la ligne A du RER qui en constitue l'épine dorsale. Le développement récent de certains quartiers, notamment l'important projet d'urbanisme de la cité Descartes au sud-est de Noisy-Champs et le nouveau quartier de Val d'Europe avec ses activités de bureaux, ses nombreux logements et son centre commercial, a conduit la RATP à améliorer la desserte offerte par la ligne A en aménageant un pôle multimodal à la gare de Noisy-Champs et en créant la gare de Val d'Europe. L'aménagement du pôle multimodal a pour double objectif de répondre à la hausse du trafic qui doit se poursuivre dans le futur, et d'améliorer les échanges entre les modes de transport.

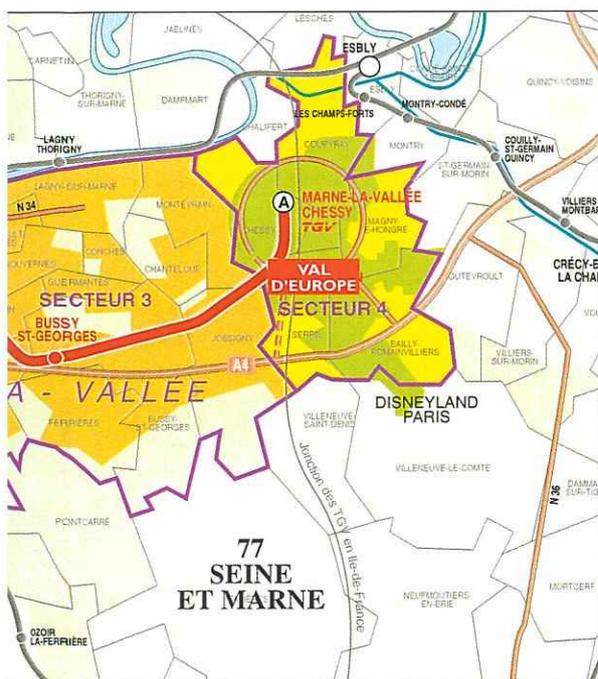
LE POLE MULTIMODAL DE NOISY-CHAMPS

La gare de Noisy-Champs a été mise en service le 19 décembre 1980 avec le prolongement de la ligne A du RER à Torcy. Elle se situe en limite des secteurs 1 et 2 de la ville nouvelle de Marne-la-Vallée, à cheval sur les communes de Noisy-le-Grand en Seine-Saint-Denis et de Champs-sur-Marne en Seine-et-Marne. Comme les autres gares de la ville nouvelle, Noisy-Champs avait été conçue pour optimiser la desserte des urbanisations en cours de réalisation ou prévues dans son voisinage. A l'origine, l'accès à la gare se faisait uniquement à partir du bâtiment situé à l'extrémité ouest des quais et s'ouvrant sur une passerelle pour piétons. Un important projet d'urbanisme au sud-est du RER, la cité Descartes, a conduit la RATP à créer des accès supplémentaires côté est en raccordant par des escaliers et des cheminements chaque

complète d'exploitation – à 3,7 millions en 1999. De 1981 à 1999, le trafic journalier est passé de 4400 entrants à 16000. Les prévisions de développement du secteur environnant conduisent à prévoir un trafic journalier de 22 500 entrants : 9 500 entrants à l'ouest et 13 000 à l'est.

Pour apporter une première réponse à l'accroissement de trafic provoqué par ce développement, le réseau d'autobus a été adapté en octobre 1995 avec une desserte renforcée de la cité Descartes et le transfert de la plupart des points d'arrêt sur les voiries situées aux abords des accès supplémentaires est. La gare est, depuis cette date, desservie par quatre lignes d'autobus :

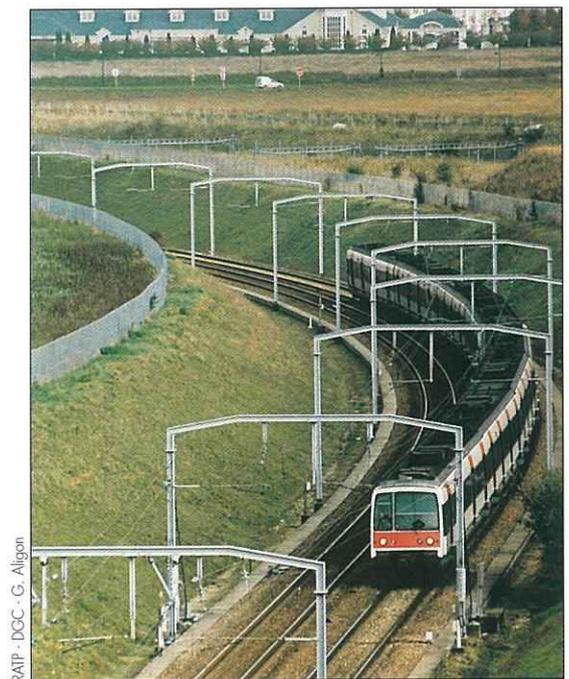
- au voisinage du bâtiment ouest passe la ligne 320, circulaire de Noisy-le-Grand,
- à proximité des accès est se trouvent les points de passage des lignes 212 et 213 ainsi que le terminus de la ligne 312.



212
Champs-sur-Marne
Pointe de Champs

213
Gare de Chelles
Gournay

312
Gare de Chelles
Gournay



RATP - DGC - G. Alligon

La tranchée du RER.

quai à une passerelle pour piétons, déjà réalisée. Ces accès ont été ouverts en 1985. La cité Descartes est une technopôle se développant sur 150 hectares entre le RER et l'autoroute A4. Elle associe formation, recherche et production technologique de pointe. Elle abrite des établissements d'enseignement supérieur : ENPC, ENGS Louis Lumière, ESIEE, IFU, Ecole d'architecture, universités, ainsi que 200 entreprises regroupant 4000 emplois. A terme, 7000 emplois nouveaux devraient s'y implanter voisinant avec 17 500 étudiants et chercheurs.

L'accroissement du trafic

Depuis son ouverture, la gare de Noisy-Champs a vu son trafic fortement évoluer : de 1,3 million d'entrants par an en 1981 – la première année

L'augmentation du trafic à l'est de la gare de Noisy-Champs a fini par saturer ces accès. Aux heures de pointe, ils ne permettaient plus aux voyageurs de la ligne A d'évacuer le quai avant l'arrivée du train suivant, plus particulièrement en direction de Chesy.

L'équipement des accès est de la gare se limitait à une seule ligne de contrôle. L'absence d'appareils distributeurs de titres de transport était très pénalisante pour une clientèle composée, dans une proportion importante, de voyageurs occasionnels venant de la cité Descartes. Tant pour des raisons de sécurité que de confort des voyageurs, il devenait urgent de répondre à la demande croissante de transport avec des équipements adaptés au service attentionné que la RATP doit apporter à ses clients.



Le pôle multimodal : gare routière, bâtiment RER, parking et abri vélo.

Le bâtiment pour les voyageurs

Ce bâtiment enjambe la tranchée du RER à l'est de la passerelle. Les voyageurs y accèdent par le boulevard Archimède ou par le boulevard Newton. La circulation entre ces deux voiries est libre aux heures d'ouverture de la gare. Son architecture moderne s'intègre bien dans ce quartier aux constructions récentes.

Il se compose de trois volumes : le central a une toiture en terrasse, les deux latéraux ont une hauteur plus imposante et une couverture métallique inclinée de couleur blanche qui assure une continuité avec la couverture des escaliers qui conduisent aux quais. Les façades inclinées, vitrées sur toute la hauteur de l'édifice, permettent un éclairage naturel du hall.

Le hall offre les services habituels : bureau de vente et d'information, distributeurs automatiques de titres de transport, plans d'information sur les réseaux et sur le quartier, téléphones publics, librairie et cafétéria.



Un éclairage naturel par de larges façades vitrées.

Deux lignes de contrôle situées en face des escaliers d'accès aux quais permettent une circulation fluide des voyageurs. Les voyageurs venant de Paris disposent d'un escalier mécanique à la montée. L'installation de deux ascenseurs dans des gaines vitrées facilite l'accès aux quais pour les personnes à mobilité réduite. Les locaux d'exploitation des personnels RER et bus sont regroupés dans la partie nord du bâtiment au niveau de la voirie et à l'étage.

La gare routière

Cette gare est implantée de part et d'autre du bâtiment. Les deux boulevards encadrant le RER ont été mis à sens unique pour faciliter la circulation des autobus et assurer la sécurité des traversées pour les piétons. Des pistes réservées aux bus ont été créées sur ces deux boulevards. Elles sont séparées de la circulation générale par des terre-pleins. Les quatre carrefours d'accès à la gare routière ont été remaniés par Epamarne pour faciliter la circulation des bus. Cinq abribus de grandes dimensions ont été installés côté départ pour faciliter l'attente des voyageurs. Des afficheurs informent les machinistes des horaires de passage des prochains RER pour leur permettre d'adapter leur propre horaire en tant que de besoin.

La liaison entre la gare et le parc de rabattement gratuit de 276 places, situé entre le RER et le boulevard Newton de part et d'autre de l'avenue Ampère, a été améliorée et rendue accessible aux handicapés. Un abri vélo a été implanté aux abords immédiats de chaque accès. La station de taxis a été réaménagée le long du boulevard Newton, du côté du RER, et une zone de dépose-minute a été installée sur le boulevard Newton entre la piste bus et la voie de circulation générale. A la fin des travaux, les abords ont été engazonnés, plantés d'arbres et de haies côté est du bâtiment pour conserver à ce quartier le charme de ses espaces verts. Le côté ouest sera également traité dès que la passerelle, qui n'a maintenant plus d'utilité, sera démolie.

Le déroulement de l'opération

La maîtrise d'ouvrage et la maîtrise d'œuvre de cette opération ont été assurées par la RATP. A la suite de l'avis favorable accordé par le commissaire-enquêteur en conclusion de l'enquête publique et après l'obtention du permis de construire, les travaux ont démarré en juillet 1999. La principale contrainte du chantier a été, bien entendu, le maintien de l'exploitation de la ligne A et celui de la gare de Noisy-Champs avec ses deux accès. Le pôle a été mis en service le 28 novembre 2000. Le coût total de ces travaux s'élève à 32 MF HT. Le financement se répartit entre le Conseil régional d'Ile-de-France pour un quart, le Syndicat des transports d'Ile-de-France pour un quart et la RATP pour la moitié.



