

ENTRE LES LIGNES

**Kheops :
cap sur
la banlieue**



**Enquête : portraits
de machinistes**



Madeline

Pyramides

Châtelet

Gare de Lyon

Bercy

Dijon

Seine
Rive Gauche

Météor au service
DES VOYAGEURS

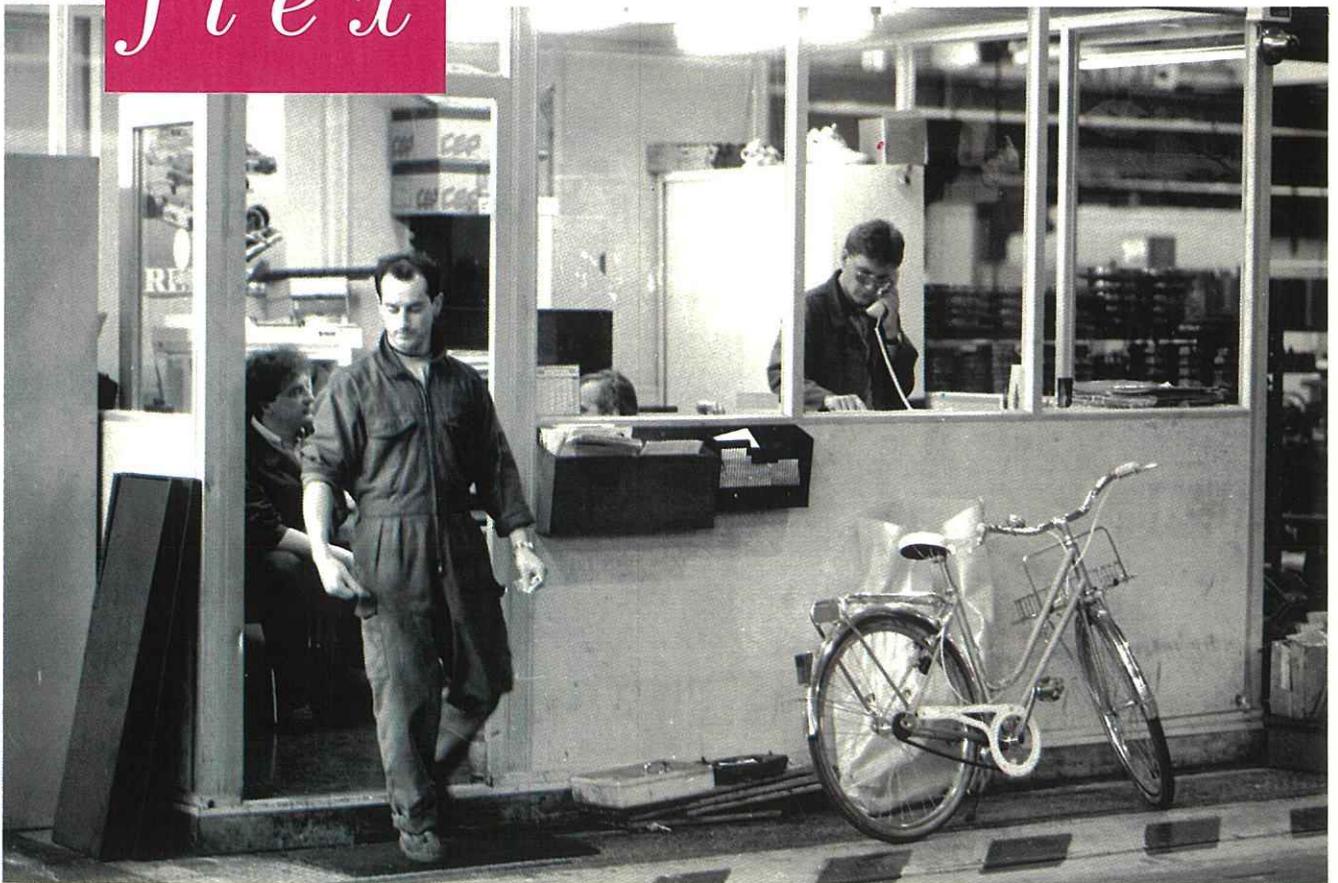




2

*re
flex*

Métro, boulot, vélo... aux ateliers de Boissy.



PHOTOS : MARGUERITE / COM-AY

SOMMAIRE



12 Gwenaëlle, dans le cadre de son contrat emploi-solidarité, a choisi d'accompagner les personnes handicapées. Un travail pleinement utile.

La ligne B s'engage. RER et Bus, les agents à la rencontre des voyageurs. Une première action du plan Qualité de la ligne. p. 4

Kheops : cap sur la banlieue. Les équipes de sécurité de la RATP seront présentes désormais sur toutes les lignes de banlieue. p. 6

Voyageurs, qui êtes-vous ? Deux études pour mieux cerner profil et attentes des clients de Roissybus et Orlybus. p. 8

Les ateliers lavent plus propre. Nettoyage des pièces, traitement écologique des eaux : les ateliers se modernisent. p. 9

Le Who's who du métro. Chaque jour, l'historien Pierre Miquel retrouve pour les auditeurs de O'FM l'origine du nom des stations de métro..... p. 11

La solidarité sous contrat. Six cents Contrats emploi-solidarité travaillent actuellement à la RATP. p. 12

Portraits de machinistes. Une enquête fait le point sur les différents aspects de la vie professionnelle des machinistes. p. 14

4 « En direct avec la ligne B », une opération qui a associé machinistes, conducteurs et agents des gares RER.