La gare de Val d'Europe dans le secteur 4 de Marne-la-Vallée dessert les nouveaux quartiers en cours de développement.

■ LA GARE DU VAL D'EUROPE

Le 24 mars 1987, la convention pour la création et l'exploitation d'Euro Disneyland en France a été signée entre les parties françaises (l'Etat, la région Ile-de-France, le département de Seine-et-Marne, Epamarné et la RATP) et la société Disney. Le projet dénommé à l'origine "Euro Disneyland en France" concerne l'urbanisation, sur une période de trente ans, d'une zone de près de 2 000 hectares située dans le secteur 4 de Marne-la-Vallée, sur les communes de Chessy, Serris, Coupvray, Magy-le-Hongre et Bailly-Romainvilliers. La convention inclut la desserte en transports en commun de ce secteur par le prolongement au-delà de Torcy de la branche Marne-la-Vallée de la ligne A du RER, selon le principe déjà retenu dans le premier schéma directeur d'aménagement et d'urbanisme de la région parisienne de 1965. Deux gares devaient être créées : la gare terminale pour la desserte du parc de loisir et la gare ouest, associée à une gare routière et un parc de rabattement, pour desservir le nouveau quartier à créer.

Le développement urbain de la zone se fait par phases d'aménagement. Chaque phase s'intègre dans un programme détaillé approuvé et signé par Epafrance (le nouvel établissement public créé pour l'aménagement du secteur 4) et par Disney, après avis des autres partenaires. C'est au titre de la première phase d'aménagement que le RER a été prolongé à Marne-la-Vallée – Chessy, nouveau terminus mis en service pour l'ouverture du parc Disneyland Paris, le 12 avril 1992. Le programme détaillé de la deuxième phase d'aménagement a été signé le 9 décembre 1997. Il prévoyait la réalisation d'une première partie du nouveau centre urbain ainsi que la création de la gare ouest appelée maintenant Val d'Europe. Selon les termes

de la convention de mars 1987, la gare ouest se situait à l'intérieur du boulevard circulaire. Depuis, les réflexions sur l'urbanisation de cette zone ont conduit à concevoir un aménagement urbain continu entre les secteurs 3 et 4 de la ville nouvelle, de part et d'autre du boulevard circulaire. Afin de desservir ce nouveau centre urbain dénommé Val d'Europe, il a été convenu :

- de déplacer la gare de 300 mètres vers Paris en la localisant à cheval sous le boulevard circulaire,
- de prévoir un accès de chaque côté du boulevard circulaire, l'un sur la commune de Serris et l'autre sur celle de Montévrain.

Un avenant à la convention de 1987 a été signé par les parties concernées en juin 1998.

Le quartier de Val d'Europe s'étend sur plusieurs zones d'aménagement concerté (ZAC).

■ La ZAC du centre urbain de Val d'Europe sur les communes de Chessy et Serris inclut :

- le centre commercial régional de 90 000 m² avec un parking de 5 200 places qui a ouvert ses portes, le 25 octobre 2000,
- 1 500 logements,
- 365 000 m² de bureaux et activités,
- 3 000 m² de commerces de proximité,
- des équipements publics.

■ La ZAC de Val d'Europe à Montévrain inclut dans son programme :

- 2 000 logements,
- 120 000 m² d'activités tertiaires,
- 5 000 m² de commerces,
- 1 000 chambres d'hôtel, de résidences de services et de résidences hôtelières.

■ La ZAC des Gassets sur laquelle devrait s'implanter une université.



Une salle d'accueil vaste et lumineuse pour la gare de Val d'Europe.

Le pôle d'échanges

Le nouveau quartier est desservi par un pôle multimodal comprenant trois entités principales :

- la gare RER située à cheval sur les secteurs 3 et 4 de la ville nouvelle et sur les communes de Serris, Chessy et Montévrain, avec des accès de part et d'autre du boulevard circulaire,
- la gare routière localisée sur Serris, au nord du boulevard circulaire et à l'est de la tranchée du RER,
- le parc relais implanté sur Montévrain, au sud du boulevard circulaire et à l'ouest de la tranchée du RER.

La gare RER

Val d'Europe est la 35^e gare de la ligne A. Elle se situe à l'extrémité est de la branche de Marne-la-Vallée, deux kilomètres avant le terminus de Marne-la-Vallée-Chessy et cinq kilomètres au-delà de la gare de Bussy-Saint-Georges. Conçue par les architectes Louis Sirvin et Michel Guerrier, la gare a été réalisée sous maîtrise d'ouvrage de la RATP. Le projet a été choisi à la suite d'un concours par un jury composé de représentants des collectivités locales, de la région Ile-de-France, de l'Etat, de la société Disney et de la RATP.

Tout au long de la conception et de la réalisation de la gare, la RATP a continué à associer ses partenaires : représentants des communes de Serris et Montévrain, du Syndicat d'agglomération nouvelle (SAN) des Portes de la Brie, des aménageurs Epamarme et Epafrance et de la société Disney. Les exploitants du RER ont également été associés à la définition du projet, puis à l'organisation du chantier. Le parti architectural retenu est original et permet une bonne intégration au site. Les matériaux utilisés sont essentiellement le verre, la pierre, le bois et le cuivre. Les bâtiments sont constitués de "galets". Les architectes ont donné ce nom aux constructions aux formes arrondies qui abritent des commerces ou des locaux d'exploitation. Les galets sont reliés entre eux par des façades vitrées et des

toitures de cuivre. Le hall bénéficie ainsi d'un éclairage naturel optimal renforcé par la verrière en toiture. De nuit, des projecteurs mettent en valeur les structures et assurent un maximum de sécurité dans les espaces et aux abords extérieurs. La gare est accessible par les personnes à mobilité réduite grâce à deux ascenseurs qui relient le hall aux quais. L'ensemble des équipements répond aux normes pour les handicapés.



L'information des voyageurs a été conçue en conformité avec les dernières normes :

- des plans des différents réseaux, plans de quartier et horaires sont à disposition en plusieurs points des quais et dans les bâtiments,
- une information en temps réel s'affiche sur les écrans SIEL au-dessus des lignes de contrôle : horaires des prochains trains et éventuelles perturbations sur le réseau,
- dans le bureau d'information et de vente des titres de transport, un ou deux agents sont présents en fonction des nécessités du service,
- un journal lumineux donne des informations locales.

Différents autres services sont en cours d'installation. Des commerces vont être aménagés : vente de journaux, cafétéria, boulangerie. Des téléphones publics, une sanisette et un appareil photo automatique sont d'ores et déjà en service.

La sécurité est assurée grâce à vingt-six caméras qui permettent aux agents du RER de visualiser l'ensemble des espaces publics et une vingtaine d'inter-



Le RER à quai à Val d'Europe.

phones offrent aux voyageurs la possibilité d'entrer en contact avec un agent pour une information ou en cas de problème.

La gare routière

Elle a été réalisée par le Syndicat d'agglomération nouvelle (SAN) des Portes de la Brie qui a fait appel pour sa conception à Louis Sirvin, l'architecte de la gare RER. La maîtrise d'œuvre de ces travaux a été assurée par Urbiel, filiale de la RATP. Les couvertures des quais bus présentent de grandes similitudes avec celles des quais et des escaliers du RER, et le tout forme un ensemble cohérent. Des arbres agrémentent l'espace en apportant une touche végétale. La gare routière accueille sept lignes d'autobus du réseau PEP'S reliant le quartier de Val d'Europe aux autres pôles de transport du secteur, les gares de Lagny, Chessy, Bussy-Saint-Georges et Torcy, en desservant au passage les nouveaux quartiers en développement. Les départs de ces lignes sont regroupés autour d'un quai central et les arrivées se font sur un quai latéral à l'extrémité duquel se trouve la liaison avec le RER.

Le parc de stationnement

A proximité du bâtiment sud se situe le parc relais pour le rabattement des automobilistes vers le RER. Il a été réalisé par la commune de Montévrain. Il est aménagé au niveau du sol et sa capacité actuelle est de 276 places. Cette capacité pourra être étendue par la construction de niveaux supplémentaires.

Le déroulement du chantier

La plus forte contrainte était le maintien en exploitation de la ligne RER avec une circulation de trains à la vitesse de 120 km/h. Tous les travaux au-dessus ou à proximité immédiate des voies devaient donc être réalisés de nuit pendant l'inter interruption de l'exploitation. Le chantier a démarré au cours de l'été 1999. La première phase a consisté à réaliser une couverture de la tranchée du RER sur une longueur de 95 m à l'aide de poutres précontraintes et préfabriquées. Cette couverture était destinée à recevoir le bâtiment nord de la gare, ainsi que la place et la rue aménagées par EpaFrance.

La principale originalité du chantier a été la réalisation de voiles en béton de courbure variable, pour constituer les galets, à l'aide de coffrages métalliques dont le cintrage pouvait être réglé pour suivre au plus près les plans des architectes.

Le coût de l'ensemble des travaux de construction de la gare RER intégrant la couverture des voies sur 33 m pour aménager la rue et une partie du parvis s'élève à 78,6 MF HT aux conditions économiques du 1^{er} janvier 1998. Le financement a été réparti de la façon suivante :

- 26 MF pour le Syndicat des transports d'Ile-de-France,
- 26 MF pour la région Ile-de-France,
- 20 MF pour le SAN des Portes de la Brie,
- 6,6 MF pour la RATP.

L'ensemble du pôle d'échange a été mis en service mi-avril 2001.



Le centre commercial du quartier Val d'Europe.

La gare routière.

HISTORIQUE LES 30 ANS DU RER

Du début des travaux en 1962 à l'ouverture du tronçon central en 1977, quinze ans ont été nécessaires pour réaliser l'essentiel du Réseau Express Régional (RER) exploité par la RATP. Ainsi un projet datant des années 1920 est-il enfin réalisé pour résoudre le délicat problème de la diffusion des voyageurs dans Paris, par un moyen de transport sûr et rapide. Exploité aujourd'hui par la RATP et la SNCF, le RER constitue l'ossature essentielle du transport francilien.

HISTORY THE RER IS 30 YEARS OLD

From starting work in 1962 to opening the main trunk in 1977, it took fifteen years to build the main structure of the RER operated by the RATP. A project dating from the 1920s finally came to fruition to solve the difficult problem of carrying passengers throughout Paris via a fast, reliable means of transport. Now run by the RATP and the SNCF, the RER forms the essential structure for transport in the Paris region.

GESCHICHTE 30 JAHRE S-BAHN

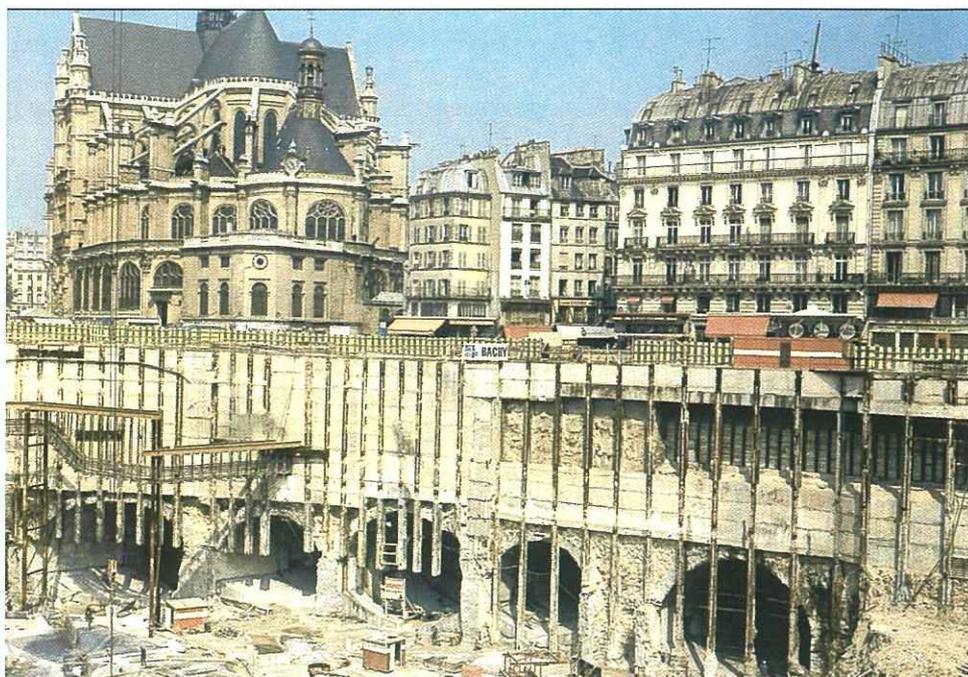
Vom Beginn der Bauarbeiten in 1962 bis zur Eröffnung des zentralen Streckenabschnitts in 1977 waren fünfzehn Jahre erforderlich um den Hauptteil der von der RATP betriebenen S-Bahn zu realisieren. Ein Projekt, das in den 20er Jahren seinen Ursprung hat, findet so seinen Abschluss und löst das delicate Problem des Transports der Fahrgäste in Paris mit einem schnellen und sicheren Verkehrsmittel. Die S-Bahn, die heute von der RATP und der SNCF betrieben wird, bildet das Rückgrat des Regionalverkehrs in der Ile-de-France.

RESENA HISTORICA LOS 30 ANOS DEL RER

Desde el inicio de los trabajos en 1962 hasta la apertura del tramo central en 1977, se han requerido quince años para realizar lo esencial del RER operado por la RATP. Es así como un proyecto que data de los años 1920 por fin ha sido llevado a cabo para resolver el delicado problema de la difusión de los pasajeros en París, por un medio de transporte seguro y rápido. Al ser operado hoy en día por la RATP y la SNCF, el RER constituye el armazón esencial del transporte en Ile-de-France.

HISTORIQUE

Les 30 ans du RER



Le "trou des Halles" et les cinq tunnels du RER en 1975.

par Jean Tricoire,
département Patrimoine

Après la Première Guerre mondiale, l'extension de la banlieue et l'expansion démographique rendent nécessaire une meilleure desserte de la région parisienne. Le réseau Etat (Saint-Lazare) apporte une première réponse en électrifiant, dès 1924, ses lignes de banlieue pour assurer de meilleures dessertes et un plus grand confort pour les voyageurs. Dix ans plus tard, le métro sort de son carcan parisien pour irriguer les communes limitrophes de la capitale.

D'une façon plus générale, une réflexion d'ensemble commence à être menée sur la simultanéité entre la réalisation de lignes de transport et la planification de nouvelles zones d'habitat. Plusieurs projets - Jayot et Bourgeois - dessinent des lignes

rapides transversales d'orientation nord-sud et est-ouest.

En 1936, le plan Ruhlmann-Langevin de la CMP propose la réalisation d'un "métropolitain express" constitué de trois transversales à grand gabarit. Ce projet reste lettre morte. Seule l'électrification de la ligne de Sceaux, en 1937-1938, et son rattachement à la CMP constituent ce qui fut une première ébauche du métro régional.

■ LE METROPOLITAIN EXPRESS

Après le second conflit mondial, dès 1950, l'idée d'un réseau régional refait surface, mais les priorités sont ailleurs. La toute jeune RATP doit remettre son réseau en marche avec des moyens financiers très limités. Il est donc urgent d'attendre. L'électrification de la ligne de Vincennes est citée avec insistance comme l'annonce d'un futur nouveau réseau. La région parisienne connaît une forte expansion, les déséquilibres géographiques s'amplifient et les transports, comme leurs utilisateurs, sont au bord de l'asphyxie. Les chiffres de 1954 font état de 522 000 voyageurs arrivant chaque jour dans les gares Saint-Lazare, du Nord, de l'Est, de Denfert-Rochereau, de Lyon et d'Austerlitz. Ils provoquent des engorgements très importants sur des lignes de métro qui sont elles-mêmes au bord de l'implosion.

Un rapport du ministère de la Construction de février 1960 souligne qu'"il est à prévoir que, d'ici à quelques années, les déplacements à l'intérieur de la région parisienne seront considérablement aggravés par la paralysie plus ou moins complète des différents moyens de transport utilisés aujourd'hui. La création d'un réseau ferré régional express deviendra une nécessité impérieuse".

En 1959, alors qu'est créé le Syndicat des transports parisiens (STP), la RATP apure les reports déficitaires de son compte d'exploitation. Elle peut alors envisager un avenir plus serein. Le rapport annuel de 1960 souligne : "la Régie peut maintenant se consacrer à la mise en œuvre de solutions qui permettront de répondre aux besoins de la population parisienne". Elle adopte une politique volontariste et reprend son projet de grandes lignes transversales :

- une ligne est-ouest raccordant les lignes de Saint-Germain-en-Laye et de Maisons-Laffitte à la ligne de la Bastille,
- une ligne nord-sud raccordant la ligne de Sceaux et celles du réseau Montparnasse aux lignes des banlieues nord et est,
- la jonction Invalides-Orsay.

Ces orientations sont reprises en 1960 dans le Plan d'aménagement et d'organisation générale de la région parisienne (Padog), l'un des premiers documents présentant une remise en ordre de la région parisienne demandée par Charles de Gaulle, le président de la République.



La gare de Vincennes, place de la Bastille.

■ DECISIONS ET PREMIER COUP DE PIOCHE

En 1958, le Centre national des industries et techniques (Cnit) est inauguré et l'établissement public d'aménagement de la région de La Défense (EPAD) est créé. Il s'agit de deux événements majeurs pour le vrai lancement d'un Réseau Express Régional. Il est indispensable de bien desservir ce vaste ensemble tertiaire comme de soulager la ligne 1 du métro et la gare Saint-Lazare qui enregistrent des chiffres record de trafic, notamment aux heures de pointe. En 1959, un rapport du Fonds de développement économique et social (FDES) rappelle que : "c'est par une transversale est-ouest que doit commencer la réalisation du réseau régional". Le comité interministériel du 14 mars 1960 décide donc de la construction, en première étape, d'une "ligne de métro à grand gabarit" entre le rond-point de La Défense et le pont de Neuilly. Il est intéressant de noter la forme sémantique de cette expression qui associe métro et grand gabarit comme lors des querelles de la fin du XIX^e siècle sur la construction du métropolitain.

La RATP apparaît comme l'élément moteur dans cette affaire. A cette époque, la SNCF cherche à se dégager de ses lignes secondaires et de banlieue pour se consacrer aux seules grandes lignes. La Régie obtient que cette nouvelle ligne soit prolongée, à l'ouest, jusqu'à la gare SNCF de la Folie-Nanterre et, à l'est, jusqu'à l'Etoile, point de correspondance avec le métro.

Le 6 juillet 1961, Robert Buron, ministre des Transports, donne le premier coup de pioche symbolique au pont de Neuilly. Les travaux ne débutent réellement qu'en 1962 avec la traversée sous-fluviale de la Seine. Entre-temps, le gouvernement a autorisé l'électrification de la ligne de la Bastille et décidé que le terminus parisien de Bastille serait abandonné au profit d'une nouvelle gare souterraine à la place de la Nation desservie par quatre lignes de métro.

Le Schéma directeur d'aménagement et d'urbanisme (SDAU) de la région parisienne de 1965, établi sous l'autorité du préfet Paul Delouvrier, intègre, après coup, cette ligne est-ouest (Saint-Germain-en-Laye-Boissy-Saint-Léger) avec deux



La traversée sous-fluviale de la Seine au pont de Neuilley.

branches, l'une vers Montesson à l'ouest, l'autre vers la ville nouvelle de Marne-la-Vallée à l'est. Deux autres lignes RER d'orientation nord-sud sont prévues avec, comme objectif prioritaire, la desserte des villes nouvelles :

- à l'ouest, entre Cergy et Trappes *via* Auber et Montparnasse,
- à l'est, entre, d'une part, Valmondois ou Roissy et, d'autre part, Evry et Melun *via* les gares du Nord, de l'Est, de Lyon et d'Austerlitz.

Ce schéma présente une caractéristique qui va rapidement devenir un inconvénient majeur : il impose la réalisation d'un kilométrage important de lignes nouvelles.