17 Automatismes intégral, aménagement fonctionnel, confort... la rame Météor dans tous ses états.

3

dossier

Météor au service des voyageurs. Architecture originale, stations tournées vers l'accueil et l'information, automatismes... le projet Météor prend forme ● La conception et la réalisation de la quatorzième ligne de métro mobilisent un grand nombre de départements. Revue de détail ● p. 17

actualité

Le R 312 deux portes testé sur la 194 ● Vers vingt-quatre centres Bus ? ● Une nouvelle signalétique pour la station Duroc ● p. 24

passionnément

Mon amie la loco ● Un bus à croquer ● Réouverture provisoire du musée des Transports urbains ● Lutte au top niveau ● p. 30



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

Qualité « En direct avec la ligne B », une première action du plan Qualité mis en place sur la ligne. Perspectives.

Des agents de la ligne et du Bus venus à la rencontre de leurs voyageurs. C'était « En direct avec la ligne B ⁽¹⁾ », l'une des premières actions menées en juin dernier dans le cadre du plan Qualité mis en place par la ligne B, en collaboration avec d'autres départements de l'entreprise. Il s'agissait pour les agents de différents départements et unités (conducteurs, agents de contrôle et de gares RER, machinistes des centres de Montrouge et Fontenay) de discuter avec les voyageurs, de recueillir leurs avis et suggestions sur le service offert par la ligne, transport et gares confondus.

A l'issue de l'opération, les agents n'ont pas caché leur satisfaction. Beaucoup ont découvert que la RATP, aux yeux de ses voyageurs, est une entreprise moderne et efficace, que la clientèle est globalement satisfaite du service offert par la ligne.

Les agents ont établi des contacts entre eux : machinistes et conducteurs se sont entretenus sur les correspondances bus-RER, conducteurs et agents des gares ont mieux compris leurs problèmes réciproques. De leur côté, les voyageurs ont apprécié ces entretiens : « S'expliquer sur un problème, comprendre les difficultés pour le résoudre, permet de mieux le supporter ensuite. » Leurs opinions sur le service offert par la ligne sont corroborées par les précédents sondages : les points noirs restant toujours l'information – « C'est la galère pour avoir des renseignements... » – le manque de présence et de disponibilité des agents – « On en rencontre de moins en moins... » – et la fraude – « C'est scandaleux... », « Il faut faire davantage de contrôles ».

A la suite de cette première opération qui a permis de connaître les attentes des voyageurs, les responsables de la ligne B ont



DES ÉVOLUTIONS MESURÉES PAR DES ENQUÊTES RÉGULIÈRES

recensé un certain nombre d'actions à mener et à « médiatiser », qui vont s'inscrire dans le plan Qualité de la ligne. Elles concernent différents domaines : information voyageurs, sécurité ferroviaire, régularité, maintenance, environnement, rénovations lourdes de gares (en 1994, Cité Universitaire), créations d'antennes baptisées « points clients » (qui assureront, entre autres, informations, promotion des titres, traitement des litiges...), mais aussi propreté, lutte anti-graffiti, sécurité (voir article p. 6), fraude et disponibilité des équipements. Ces différentes actions devront être « médiatisées » : un retour d'information est prévu vers la clientèle, les élus des localités traversées par la ligne et les associations d'usagers. Il s'effectuera par la distribution du journal *Itinéraires*, la création de points d'information et par de l'affichage dans les gares. De plus, des réunions avec les élus et les associations

PHOTOS : SUTTON, DUMAX / COM-AY

La ligne B



Le plan Qualité de la ligne B

Conformément à la démarche Qualité qui se met en place dans l'entreprise (ELL n° 34 - sept. 1993), la ligne B vient d'élaborer un plan Qualité, en collaboration avec différents départements. Il prévoit dans un délai court, dès 1994, la mise en place d'actions visibles par la clientèle. Une « Charte voyageurs » sera réalisée avec les voyageurs et leurs représentants, des « conventions de partenariat »

seront passées avec les partenaires internes de l'entreprise et les sous-traitants, et des « conventions » avec la SNCF et les administrations (police, justice, direction départementale de l'équipement...). Ce plan sera accompagné d'actions de formation menées auprès du personnel pour favoriser la prise en compte des demandes des voyageurs en ce qui concerne notamment l'accueil, la disponibilité et le comportement des agents.

5

d'usagers permettront de prendre en compte leurs souhaits.

Une dernière action sera menée pour apprécier l'évolution de la qualité de service au moyen de sondages réalisés trimestriellement par les agents des gares sur questionnaire préalablement établi. Des enquêtes du style « avant-après » pourront également être organisées afin de mesurer l'efficacité d'une action menée localement dans une gare. Ces sondages viendront en complément de la mesure de la satisfaction des voyageurs à l'égard du RER. « En direct avec la ligne B » a permis de mesurer en juin la satisfaction initiale de la clientèle. Aux enquêtes à venir de vérifier la pertinence des actions du plan Qualité de la ligne B ●

Simone Feignier

Relations avec les agents, information... la clientèle a la parole.



Une opération qui a notamment permis la rencontre entre machinistes, conducteurs, agents des gares et de contrôle du RER.

S'ENGAGE

1. « En direct avec la ligne B » s'est déroulée dans 15 gares de la ligne, du 7 au 25 juin dernier.

Kheops : CAP SUR LA

Sécurité En collaboration avec les agents d'exploitation, GIPR et Surveillance générale réinvestissent lignes et petites gares de banlieue. Des actions facilitées par une décentralisation des zones d'intervention. Le plan Kheops en action.