■ DES LIGNES REGIONALES

Première étape de la constitution de la ligne est-ouest, la ligne Nation–Boissy-Saint-Léger, électrifiée et intégralement modernisée par la SNCF, est mise en service sous le label RATP le 14 décembre 1969. Les voyageurs découvrent de nouvelles gares et un matériel roulant qui n'a plus rien à voir avec les vieux trains à vapeur d'un autre âge. Au nouveau terminus de Nation, la presse parle déjà de "cathédrale souterraine" et certains s'étonnent du gigantisme des installations. Mais, rappelons-nous des débuts du métro avec ses "immenses" stations de 75 m de longueur accueillant des trains de 25 m, qu'il faut rallonger soixante ans plus tard. Il faut toutefois admettre aussi que la construction du RER fait entrer les transports parisiens dans l'ère moderne. Il s'agit pour l'Etat et la Région de redorer le blason de la capitale et, pour la RATP, de réaliser la première grande œuvre de son existence. Le RER sera pour la Régie ce que sera bien plus tard le TGV pour la SNCF : une réalisation ambitieuse et motivante pour tous les agents, porteuse d'avenir, mais avant tout utile aux voyageurs franciliens.

Le tronçon La Défense–Etoile, entièrement nouveau, est ouvert le 21 février 1970. Deux autres ouvertures au public suivent : Etoile–Auber le 23 novembre 1971 et La Défense–Saint-Germain-



■ LEUR INTERCONNEXION

Constituer un RER, d'une part, en utilisant au maximum les infrastructures existantes en banlieue et, d'autre part, en en créant de nouvelles dans Paris, fait apparaître l'obligation d'une intégration des lignes de la RATP et de la SNCF-banlieue. Depuis quelques années, cette dernière s'intéresse à nouveau à son réseau de banlieue. Les investissements consentis sont là pour en témoigner. Il s'agit de faire circuler dans les mêmes tunnels des rames RER communes à la RATP et à la SNCF, offrant ainsi aux voyageurs un réseau unique.



Les volumes du RER étonnent, ici la gare de Nation.



RATP - DR

Un MS61 à la station Charles de Gaulle-Etoile.

Désormais, le RER doit comprendre trois lignes :

- la ligne A : Saint-Germain-en-Laye-Boissy-Saint-Léger et Marne-la-Vallée,
- la ligne B : ligne de Sceaux reliée à une ligne de la banlieue nord,
- la ligne C par la jonction Invalides-Orsay reliant les lignes SNCF de Versailles-Rive-Gauche à celles de la banlieue sud-ouest.

En complément, une ligne D doit être constituée par la circulation de trains de banlieue SNCF entre une autre ligne de la banlieue nord et celles du réseau sud-est *via* les tunnels du RER entre Gare du Nord, Châtelet-Les-Halles et Gare de Lyon. Ce schéma, dit d'interconnexion, va corriger certaines conséquences du choix initial d'un réseau à petit gabarit (le métro) n'autorisant ni une bonne pénétration, ni une bonne diffusion des voyageurs dans Paris. Le Syndicat des transports parisiens prend en considération le schéma de principe de l'interconnexion, en mars 1976, et toutes les nouvelles dispositions sont inscrites au schéma directeur révisé.

■ LA NAISSANCE DU RER

Le 9 décembre 1977 marque une date importante dans l'histoire du RER. Ce jour-là sont inaugurés :

- le tronçon central entre Auber et Nation, *via* Châtelet-Les-Halles et Gare de Lyon, reliant les lignes de Saint-Germain-en-Laye et de Boissy-Saint-Léger qui constituent désormais la ligne A du RER,
- la branche Vincennes-Noisy-le-Grand Mont-d'Est, première étape de la desserte de la ville nouvelle de Marne-la-Vallée par la ligne A,
- le prolongement de la ligne de Sceaux à Châtelet-Les-Halles, qui devient la ligne B du RER, offre une correspondance avec la ligne A. Avec cette triple inauguration, le RER devient une réalité tangible. Il est désormais possible de traverser Paris à grande vitesse, d'arriver au centre de la capitale sans changement et de correspondre entre deux lignes régionales. C'est exactement le but imaginé à l'origine par les concepteurs du RER. ■

LE RER DANS LE SCHEMA DIRECTEUR DE 1965

Document essentiel dans l'organisation spatiale de la région parisienne, le schéma directeur d'aménagement de la région de Paris, publié en 1965, accorde une place importante aux transports. Prenant en compte des besoins accrus en la matière, le SDAU réaffirme qu'ils sont les "éléments majeurs de l'ossature régionale". Les choix ne portent pas uniquement sur une politique des transports, mais ils déterminent "les principes mêmes de la future organisation urbaine".

En regard de ces principes, le SDAU définit des options pour les diverses zones de l'agglomération. Il distingue le centre où la priorité est accordée aux transports en commun, des nouvelles zones d'urbanisation où ceux-ci entrent en complémentarité avec la voiture particulière. Le fer est néanmoins clairement identifié comme étant le meilleur moyen de desserte entre Paris et les nouvelles zones d'urbanisation, notamment les villes nouvelles.

Le réseau ferré doit, selon le schéma directeur, prendre une dimension régionale et posséder des caractéristiques destinées à accroître la vitesse des déplacements. La réalisation d'un Réseau Express Régional (RER) est conçue pour répondre à ces impératifs. Dans Paris, les lignes nouvelles doivent décharger les lignes de métro les plus encombrées, drainer les flux des principales gares et permettre de bonnes correspondances avec les lignes métropolitaines. En banlieue, les stations sont implantées pour faciliter les échanges entre modes de transport.

Le plan retenu pour le RER par le SDAU de 1965 est ambitieux : 260 km pour 3 lignes, la plupart nouvelles, traversant Paris en souterrain et drainant les principaux centres d'emplois. La ligne est-ouest est celle que nous connaissons aujourd'hui avec la ligne A ; seule la branche de Montesson a été remplacée par l'interconnexion ouest vers Poissy et Cergy. En revanche, les deux lignes nord-sud (Valmondois ou Roissy-Corbeil et Cergy-Trappes) ne seront pas réalisées. Elles présentaient l'inconvénient "d'ignorer", parfois totalement, le réseau ferré existant et auraient donc entraîné de lourds investissements. Des solutions alternatives seront imaginées plus tard en faisant appel soit aux lignes SNCF banlieue, soit au métro. Il faut cependant noter les possibilités intéressantes de liaisons tangentielles au nord et au sud de l'agglomération qui n'existent toujours pas aujourd'hui de façon satisfaisante.

ENTRETIEN AVEC ROGER BELIN

PRÉSIDENT DU CONSEIL D'ADMINISTRATION DE LA RATP DE 1964 À 1981

Vous avez été président de la RATP de 1964 à 1981, quelle est la réalisation dont vous êtes le plus fier ?

Cette réalisation est sans conteste la construction et la mise en service du RER. C'est une construction qui a été très longue puisque les travaux ont réellement commencé en 1962 et que le tronçon central de la ligne A a été inauguré en décembre 1977, le jour même où la ligne de Sceaux était prolongée de Luxembourg à Châtelet-Les-Halles.

Cela ne s'est pas passé sans difficultés de toutes natures.

Il s'agissait en effet d'un projet nécessitant un volume très important de travaux, donc des coûts très élevés et, par suite, de longs délais. Nous avons connu, dès 1965, ce que j'appellerais une première crise de confiance due à des difficultés techniques et financières. Au plan technique, le bouclier qui creusait le tunnel entre Neuilly et La Défense a connu de gros problèmes qui ont retardé l'avancement des travaux. L'autre difficulté était d'ordre financier. L'estimation initiale du projet avait été faite grossièrement et il a fallu la réviser en très forte hausse. Ceci, bien sûr, n'a pas manqué d'attiser les critiques de la presse mais, aussi, celles de certains élus. Pour ces derniers,

le RER était un projet inutile, l'un d'entre eux parlant même de "métro des pâquerettes". Mais, heureusement, nous avons l'appui du district, l'ancêtre de la région. Le schéma directeur de 1965 avait entériné le projet sans envisager, à mon grand regret, le prolongement de la ligne de Sceaux à Châtelet.

Quelle a été la réaction de la RATP face à ces critiques ?

Nous avons pris la décision, avec le directeur général, Pierre Weil, de créer au sein de la Régie une direction qui prendrait en charge l'ensemble des travaux présents et à venir afin d'être plus efficaces. Ainsi, est née la direction des Travaux neufs, organisme qui s'est révélé d'une remarquable efficacité. Nous avons ensuite établi un phasage de réalisation du RER, car nous ne pouvions pas tout faire en même temps pour les raisons que je vous ai expliquées. J'ai obtenu une modification dans l'ordre de réalisation : la branche est de la future ligne A, celle de Boissy-Saint-Léger, passant avant celle située à l'ouest. Le tunnel entre Saint-Mandé et Nation était en effet plus facile à réaliser que celui situé à l'ouest entre La Défense et Auber avec la Seine à franchir. Il a fallu aussi convaincre les élus régionaux et locaux de l'intérêt de la ligne nouvelle et leur

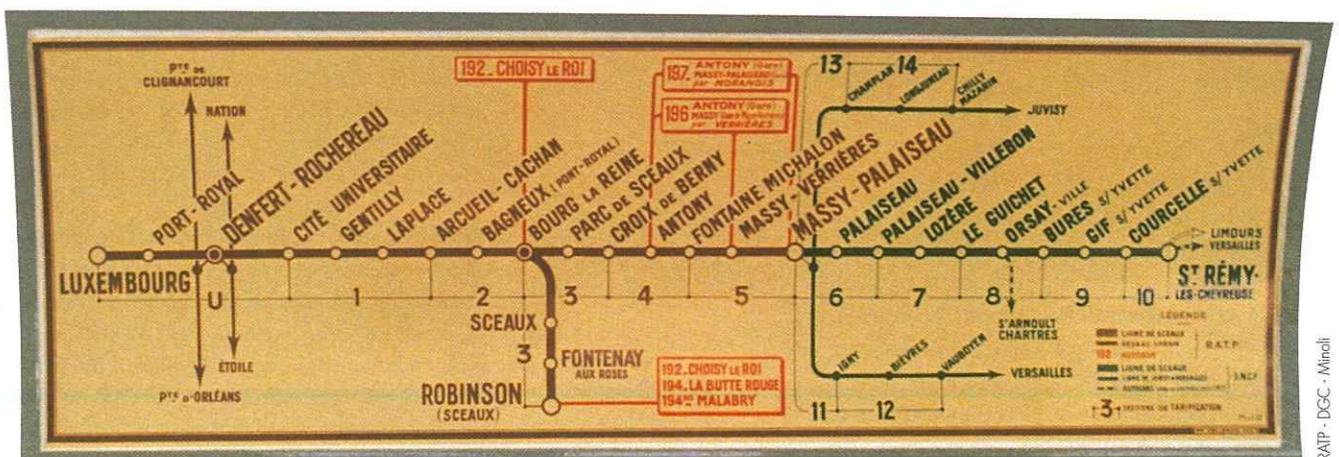


Roger Belin, ancien président de la RATP.

montrer qu'il n'y avait pas d'opposition, comme nous l'entendons dire souvent, entre la construction du RER et les prolongements du métro en banlieue. L'une pouvait aller avec les autres.

Vous avez évoqué la première crise concernant le RER, qu'en a-t-il été de la seconde ?

Vous savez que le tronçon Nation—Boissy-Saint-Léger a été ouvert en décembre 1969 et le tronçon ouest Saint-Germain—Auber entre 1970 et 1972. La deuxième crise a eu lieu dès la fin 69/début 70. Le débat portait alors sur la réalisation du tronçon central entre Auber et Nation qui relierait ces deux lignes opposées. La RATP réclamait cette jonction avec force, tandis que Matignon et le ministère des Transports étaient très réservés. On en arriva presque à un blocage. Des voix s'élevaient encore pour dire que le RER ne servait pas



Plan de trappe de la ligne de Sceaux, première ligne régionale de la RATP.

à grand-chose, et qu'une ligne à petit gabarit, un minitube, était suffisant. Nous avons néanmoins un soutien important en la personne du préfet de région, Maurice Doublet, qui était également tout à fait favorable à l'arrivée de la ligne de Sceaux à Châtelet. En outre, la Ville de Paris était très pressée de réaliser l'opération des Halles et soucieuse d'y réaliser un important nœud de communications.

Comment ce blocage fut-il dépassé ?

Je suis allé voir le président de la République, Georges Pompidou. Nous avons évoqué les difficultés techniques dont il était fort bien informé. Mais, j'ai surtout plaidé le dossier du tronçon central qui donnait tout son sens à la ligne est-ouest du RER. Le président m'a entendu et le projet s'est débloquent fort heureusement quelques semaines plus tard.

On a dit à l'époque que le RER était trop luxueux, qu'on avait vu trop grand.

Je ne peux pas être d'accord avec cette affirmation. Nous accomplissions un travail pour l'avenir de la région parisienne avec — nous en avons conscience — des trafics très sous-estimés à l'époque. Seule la gare de Nation pouvait paraître un peu grande car conçue comme un terminus provisoire, ce qu'elle fut pendant huit ans. En tout cas, le conseil d'administration dans son ensemble était solidaire des décisions prises.

A l'origine, le RER était exploité exclusivement par la RATP, aujourd'hui, elle est très minoritaire dans l'exploitation du réseau. Quel est votre sentiment sur ce point ?

Ceci est le résultat de l'histoire. Dès 1938, la ligne de Sceaux fut rattachée à la Compagnie du chemin de fer métropolitain. En outre, plus tard, le principe de rattachement de la ligne de la Bastille à la RATP avait été acquis. A l'époque de la naissance du RER, la SNCF ne s'intéressait pas au service banlieue. La RATP qui voulait desservir La Défense se sentait, en revanche, très concernée par le projet. Si pour la SNCF, le transfert de la ligne de la Bastille à la RATP ne posa pas de problème, il en fut tout autrement pour celle de Saint-

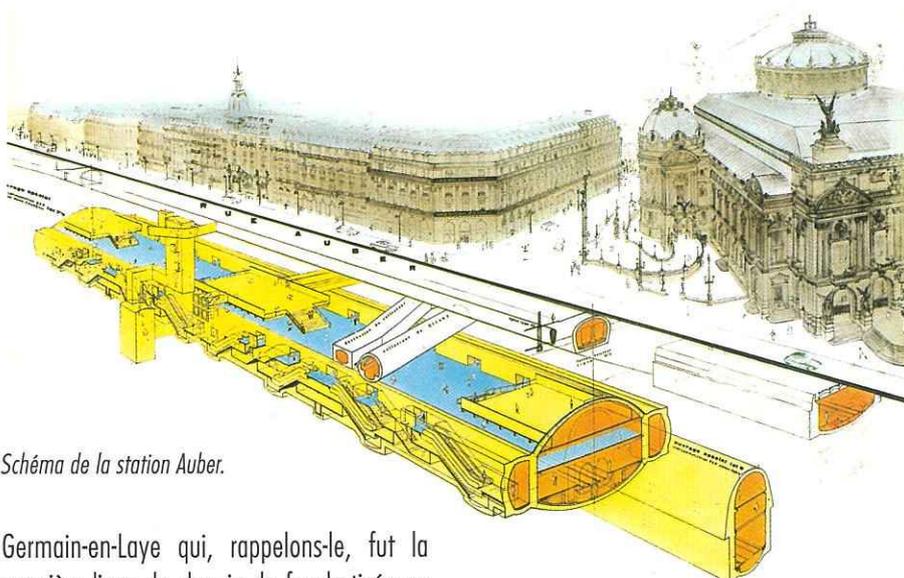


Schéma de la station Auber.

Germain-en-Laye qui, rappelons-le, fut la première ligne de chemin de fer destinée au transport des voyageurs. J'ai entendu dire à la SNCF : "on ne recommencera plus". Au fil des ans, les choses ont changé. La SNCF s'est à nouveau intéressée à la banlieue, un directeur général adjoint chargé de ces questions a été nommé. En ce qui me concerne, j'ai toujours été partisan d'une unité d'exploitation du RER. Cela ne s'est pas fait. Le principe de l'interconnexion tel que nous le connaissons aujourd'hui a été retenu et il donne de bons résultats.

D'une façon plus générale, quel souvenir gardez-vous de la RATP des années 60 quand vous en avez pris les commandes ?

Force est de constater qu'au début des années 60, la RATP sortait difficilement d'une période où l'absence d'investissements et les problèmes financiers favorisaient l'immobilisme. Il fallait manifestement faire bouger les choses. Pour ce faire, je me suis employé à obtenir de l'Etat, de la région et des départements des crédits budgétaires mieux adaptés à nos besoins et de longues possibilités d'emprunt. La RATP a pu, dès lors, mener à bien un ambitieux programme tendant à renouveler les matériels roulants et les installations fixes, à étendre les réseaux et à moderniser leurs conditions d'exploitation. Je note que, s'agissant du métro, nous avons, en 1966, choisi de renouveler nos trains avec du matériel "fer", non pas que le matériel "pneu" nous ait déçus, mais seulement parce que la transformation de la voie exigeait des délais et des coûts trop importants. J'ai tenu cependant à ce que la

ligne 6 soit équipée de matériel "pneu" pour bien montrer à tous les réseaux français ou étrangers qui y avaient recours que nous n'abandonnions pas cette technologie et qu'elle gardait toute notre confiance. Je ne peux que me féliciter de la voir utilisée pour Météor.

En définitive, lorsque, atteint par la limite d'âge, je quitte mes fonctions, je laisse une entreprise profondément transformée qui a su, tout en maîtrisant les coûts, améliorer grandement la qualité de ses prestations.

Voire plus grand regret ?

Mon plus grand regret concerne la desserte des aéroports que nous n'avons pas pu mener à bien et notamment celle d'Orly par le prolongement d'une des lignes 5 ou 7.

(Entretien réalisé par Jean Tricoire et Henri Zuber).



Les MS61 sur la ligne de Sceaux électrifiée.



Le tramway de Strasbourg.

RATP - DGC - J. Tricote

2001-2007 : LES GRANDS PROJETS DE TRANSPORTS URBAINS

Dans le numéro d'octobre 2001, le mensuel "Transport public" présente une intéressante projection sur les futures réalisations des villes françaises en matière de transports urbains, dont certaines ont élu de nouveaux maires.

Brève revue d'une France en sites propres.

Annecy : dès 2002, les bus disposeront de six kilomètres de voie en site propre dans le centre-ville avec aménagement des points d'arrêt. Un nouveau plan de circulation complétera cette politique de conquête du territoire par les transports en commun.

Bordeaux : pour éviter l'aspect inesthétique des fils de contact alimentant le tramway, la ville s'équiperait d'une prise de courant par le sol si le système actuellement testé donne toute garantie de fonctionnement et de sécurité. Affaire à suivre en attendant la mise en service, en 2003, des trois premières lignes de la capitale aquitaine.

Brest : la municipalité hésite toujours à réaliser un tramway est-ouest rejeté par référendum il y a quelques mois. Un site

propre nord-sud est en cours de réalisation. La SNCF évoque l'idée d'un tram-train entre Brest et Landerneau.

Caen : le tramway sur pneu est en cours d'installation sur 15,5 km. Les essais de matériel roulant sont prévus pour 2002 et une seconde ligne pour 2008.

Clermont-Ferrand : la ville a également choisi le transport sur pneu, ce qui n'étonne personne dans la "patrie" de Michelin. Une ligne nord-sud de 14 km doit être mise en service en 2005.

Dunkerque : le bus a la priorité dans les aménagements de sites propres. Le contrat de plan prévoit un train express régional (TER) entre Dunkerque et Adinkerque pouvant éventuellement devenir un tram-train.

Grenoble : déjà dotée de deux

lignes de tramway, envisage la construction d'une troisième ligne d'orientation est-ouest, pour 2005. Une ligne de bus express entre Grenoble et Meyland et un tram-train entre la capitale du Dauphiné et Voiron sont à l'étude.

Le Mans : la future ligne de tramway nord-sud de 14 km est en bonne voie. Après études et enquête publique, ce nouvel axe pourrait entrer en service en 2006. Une seconde ligne d'orientation est-ouest est envisagée.

Lyon : la ligne 2 du tramway est prolongée sur 5 km. Les trolleybus commencent à être remplacés par des Cristalis. A très court terme, d'importantes réunions vont proposer un plan pour les transports urbains.

Marseille : le tramway bouge.

La ligne 68 sera rénovée et prolongée de 9,6 km vers l'ouest, puis le nord. Une seconde ligne de 5 km desservant notamment la gare de Blancarde est envisagée. Enfin, les deux lignes du métro seront prolongées avec création de plusieurs pôles d'échanges intermodaux.