Sur le métro, le RER, les bus ou le tram, à Paris ou en banlieue, le voyageur ne sait qu'une seule chose : il est toujours sur le réseau RATP. Et il s'attend à ce que sa sécurité soit assurée partout, explique Pierre Lamarre, responsable de la Surveillance générale et pilote du nouveau plan Kheops. Or la délinquance n'est pas liée à un réseau, elle se concentre sur certains secteurs géographiques. » Un constat simple qui sert de base à l'opération Kheops, lancée en phase expérimentale depuis le 1^{er} septembre par le département Environnement et Sécurité. A l'avenir, la zone banlieue desservie par la RATP sera décentralisée en quatre secteurs géographiques avec, pour chacun, un centre de coordination qui sert d'attachement aux agents de sécurité. Avec comme missions la sécurisation des voya-

**DES ÉQUIPES
PLUS
PROCHES DU
TERRAIN**

**Brief à la gare
des Baconnets,
l'actuel centre
de coordination
de Kheops 1.**



geurs et des agents, et la répression des délits : agressions, fraude, dégradations du matériel... Une action qui s'inscrit dans le prolongement des « camps de base » implantés sur le réseau Bus. Dans l'avenir, ces deux opérations, menées en étroite collaboration, fusionneront afin de couvrir l'ensemble des moyens de transport.

On va donc voir – ou revoir – des équipes de sécurité là où l'entreprise n'était plus vraiment présente : petites gares, lignes de bus banlieue... Plus près du terrain, connaissant mieux les problèmes spécifiques que pose chaque secteur parce qu'ils y sont régulièrement, les agents de la sécurité sont plus à même de remplir leurs missions. Ainsi, ils se présentent désormais systématiquement aux agents des gares et au conducteur, en particulier en accompagnant les derniers trains. Des mesures qui devraient favoriser les retours d'informations, une meilleure connaissance du territoire et l'organisation de missions ponctuelles et ciblées, tandis que la proximité devrait jouer en faveur d'une rapidité



PHOTOS : MINOLI / COM-AV

BANLIEUE



d'intervention accrue. Parallèlement, des partenariats locaux avec la police nationale et les collectivités se développent – mais aussi avec les centres commerciaux et les écoles, qui drainent de nombreux voyageurs –, pour favoriser des actions de prévention. « *Kheops est né d'une proposition des agents de sécurité, et il réussira grâce à l'implication de tous. Les agents choisis sont volontaires, habitant le secteur pour certains, ce qui les rend immédiatement opérationnels.* »

Les effectifs – trente personnes – attribués à chaque secteur sont mixtes, GIPR et Surveillance générale travaillant ensemble, en complémentarité, chacun apportant ses spécificités. Les interventions de l'équipe Kheops, prévues en collaboration avec les exploitants, sont décidées à l'échelon local, mais la coordination reste sous l'autorité du PC de Denfert, qui gère les effectifs en fonction des besoins.

« *Il ne s'agit en aucun cas de déshabiller Pierre pour habiller Paul, nous*



Lorsqu'elles interviennent à bord d'un train, les équipes de sécurité signalent systématiquement leur présence au conducteur.

devons continuer d'assurer la même présence sur Paris intra-muros, comme par le passé. Mais si nous pouvons espérer développer notre efficacité par de nouvelles conditions de travail, la mise en œuvre de Kheops a été rendue possible grâce à l'affectation de cinquante postes supplémentaires dès le début de 1993. »

Si le bilan de Kheops 1 est concluant à la fin de l'année, Kheops 2 sera lancé dès le début de 1994 sur la ligne A du RER. Kheops 3 et 4 pourraient alors voir le jour rapidement, définissant un nouveau concept de sécurité valable pour l'ensemble de la desserte RATP ●

Yvonne Kappès-Grangé

7

Kheops 1 : le choix d'un territoire

L'opération expérimentale, baptisée Kheops ⁽¹⁾, se déroule sur un secteur qui recouvre une partie des départements 78, 91, 92 et 94. Le centre de coordination se trouve aux Baconnets, en attendant l'ouverture de locaux définitifs en gare de Massy, au

début de 1994. Il s'agit d'une zone où la délinquance n'a pas encore atteint un seuil critique. La desserte en est multimodale : le métro, avec quatre terminus de ligne, la ligne B du RER de Cité Universitaire à Saint-Rémy-lès-Chevreuse, les centres Bus de Malakoff, Fontenay-aux-Roses et Thiais,

Orlybus, Orlyval, le réseau SNCF. Enfin, le plan qualité, lancé sur la ligne B par le département RER (voir page 4), comporte un volet sécurité, auquel Kheops offre l'opportunité de répondre.

1. Nom du pharaon pour qui a été construite la grande pyramide de Gizeh.

Enquête

Deux études ont permis de mieux cerner le profil et les attentes des voyageurs de Roissybus et d'Orlybus. Des dessertes appréciées par la majorité de leurs utilisateurs.

Voyageurs, QUI ÊTES-VOUS ?

Homme d'affaires ou touriste, cadre ou employé, Français ou étranger ? Une étude a été réalisée en avril dernier pour connaître la clientèle de Roissybus et recueillir son opinion sur le nouveau service créé le 1^{er} décembre dernier. A la même époque, les voyageurs d'Orlybus, dont le profil était déjà connu par des enquêtes précédentes, ont eu à donner leur appréciation sur la desserte de l'aéroport d'Orly.

Le client de ces lignes desservant les deux aéroports de Paris est jeune : plus de la moitié a moins de 35 ans. Un tiers appartient aux catégories professionnelles supérieures pour Roissybus, contre une forte proportion d'employés et d'ouvriers pour Orlybus. La moitié de la clientèle Roissybus est étrangère, l'autre moitié se partageant entre 45 % de Franciliens et 10 % de pro-



UNE CLIENTÈLE FIDÈLE

vinciaux. Pour Orlybus, la quasi-totalité des utilisateurs est française avec 23 % de provinciaux et 70 % de Franciliens.