Maubeuge : le projet de ligne de bus en site propre sur 10 km entre le centre-ville et Hautmont n'est pas remis en cause. La date de mise en service reste 2004.

Montpellier : la municipalité mise sur le tramway. La ligne 1 sera prolongée de 0,5 km. Le tracé d'une deuxième ligne centre-ville est à l'étude. Une troisième est envisagée entre l'ouest et Palavas-les-Flots. En raison du succès de la ligne 1, les 28 rames Citadis seront allongées à 40 m et deux rames supplémentaires seront commandées.

Mulhouse : deux lignes de tramway urbain d'une quinzaine de km d'orientation nord-sud et est-ouest seront réalisées pour 2005. Vers 2007, ces deux lignes pourraient être raccordées à des lignes ferroviaires et devenir des trams-trains.

Nancy : la prudence est de mise après les déboires des premières rames de tramway sur pneu. Mises au point, réglages, essais et homologations seront nécessaires avant une (re)mise en service de la première ligne.

Nantes : le tramway a depuis longtemps trouvé ses lettres de noblesse. Plusieurs prolongements de ligne sont prévus pour 2004 et 2006. Mais l'agglomération mise aussi sur un site propre bus de 3 500 m avec utilisation de l'autoroute A 804 et sur la mise en service de la liaison ferroviaire Nantes-Vertou.

Nice : une ligne de tramway de 8,5 km est prévue pour 2006. Elle pourrait être prolongée vers une ligne SNCF à l'est, en attendant qu'un nouveau site propre pour bus relie le centre à l'aéroport.

Orléans : la nouvelle équipe municipale veut tout remettre à plat. Il est indispensable de mieux mettre les bus en correspondance avec le tramway. Pour le projet d'une seconde ligne, il semble urgent d'attendre.

Reims : la municipalité a décidé de ne pas réaliser de ligne de tramway ; elle semble préférer les sites propres pour bus.

Rennes : le VAL sera prêt pour mars 2002. Le site propre pour bus ouvert en 2001 devrait être prolongé de 5 km à l'horizon 2005.

La Rochelle : le tram expérimental a été mis en service sur 1 400 m et un site propre bus est fonctionnel depuis fin septembre. Pour le transformer en ligne de tramway, il n'y a, semble-t-il, qu'un petit pas à franchir.

Rouen : la nouvelle majorité est favorable à l'achèvement des travaux des trois lignes de bus guidés Teor. Pour le reste, le tramway sur pneu semble l'intéresser.

Saint-Étienne : une seconde ligne de tramway de 8 km est envisagée pour 2005 ou 2006. Une ligne de tram-train est également à l'étude avec une difficulté supplémentaire liée au fait que le tramway est ici à voie métrique.

Strasbourg : la nouvelle équipe municipale entend relancer le programme de tramway. Plusieurs prolongements sont prévus et une nouvelle ligne devrait desservir le pôle des institutions européennes. Un projet de tram-train est en cours d'étude.

Toulouse : la ligne A du VAL sera prolongée de 4 km en 2004 et la ligne B sera construite sur 16 km pour une mise en service prévue en 2007.

Valenciennes : la première ligne du tramway a été déclarée d'utilité publique. Longue de 9,4 km, elle sera mise en service en 2005, puis prolongée vers Denain en 2006.

D'après *Transport public*, 10/2001

TÉHÉRAN

LE METRO VA S'ETENDRE

Étudié par la Sofretu dans les années 70, le métro de Téhéran est resté pendant longtemps inachevé. En 1986, les travaux reprennent, mais la guerre Iran/Iraq n'est pas propice à un avancement rapide. Au début des années 90, grâce à une aide internationale, notamment chinoise, les travaux adoptent enfin un rythme de croisière. En mars 1999, une première ligne de 31,5 km (ligne 5) est ouverte au public avec trois stations. D'autres stations sont prévues dans les prochaines années. Cette ligne suburbaine est desservie par des trains à deux niveaux. Le vrai métro concerne la mise en service, en février 2000, de la partie occidentale de la ligne 2 : 9,4 km pour huit stations, plus

une nouvelle en mars 2001. A terme, cette ligne devrait mesurer 20,4 km et desservir dix-neuf stations en 2002. En août 2001, la première partie de la ligne 1 a été ouverte sur 8,5 km avec dix stations. Elle est en correspondance avec la ligne 2 à la station Imam Khomeyni. Fin 2002, elle sera prolongée de 6 km vers le nord avec sept nouvelles stations.

Le *Teheran Urban and Suburban Railway Co* (TUSRC) a d'autres projets d'extension pour desservir une agglomération en plein développement. Le financement est en très grande partie assuré par des banques chinoises.

D'après

Urban Transport International

LONDRES

DES CAMERAS POUR LES BUS A ETAGE

Les célèbres bus à impériale de la capitale britannique vont être équipés de quatre caméras pour surveiller l'étage supérieur du véhicule. Il s'agit

ainsi de rassurer les voyageurs qui hésitent parfois à occuper cet espace. La totalité du parc londonien devrait être équipée en 2006.



Bus à impériale londonien.

MADRID

**DOUBLEMENT
DU TRONÇON CENTRAL
ATOCHA-CHAMARTIN**

La capitale espagnole possède deux grandes gares : Chamartín au nord et Atocha au sud. Elles sont reliées entre elles par un tunnel à deux voies desservant deux gares intermédiaires – Nuevos Ministerios et Recoletos – par où transitent chaque jour quelque 480 trains. L'exploitation de ce tronçon central atteint déjà un seuil critique que l'augmentation du trafic banlieue va aggraver. Par cet itinéraire, il est aussi envisagé de relier la ligne à grande vitesse Séville-Madrid déjà en service et celle qui unira, en 2006, la capitale espagnole à Barcelone. D'autres

projets vont se réaliser et charger encore plus un axe déjà bien occupé.

Les autorités gouvernementales et régionales et les chemins de fer espagnols envisagent donc la construction d'un second itinéraire entre les deux grandes gares. Le projet consiste à réaliser un nouveau tunnel à double voie, parallèle au premier dans sa partie nord et qui s'en écartera entre les gares de Nuevos Ministerios et Atocha pour mieux desservir le cœur de la cité et permettre de bonnes correspondances avec trois lignes de métro.

PORTO

UN NOUVEAU TRAMWAY

Avec 1,2 million d'habitants, Porto est la deuxième ville du Portugal. Les autorités locales ont décidé de construire un vaste réseau de tramway à voie normale. Jusqu'à la fin des années 50, la ville possédait un réseau de tramway qui fut progressivement transformé en lignes de bus et de trolleybus. Le nouveau réseau composé d'une ligne est-ouest et d'une ligne nord-sud sera long de quelque 70 km :

50 km cédés par les chemins de fer portugais (CP), 20 km de lignes nouvelles dont 7 en souterrain dans le centre-ville. Fin 2002, l'ouverture se fera en plusieurs étapes. Le réseau sera exploité par Metro do Porto avec 72 Eurotrams construits par Bombardier (ex Adtranz au Portugal). Longs de 34,77 m, ils fonctionneront en unités doubles emmenant 9 000 voyageurs assis par heure et par sens.



AGENDA

- 06-08/02 ▶ Automatic Fare Collection, 6th International Conference **BOLOGNE** Italie www.uitp.com
- 25-27/03 ▶ SIFER 2003, 3^e Salon international de l'industrie ferroviaire **PARIS** France sifer@mackbrook.co.uk
- 08-10/05 ▶ EXPORAIL 2002 **HONG KONG** Chine www.exporail.co.uk
- 26-28/11 ▶ RAILTEX 2002 **BIRMINGHAM** Grande-Bretagne T : 44(0) 1707 278 200
F : 44(0) 1707 278 201
railtex@macbrooks.co.uk
- 25-27/03 ▶ SIFER 2003, 3^e Salon international de l'industrie ferroviaire **PARIS** France sifer@mackbrook.co.uk

**DEMANDE D'ABONNEMENT
A LA REVUE TRIMESTRIELLE DE LA RATP "SAVOIR-FAIRE"**

NOM :

PRÉNOM :

ENTREPRISE OU ORGANISME :

ADRESSE :

VILLE : Date :

CODE POSTAL : [][][][][][]

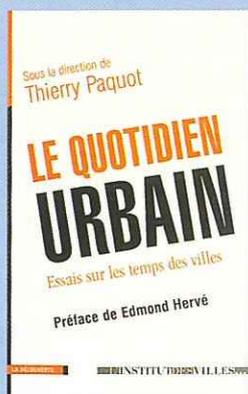
Signature :

Prix pour 4 numéros : 30,5 €
(France et étranger)

Cette commande d'abonnement ne sera prise en compte qu'accompagnée de son règlement en francs français à l'ordre de la RATP.

Elle est à renvoyer à
**RATP - REVUE "SAVOIR-FAIRE",
54, QUAI DE LA RAPEE - LAC A85 - 75599 PARIS CEDEX 12**

En application de la loi 78-17 du 6 janvier 1978 relative à l'informatique, aux fichiers et aux libertés, nous informons les souscripteurs d'abonnements que les données recueillies ci-dessus feront l'objet d'un traitement informatique et ne seront utilisées qu'à seule fin d'expédition de la revue. Tout abonné désirant accéder à l'extrait de fichier le concernant et rectifier éventuellement les informations qu'il contient doit s'adresser à la Délégation Générale à la Communication de la RATP, seule destinataire des données et utilisatrice du fichier.



LE QUOTIDIEN URBAIN : ESSAIS SUR LES TEMPS DES VILLES

par **Thierry Paquot**

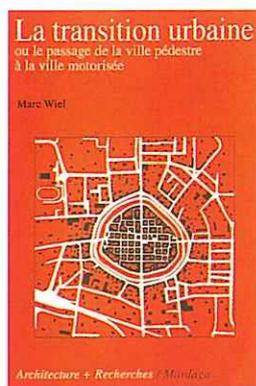
Un siècle après la naissance de la ville moderne, la généralisation de l'automobile et le déploiement des nouvelles technologies de l'information et des communications concourent à modifier les modes de vie des urbains et à imposer

de nouvelles normes temporelles faites d'instantanéité et de simultanéité. Comment faire reconnaître ces temps? Ils ne sont pas semblables suivant les appartenances sociales, professionnelles, culturelles, financières, géographiques des uns et des autres. Comment faire vivre ces temps? Ils se chevauchent, se concurrencent, se contredisent.

Ici, c'est la qualité de vie qui interpellé. Pour exemple, les services publics doivent épouser les nouveaux rythmes de vie des habitants mais aussi l'école, les commerces, les loisirs, les transports, sans parler du temps de travail qui, vraisemblablement, continuera à structurer notre quotidienneté. Paris, *La Découverte/ Institut des villes*, 2001, Collection Cahiers libres, 191 p., ISBN 2-7071-3539-9 (cote OUV1818-1)

dynamique de l'urbain intégrant le mouvement dans le socio-spatial, réconcilier le micro et le macro dans une perspective globale intégrant les aspects structuro-fonctionnels et sensibles.

Au fil de cet ouvrage, les dynamiques métropolitaines, les mobilités spatiales et les migrations, les inégalités sociales et les fragmentations urbaines, les notions de temps et de quartier, l'emprise de l'économie sur le politique et les formes urbaines sont analysées. Lausanne, Presses polytechniques et universitaires romandes, Collection Science, Technique, Société, 2001, 257 p., ISBN 2-88074-431-8 (cote OUV1819-1)



LA TRANSITION URBAINE OU LE PASSAGE DE LA VILLE PEDESTRE A LA VILLE MOTORISEE par **Marc Wiel**

Ce livre tente de répondre à la question : demain, quelle mobilité dans quelle ville? Dans la première partie, l'auteur analyse comment la mobilité facilitée redessine la ville et la transforme radicalement, les logiques sous-jacentes à l'occupation du sol des diverses formes d'activités, et la prospective à esquisser. Dans la seconde partie, il analyse notre aptitude à contrôler les processus, compte-tenu des politiques nationales ou locales et de nos institutions. Puis, l'auteur s'interroge sur le sens de ces transformations avant de faire différentes propositions à visée opérationnelle. Sprimont (Belgique), Mardagat Pierre, 1999, 151 p., ISBN 2-87009-703-4 (cote OUV1802-1)

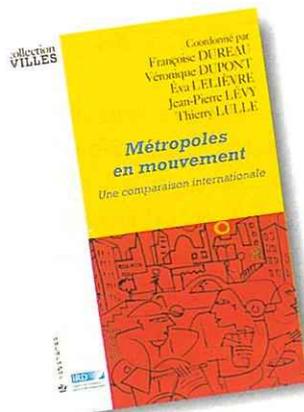
contemporaines, ce livre propose une approche particulière : les mobilités spatiales et leurs rôles dans les recompositions des territoires métropolitains. En situant les mobilités résidentielles et quotidiennes au cœur d'une approche compréhensive de la métropolisation, le parti est de considérer les habitants comme des acteurs à part entière des dynamiques urbaines.

Paris, Institut de recherche pour le développement/Economica, Collection Villes, 2000, 656 p., annexe, ISBN 2-7099-1457-3 (cote OUV1817)

ENJEUX DE LA SOCIOLOGIE URBAINE

par **Michel Bassand**

Ce livre amorce une nouvelle manière d'appréhender et de répondre aux innombrables questions posées par la sociologie urbaine contemporaine pour laquelle les auteurs ont identifié quatre enjeux : s'approprier les apports d'autres disciplines de la recherche urbaine, intégrer le pouvoir comme dimension centrale de l'analyse sociologique des mutations urbaines, développer une approche



METROPOLES EN MOUVEMENT : UNE COMPARAISON INTERNATIONALE

par **Françoise Dureau,
Véronique Dupont,
Eva Lelièvre, Thierry Lulle,
Jean-Pierre Lévy**

La seconde moitié du XX^e siècle se distingue par l'émergence de grandes agglomérations au sein desquelles se développent de nouvelles dynamiques. Force est de reconnaître la diversité des formes et des temporalités métropolitaines : la mondialisation de l'économie ne signifie pas pour autant l'uniformisation du monde. Afin de mieux comprendre les dynamiques

PUBLICATIONS CONSULTABLES A LA MEDIATHEQUE RATP

Elle met à votre disposition des informations sur les transports publics urbains en France et à l'étranger ainsi que les archives de l'entreprise.

Unité spécialisée "Mémoire de l'entreprise-Information documentaire" département du Patrimoine, LAC C 21 - 54, quai de la Rapée, 75012 Paris. ☎ : 01 44 68 21 04 M°, RER, bus : Gare de Lyon.

DANS LA REVUE GENERALE DES CHEMINS DE FER

Sommaire de janvier 2002

- Les camions sur les trains : l'auto-route ferroviaire transalpine.
- BB 36000 et E 402B : un cas concret d'interopérabilité.
- Les nouveaux outils de diagnostic des tunnels - Radis.

Sommaire de février et mars 2002 (extraits)

- La grande vitesse a bien failli ne pas naître.
- La LGV Méditerranée :
 - Les aménagements hydrauliques.
 - Les aménagements paysagers.
 - Les vents traversiers.
 - Les systèmes d'enclenchement informatique.
 - Les aspects aérodynamiques.
 - Les grands ouvrages d'art.
 - Les installations fixes de traction électriques.
 - Les systèmes de sécurité.
 - La maintenance de l'infrastructure.
- Les gares du TGV.
 - L'organisation des gares.
 - La conception commerciale.
 - La construction du graphique.
 - L'exploitation du TGV.
 - La conduite des TGV.
 - La marque TGV.
 - Processus d'élaboration d'un projet TGV au sein de l'entreprise ferroviaire.
 - Le matériel roulant.
 - La maintenance des TGV.
 - Eurostar et Thalys.
 - Le matériel roulant pour la future LGV Est.
 - L'évolution internationale pour les matériels à grande vitesse.
 - Le projet TGV Est européen.
 - Le rôle de RFF pour les projets de lignes nouvelles.

ECONOMIE

La RATP se mobilise pour le passage à l'euro

Ce moment crucial a été anticipé et préparé de longue date par la RATP qui s'attache à développer une relation de service attentionné avec ses voyageurs. Depuis septembre 1997, la Délégation générale pour l'euro est chargée du pilotage transversal des actions à conduire.

■ Du 15 décembre 2001 au 20 janvier 2002, une grande campagne de communication accompagnera le passage à l'euro.

■ Du 2 au 18 janvier 2002, sur près de 200 sites (métro, RER, bus), tous les jours sauf le dimanche, 1 200 accompagnateurs portant le logo "Ensemble sur la ligne euro", aideront les voyageurs à préparer leur monnaie et leur expliqueront les différentes possibilités de paiement. Au total, plus de 70% des achats de titres de transport seront "accompagnés" pendant cette période. Le nombre moyen de transactions effectuées est de 6,5 millions par mois, soit près de 220 000 transactions chaque jour pour un montant moyen de 13 euros : 37 euros pour un règlement par carte bancaire ou par chèque ; 7 euros pour un règlement en espèces.

LA RATP EST PRETE

■ Tous les systèmes de gestion interne de la Régie ont basculé à l'euro.

■ Depuis mars 1999, le double affichage en francs et en euros est effectif pour tous les tarifs de la Régie avec la possibilité de paiement en euros lors de l'utilisation du chèque ou de la carte bancaire.

■ Depuis septembre 2001, les 18 000 agents en contact direct avec la clientèle bénéficient d'une formation interne à l'euro.

■ Les 870 appareils distributeurs à l'usage du public (ADUP) pour l'achat de titres de transport et les 880 terminaux points de vente (TPV) qui équipent les guichets ont été configurés pour fonctionner en euro

dès le 1^{er} janvier prochain. Les TPV font tous les calculs de conversion et affichent les sommes à payer et à rendre en euros ou en francs.

■ Début janvier, chaque machiniste de bus disposera d'un sachet de 31 euros et d'une réglette affichant en lecture directe le rendu de la monnaie.

■ Le stockage des espèces en euros a été progressivement mis en place depuis le mois de septembre 2001.

- 10 millions de voyages chaque jour effectués par 5 millions de voyageurs.
- 18 000 agents en contact direct avec la clientèle : 11 000 machinistes, 5 000 agents de vente, 2 000 commerciaux.
- 1 200 "accompagnateurs euro" sur 200 sites à travers tout le réseau, soit 70% des transactions accompagnées début janvier.
- 82% des transactions en espèces avec un montant moyen de transaction de 13 euros.
- 82% des transactions aux équipements des guichets (880 TPV).
- 18% des transactions aux distributeurs automatiques (870 ADUP).
- 120 tonnes de pièces d'euros commandées pour le rendu de monnaie.
- 21,54 millions d'euros, le coût du passage à l'euro.
- 1,30 euro, le prix du ticket.
- 9,30 euros, le prix du carnet.

LE CALENDRIER

Dans les guichets et aux distributeurs automatiques, les voyageurs peuvent d'ores et déjà régler leurs titres de transport en euros, par chèque (chéquier en euros) ou par carte bancaire. En revanche, les pièces en euros disponibles dès le 14 décembre prochain ne seront acceptées qu'à partir du 1^{er} janvier 2002.

■ A partir du 1^{er} janvier 2002, le tarif euro sera le seul applicable. Les tarifs seront affichés en euros et leur contre-valeur en francs ne sera donnée qu'à titre d'information. L'affichage sera simultané en euros et en francs.

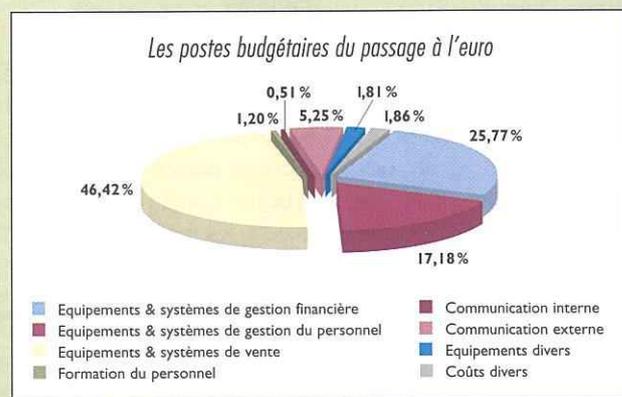
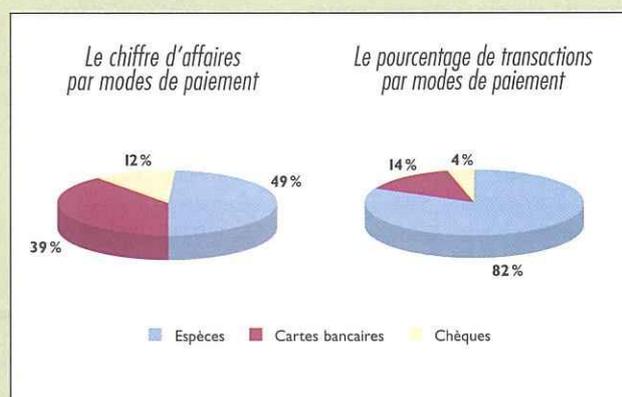
- Tous les règlements par chèques et cartes bancaires s'effectueront en euros : le seuil minimum est de 5 euros pour les chèques et de 1 euro pour les cartes bancaires. Après le 31 décembre 2001, les chèques émis en francs seront refusés.