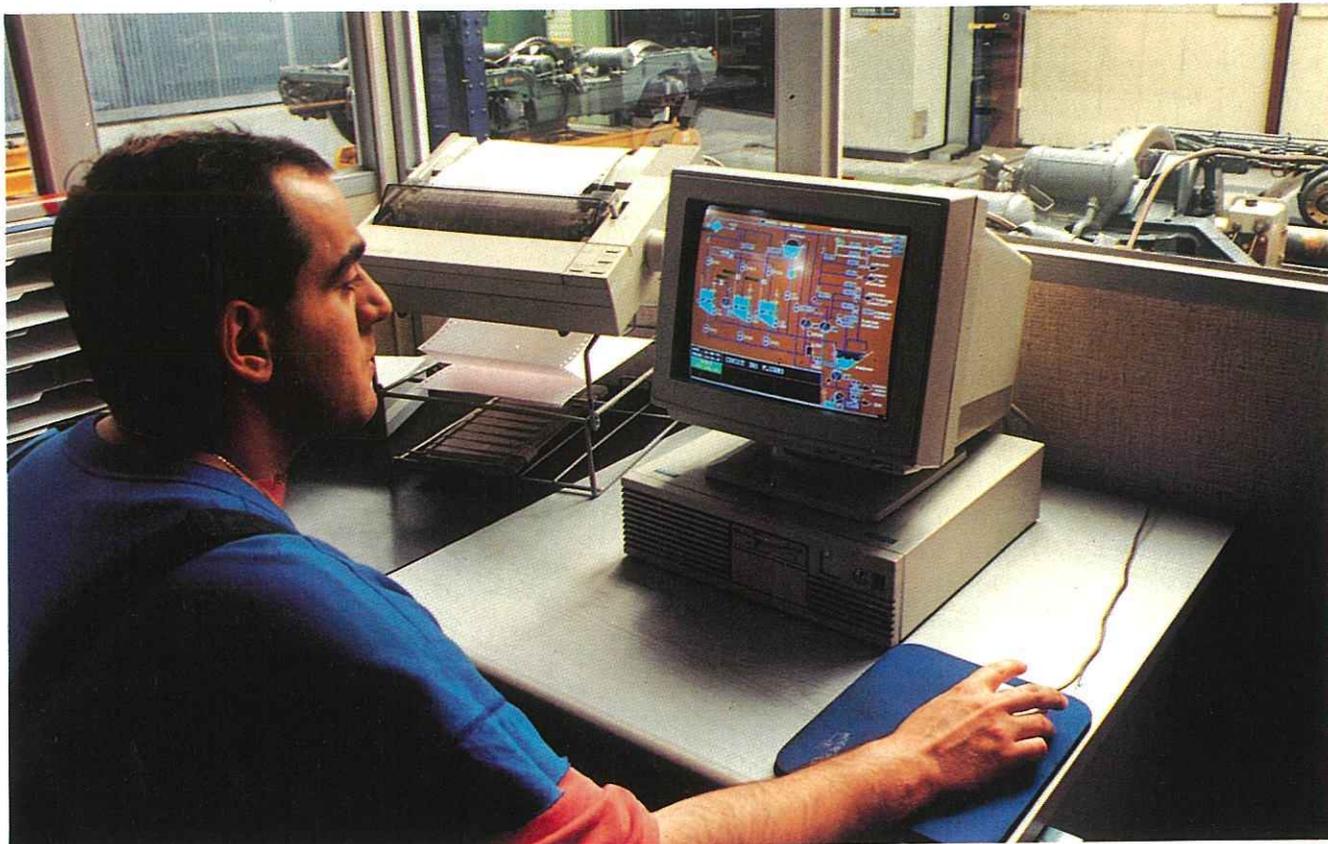
Pourquoi se déplacent-ils ? Selon l'enquête, 25 % des voyageurs d'Orlybus et de Roissybus le font pour des raisons professionnelles, 15 % des voyageurs n'étant que des accompagnateurs. Le nombre de clients diffère pour les déplacements privés ou touristiques : 30 % pour Orlybus, 50 % pour Roissybus. Quant aux voyageurs travaillant sur le site des aéroports, ils sont 28 % sur Orlybus et 15 % sur Roissybus.

Bonne appréciation des utilisateurs sur leurs dessertes. Très appréciés, de 80 à 90 %, la fréquence des départs, le respect des horaires et la durée des trajets. Bon score également, surtout pour la liaison Roissybus, pour l'accueil des machinistes, le confort des sièges et la propreté. Deux points négatifs cependant à noter : le matériel n'est pas pratique pour le transport des bagages, et les points d'arrêts sont parfois difficiles à repérer.

Soixante pour cent des utilisateurs de ces deux liaisons pensent les emprunter systématiquement à l'avenir, et 20 % souvent. Orlybus et Roissybus : deux dessertes qui répondent à l'attente de leurs clients ●

Simone Feignier

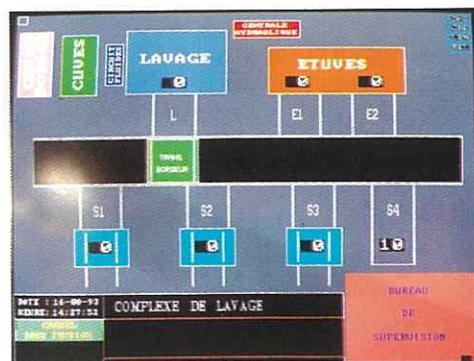




Les ateliers lavent PLUS PROPRE

9

Environnement Nettoyage des pièces, traitement des eaux : les ateliers se modernisent. A la clé, un gain de temps et un environnement respecté. L'exemple de Saint-Ouen et de Championnet.