- Au guichet ou à bord des bus, les espèces en euros ou en francs seront utilisables jusqu'au

17 février 2002. Jusqu'à cette date, les paiements mixtes seront acceptés au guichet mais pas à l'intérieur des bus.

- Les distributeurs automatiques n'accepteront que des règlements en euros. Dans tous les cas de figure, le rendu de monnaie s'effectuera en euros.

■ A partir du 18 février 2002, l'euro reste la seule monnaie. Il ne sera plus possible de payer en francs à la RATP.





RATP - DGC - G. Dumax

DENIS BAUPIN À CRÉTEIL ET AUBERVILLIERS

DENIS BAUPIN, MAIRE ADJOINT DE PARIS CHARGÉ DES TRANSPORTS, S'EST RENDU LE 13 NOVEMBRE SUR LES SITES DE CRÉTEIL ET AUBERVILLIERS, ACCOMPAGNÉ DE JACQUES RAPOPORT, DIRECTEUR GÉNÉRAL ADJOINT DU PÔLE INDUSTRIEL.

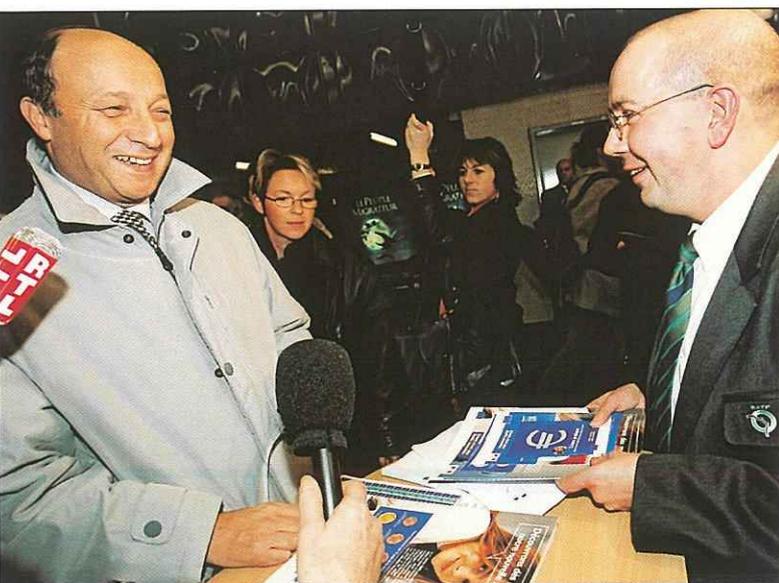
LES DEUX CENTRES EXPÉRIMENTENT, DEPUIS 1999, LA FILIÈRE GAZ SUBVENTIONNÉE PAR LA RÉGION. CRÉTEIL DISPOSE DE 53 BUS UTILISANT LE GAZ NATUREL POUR VÉHICULES (GNV) ET AUBERVILLIERS DE 57 BUS AU GAZ DE PÉTROLE LIQUÉFIÉ (GPL). L'ACQUISITION, EN 2002, DE 37 VÉHICULES SUPPLÉMENTAIRES AU GNV PERMETTRA D'ÉVALUER LES PROGRÈS RÉALISÉS SUR LES MOTEURS CONFORMES À LA NOUVELLE DIRECTIVE EUROPÉENNE, "EURO 3", IMPOSÉE AUX INDUSTRIELS.

XVIII^E RENCONTRES DU TRANSPORT PUBLIC DU GART

LES XVIII^E RENCONTRES DU TRANSPORT PUBLIC DU GROUPEMENT DES AUTORITÉS RESPONSABLES DE TRANSPORT (GART) SE SONT DÉROULÉES DU 21 AU 23 NOVEMBRE À BORDEAUX SUR LE THÈME DE LA DÉPENDANCE À L'AUTOMOBILE. EN MARGE DES DÉBATS UNE EXPOSITION RASSEMBLAIT PLUS DE 130 INDUSTRIELS. CHAQUE JOUR, SUR LE STAND RATP, PRÈS DE 300 VISITEURS ONT PU RENCONTRER DES DÉCIDEURS ET DES SPÉCIALISTES QUI LEUR ONT EXPLIQUÉ LES ORIENTATIONS DE LA RÉGIE. ILS ONT AUSSI ASSISTÉ À DES DÉMONSTRATIONS DU NOUVEAU PORTAIL RATP.NET ET VISITÉ LE MICROBUS.



RATP - DGC - J.F. Mauboussin

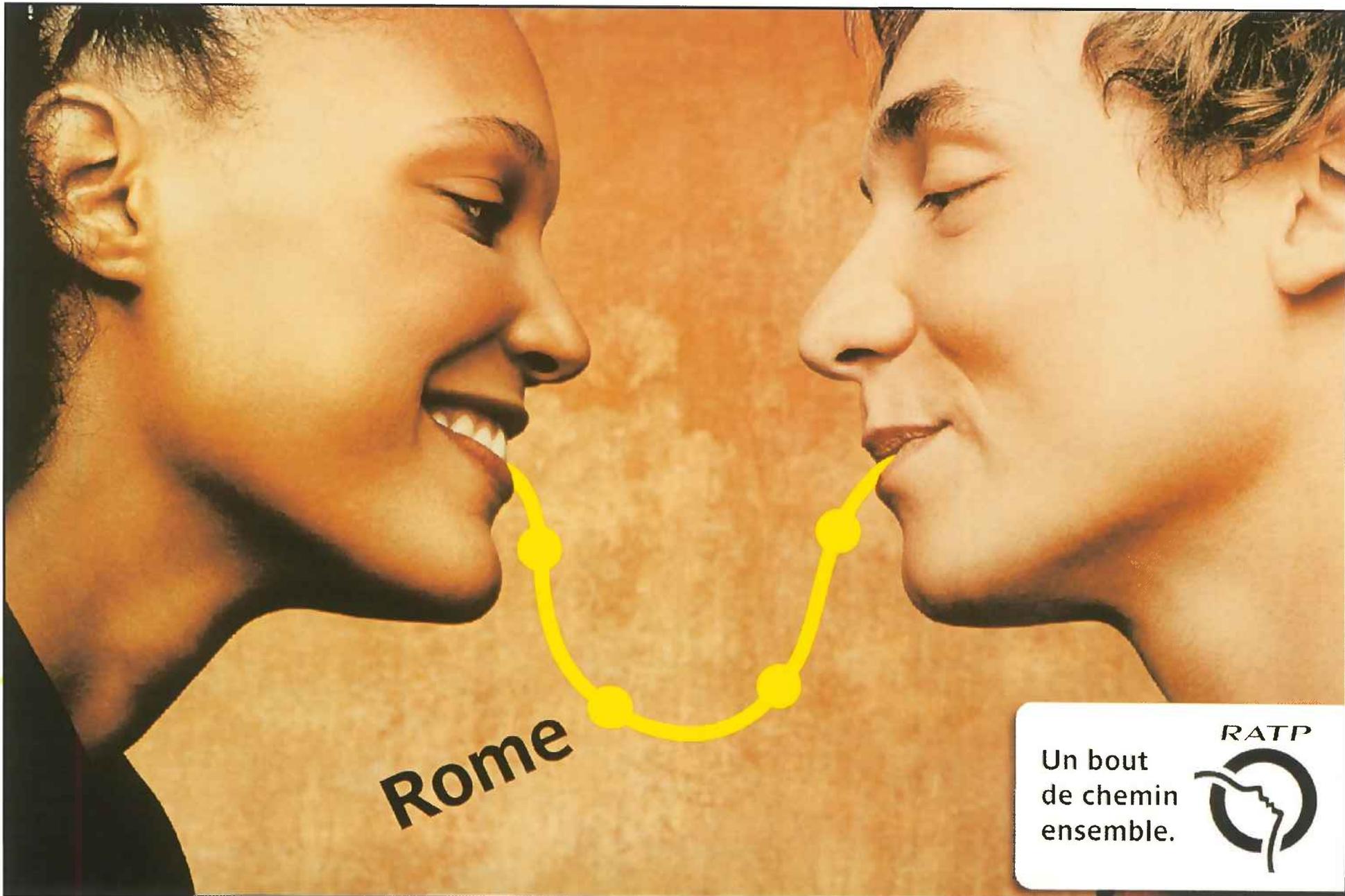


RATP - DGC - B. Marguerite

UN VILLAGE EURO À MIROMESNIL

LAURENT FABIUS, MINISTRE DE L'ÉCONOMIE ET DES FINANCES, A VISITÉ LE "VILLAGE DE L'EURO" INSTALLÉ, LES 6 ET 7 DÉCEMBRE DERNIERS, DANS LA GRANDE MEZZANINE DE LA STATION MIROMESNIL SUR LA LIGNE 9. DES AGENTS DE LA RATP ET DU MINISTÈRE DES FINANCES PROPOSAIENT AUX VOYAGEURS DE FAIRE LEUR MARCHÉ EN EUROS DANS CINQ BOUTIQUES TRADITIONNELLES : BOULANGERIE, ÉPICERIE, LIBRAIRIE, FLEURISTE, ÉLECTROMÉNAGER AINSI QUE DANS UNE BANQUE. À L'ENTRÉE DU VILLAGE, LA BANQUE DISTRIBUAIT AUX CLIENTS DES BROCHURES CONSTITUÉES DE PIÈCES ET BILLETS EN EUROS.





Rome

Un bout
de chemin
ensemble.



RATP