Le complexe de nettoyage automatique de l'atelier de révision de Saint-Ouen (MRF).

Les eaux résiduaires industrielles, la RATP en produit beaucoup dans les ateliers du métro et du RER, dans ceux de Championnet, et dans les centres Bus. Comment concilier environnement et bonne gestion ? Les installations concernant les eaux usées sont diverses (*voir encadré*). Prenons les exemples d'équipements récents, l'un aux ateliers de maintenance de Saint-Ouen (MRF) et l'autre à l'atelier d'usinage et de reconstruction (UER) de Championnet (MRB).

« Avant, l'on nettoyait les éléments au Karcher dans une cour, précise Joaquim Da Costa, opérateur du nouveau complexe de nettoyage de Saint-Ouen. Une journée de Karcher, c'est fatigant ! Et puis il était difficile de se protéger complètement des lessives et des ●●●

●●● *graisses ! Depuis peu l'on dispose d'une installation moderne.* »

L'ensemble comprend une cabine de lavage et deux cabines étuve. Le tout est géré automatiquement. Les éléments à nettoyer proviennent du matériel MF 77.

Les bogies sont traités directement, les moteurs, les blocs hacheurs, compresseurs, générateurs sont posés sur lorry. Le processus est différent selon qu'il s'agit de matériel mécanique ou de matériel électrique : lessives spéciales pour chacun des cas, étuve uniquement pour le matériel électrique. « *Il faut ainsi 45 minutes pour nettoyer à fond un bogie ; avant, l'on comptait une demi-journée* », indique Alain Bigot, du groupe technique. « *Outre le gain de temps, les autres avantages sont nombreux, ajoute-t-il, meilleurs résultats, une seule personne suffit et elle travaille dans de bien meilleures conditions, beaucoup moins d'eau utilisée, et l'économie du recours régulier à une entreprise industrielle pour enlever les vieux solvants, ce qui coûtait très cher.* » En effet, après utilisation, l'eau est filtrée puis remise dans le circuit, une vidange mensuelle des cuves est effectuée.

L'atelier d'usinage et de reconstruction de Championnet dispose d'un tunnel de lavage de pièces grasses, tels moteurs,



La sortie du tunnel de lavage de l'atelier d'usinage et de reconstruction aux Ateliers de Championnet (MRB).

boîtes de vitesses, ponts arrière, mais également marches d'escaliers mécaniques, dans le cadre d'un contrat avec le département ESE.

Dans le même local se trouve une ligne de « bains au trempé », entièrement automatique, pouvant travailler la nuit sur programmation. Son rôle : détartre, décalaminer, décaper la peinture, dégraisser. « *Avant, les eaux résiduaires étaient recueillies dans une cuve de 35 m³ qu'il fallait faire vider environ tous les deux jours, et à grands frais* », indique Gérard Ludwig, responsable maintenance, qui a suivi les études et la mise en route de ces installations. « *Maintenant, poursuit-il, les eaux sont recyclées, les boues qui en résultent sont solidifiées puis évacuées.* » Signalons de plus que les eaux de rinçage du tunnel de lavage sont réutilisées dans le cycle de pré-lavage, ce qui permet d'économiser 30 % de la consommation d'eau. Le coût de la station de recyclage s'est élevé à 800 000 F, mais l'économie annuelle réalisée est de l'ordre de 1 million de francs. Le volume d'eau économisé est de 1 500 m³ par an. Quand écologie rime avec économie ! ●

Alain Malglaive

PHOTOS : ROY / COM-AV

Que fait-on des eaux résiduaires ?

Les ateliers et les centres Bus sont équipés de fosses de séparation-décantation avant rejet à l'égout ainsi que d'installations de stockage qu'il faut faire vidanger régulièrement. Quelques-uns disposent d'installations de traitement des eaux résiduaires industrielles : outre les cas présentés dans l'article, citons

le centre Bus d'Aubervilliers (voir ELL n° 21) – dont le procédé de traitement est en cours d'installation à l'atelier de Bobigny (MRF) et va être utilisé aux ateliers de Choisy (MRF) – et la sérigraphie des Ateliers de Championnet (MRB). Par ailleurs, les centres Bus vont s'équiper

progressivement de système de traitement avec recyclage partiel des eaux permettant de réduire d'une manière importante la consommation d'eau, et de diminuer fortement le volume des déchets à éliminer. Les premiers centres à bénéficier de telles installations seront Lagny et Charlebourg.

Le Who's who

DU MÉTRO



Gare d'Austerlitz, par exemple. Il y avait ce pont invraisemblable, un monument qui fait partie du patrimoine, sur lequel je voulais attirer l'attention des auditeurs. Plutôt que la victoire du 2 décembre 1804, j'ai raconté cette prouesse technique : elle est plus utile aux Parisiens...

Mémoire Révolutionnaire ou abbesse ? Les noms des stations de métro cachent souvent personnages ou anecdotes tombés dans l'oubli. L'historien Pierre Miquel les ressuscite chaque jour sur les ondes d'O'FM.

Pour l'historien que je suis, le métro est plus qu'un lieu de curiosité et de convivialité, c'est une source d'étonnement et de questionnement sur la bizarrerie de certains noms de stations, sur des rapprochements contre nature, comme le révolutionnaire Barbès, associé à l'abbesse Marguerite de Rochechouart. Ce peut être aussi une révélation, comme l'histoire du résistant Jacques Bonsergent.

Le métro crée ainsi un lien entre des éléments différents, éparpillés, de notre culture, avec un point commun : tous ces noms ont été choisis pour leur éviter de tomber dans l'oubli. A nous d'aider à en conserver la mémoire, c'est tout l'objet de ma chronique.

Souvent, l'histoire à raconter sur un nom s'impose, mais parfois, en me documentant, je tombe sur une anecdote rigolote, stimulante, et c'est elle que je privilégie.

● ● ● ● ● ● ● ●
A vos postes !

Vous pouvez retrouver tous les jours la chronique de Pierre Miquel sur O'FM (99,9 MHz) à 8 h 55, avec une rediffusion à 18 h 55. Pour ceux qui souhaitent se procurer l'intégrale des récits de « Petites histoires des stations de métro », Pierre Miquel en publie, à la fin de l'année, le recueil chez Albin Michel.

● ● ● ● ● ● ● ●

Je suis un vieux praticien du métro. Passant mon enfance à Paris, je faisais en métro les commissions pour mon père, qui était chapelier. J'allais à Réaumur-Sébastopol chercher des moules à chapeaux, des plumes, des rubans... Le jeudi, je me rendais à Ménilmontant, chez des cousins : j'adorais les autobus à plateforme, qu'on attrapait à la course. Le tramway de Vincennes reste mon premier souvenir, il faisait un bruit infernal, j'avais trois ans... Ainsi, dans l'imaginaire de chacun, il existe des odeurs, des bruits, des souvenirs du métro, et je crois que c'est ce qui en fait un phénomène culturel, qui participe de l'environnement, de la nostalgie de Paris.

Maintenant, j'utilise moins souvent la RATP. Mais je trouve qu'elle est devenue plus confortable. Vous avez vu les nouveaux bus, avec leurs grandes vitres on dirait de véritables Pullman ! Ils donnent envie d'y faire la sieste – ou la fête. Les bus, c'est la solution pour Paris, même s'ils n'avancent pas à cause de ceux qui, comme moi, prennent leur voiture. Quant au métro, lui aussi s'est beaucoup amélioré, avec ses escaliers mécaniques, ses stations décorées comme des œuvres d'art... Tous ces changements donnent une impression de luxe, et moi, je trouve formidable de mettre le luxe à la portée de tous. » ●

Propos recueillis par Yvonne Kappès-Grangé

La solidar

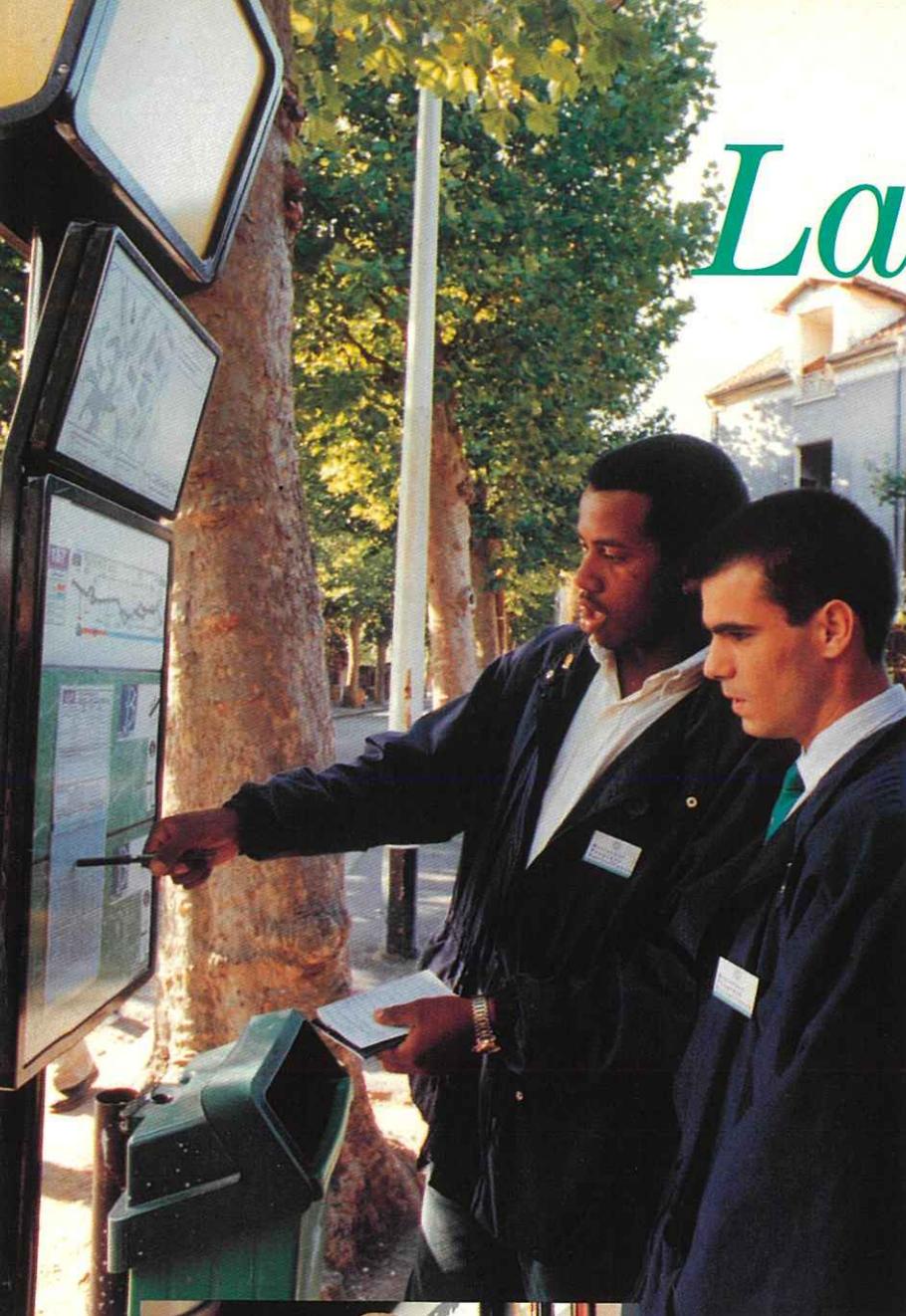
Social

Des contrats emploi-solidarité (CES) : une aide à l'insertion ou à la réinsertion en milieu professionnel. Aujourd'hui, la RATP en compte 600.

La France compte 650 000 CES, ces contrats emploi-solidarité qui ont succédé, en 1990, aux TUC (travaux d'utilité collective). Toutes les entreprises du secteur public étaient invitées à s'inscrire dans ce dispositif et la RATP emploie actuellement, en moyenne, 600 CES, essentiellement affectés aux services d'exploitation (métro, RER, bus et sécurité) et signe près de 1 200 conventions par an.

Concernant ces contrats emploi-solidarité, la Régie s'est fortement impliquée et représente, selon les chiffres du ministère des Transports, près de la moitié de ces conventions rattachées à son domaine de responsabilité. En offrant, notamment, des remises à niveau concernant l'instruction générale, des formations professionnelles variées, des activités spécifiques dédiées à ce type de contrat et en embauchant définitivement, chaque année, près de 20 % de ces CES dans le cadre permanent, l'entreprise concrétise qualitativement ces résultats. « Ces contrats n'impliquent nullement pour toute entreprise qui les signe une obligation d'embauche, explique Eric Fronty, responsable de la gestion des CES au département PHF, embauche pourtant décidée par la RATP, malgré la contrainte des pouvoirs publics de privilégier les publics dits prioritaires (bénéficiaires du RMI, chômeurs de longue durée, retour à l'emploi et plus de

PHOTOS : MARGUERITE / COM-AY



Georges et Christophe (APS au centre Bus de Nanterre) : « Nous avons suivi une remise à niveau en maths, français... Notre but : devenir machinistes à la Régie. »



Alain (à Nation RER) : « Ma santé m'empêche de travailler à temps plein... Mon travail est très utile, les voyageurs le comprennent. »

ité SOUS CONTRAT

50 ans) et qui ne répondent plus dans leur grande majorité aux critères statutaires. » Félicitée par les pouvoirs publics comme entreprise modèle pour sa politique d'insertion sociale et professionnelle, la RATP l'a également accompagnée de mesures sociales particulièrement novatrices et avantageuses. Être CES à la RATP (le salaire brut mensuel est de 3 030 francs pour 20 heures de travail hebdomadaire) c'est bénéficier d'une prime d'emploi de 205 francs, d'une couverture sociale mutualiste assurant la gratuité des soins, de 50 % sur les repas pris dans les restaurants d'entreprise, du transport gratuit sur les réseaux de la RATP, des prestations du comité d'entreprise, et même d'une possibilité d'aide au logement grâce à des accords passés avec des foyers de jeunes travailleurs qui leur réservent quelques places.

Outre l'aide à la fermeture des portes des rames de RER à l'heure de pointe, les CES peuvent être intégrés dans des équipes APS (Assistant propreté sécurité) dans les centres Bus, ou participer à des enquêtes clientèle, ou bien encore être affectés au service des voyages accompagnés de personnes handicapées, comme en témoigne Gwenaëlle, 21 ans : « J'ignorais totalement ce service à la RATP et je l'ai justement choisi pour le contact très particulier avec les handicapés, où l'on se sent pleinement utile. » Georges, 22 ans, fait partie d'une équipe APS au centre Bus de Nanterre : « On assiste les machinistes, les voyageurs, on fait tout pour que le trajet se déroule bien... et ils nous félicitent d'être présents sur la ligne, cela les sécurise ! » Alain, 46 ans, qui aide à la fermeture des portes à Nation RER, reconnaît : « Dans un journal, on nous appelle les pousseurs... c'est faux, car personne ne pousse les voyageurs ! On leur parle, on les prévient de faire attention à leurs sacs, à leurs affaires... Les gens le comprennent parfaitement, jamais de problème... » Car la RATP, pour ces

LES « CES », UNE AIDE À L'INSERTION

**Gwenaëlle
(qui accompagne
les personnes
handicapées) :**
« Après ce travail,
je veux être
contrôleur, car
je ne supporte
pas les gens
qui fraudent ! »

jeunes et moins jeunes qui la découvrent de « l'intérieur », n'apparaît plus comme une entreprise de simples fonctionnaires, mais bien comme un grand service public qu'ils jugent parfois injustement décrié : « Les usagers ne se rendent pas compte de tout le travail accompli par le personnel de la RATP, qui se mobilise en cas de perturbation, et c'est vraiment dommage ! » poursuit Alain.

Les emplois CES restent avant tout des emplois « périphériques » – des emplois collectifs non satisfaits dans l'entreprise – et ne viennent pas en remplacement d'un agent du cadre permanent. « L'emploi d'un CES doit contribuer à aider l'entreprise à répondre sur ses objectifs de qualité de service, sur ses volets de politique sociale face aux problèmes de l'emploi. Cela se traduit par une aide à l'insertion ou à la réinsertion dans un milieu professionnel en leur confiant un vrai travail avec de vrais outils dans un environnement professionnel d'encadrement ou de tutorat », conclut Pierre Mader, responsable de l'unité Recrutement au département PHF ●

Philippe Carron





Portraits DE MACHINISTES

Enquête Déroulement de carrière, et organisation du travail...

les machinistes ont été interrogés sur les différents aspects de leur vie professionnelle.

Une photographie du présent pour mieux préparer l'avenir.

14

Il y a plus de 9 700 à la RATP. Ils, ce sont les machinistes du département Bus, répartis sur 22 centres. A la fin du printemps un sondage a cherché à mieux connaître leurs attentes, leurs souhaits en matière de condition de travail. Bilan : il n'existe pas de « Monsieur – ou Madame – Machiniste », mais une diversité d'agents aux demandes différentes en fonction de l'âge, de la situation de famille, de l'éloignement du domicile... et pourtant, tous sont régis par une réglementation unique, aboutissant à des conditions de travail uniformes, mais complexifiées au fil des négociations. Conditions de travail qui participent à l'efficacité, et sont un point fort du contrat d'objectif du département Bus 1992-1994. Un peu d'histoire : les négociations du

Progrès Partagé menées en 1992 à Bus, portaient sur le déroulement de carrière des machinistes, l'identification et la création des métiers de développement et l'amélioration de l'efficacité. Ce dernier point a nécessité la mise en place d'une commission de travail avec toutes les organisations syndicales. Ont été étudiées les conditions de travail sous l'aspect efficacité, mais aussi amélioration au quotidien de la vie du machiniste. D'où l'idée d'une enquête dont le questionnaire a été présenté en audience à chacune des six organisations syndicales de Bus.

Ce sondage a connu un grand succès, il montre une attente très forte de changement, surtout chez les jeunes machinistes. Les plus anciens, quoique marqués par la tradition d'entreprise et les avantages liés à l'ancienneté, ne rejettent pas pour autant toute idée d'évolution. « Les thèmes abordés portent essentiellement sur l'organisation des services, le régime travail-repos, les congés annuels – avec la prise en compte des enfants lors de leur attribution – et le temps partiel », explique Alain Genet, responsable de la Politique sociale et ressources humaines au département Bus. Autant d'attentes



●●● Les différences entre centres sont mieux connues. Dans certains, 57 % des machinistes sont en repos le dimanche, contre 71 % dans d'autres, en raison de l'exploitation – ou non – de certaines lignes le dimanche. « *La réglementation est à revoir, et c'est dans ce sens que nous travaillons. On réfléchit actuellement à des propositions qui seraient présentées aux partenaires sociaux. Elles visent à prendre mieux en compte les demandes du personnel en assouplissant les règles en vigueur. Avec possibilité d'ajustements locaux par unité.* »

Grâce à l'amélioration des conditions de travail, cette évolution devra tenir compte de la nécessaire réduction des coûts de production du département Bus. Reste à trouver un moyen pour que les gains ainsi dégagés bénéficient à l'entreprise, à la collectivité par une meilleure qualité de service, et au personnel par l'amélioration de ses condi-

tions de vie au quotidien. Autre avantage escompté : les gains en effectifs réalisés par un effort de productivité pourraient ouvrir des possibilités de développement, par exemple en assurant de nouvelles dessertes.

Ce sondage sera une pièce importante des réflexions à venir, et valide des mesures opérationnelles, telles que les congés annuels, prises depuis quelques mois par certains centres grâce à la décentralisation. Des directeurs ont déjà modifié, par une bonne connaissance du terrain, la pratique dans le sens des souhaits des agents. En attendant une évolution globale au niveau du département Bus... ●

Simone Feignier et Yvonne Kappès-Grangé

Temps partiel, modes d'emploi

L'idée du temps partiel gagne du terrain. Une avancée que la RATP n'a pas attendue pour passer aux actes. Mais, le Protocole de 1983, régissant le temps partiel, est appliqué au département Bus dans le secteur tertiaire, son

extension à l'exploitation se révèle plus délicate. Si tout machiniste a le droit de demander le temps partiel – ils sont une soixantaine à en bénéficier – que se passerait-il si un grand nombre souhaitait bénéficier du dimanche, par exemple ?

Reste à déterminer si l'on travaille cette question dans le cadre du Protocole ou si l'on élabore un texte spécifique pour l'exploitation, avec différents modes : journalier, hebdomadaire, annuel ; c'est l'objet des réflexions qui vont être menées à Bus. Selon

le sondage, ces mesures pourraient intéresser plutôt des machinistes jeunes – moins de 35 ans – ayant un ou pas d'enfant.

LES TYPES D'AMÉNAGEMENT DU TEMPS PARTIEL :
– quatre jours par semaine : 39,5 %
– travailler avec

des services plus courts : 23,3 %
– à certaines périodes de l'année : 20,5 %
– trois jours par semaine : 19,6 %
– à temps plein l'été, à temps partiel le reste de l'année : 9,8 %
– deux jours par semaine le week-end : 9,6 %

**dos
sier**

MÉTÉOR, QUATORZIÈME LIGNE DE MÉTRO QUI RELIERA SEINE RIVE GAUCHE À MADELEINE, VA CONSTITUER UN NOUVEAU **STANDARD DE QUALITÉ** POUR LES TRANSPORTS EN COMMUN. ACCUEIL, INFORMATION, CONFORT, SÉCURITÉ, LE **VOYAGEUR** CIRCULERA À BORD D'UNE RAME ENTièrement AUTOMATISÉE AU SEIN D'UN UNIVERS ARCHITECTURAL ORIGINAL. POUR METTRE AU POINT CHAQUE ASPECT DU PROJET, L'ENTREPRISE S'EST MOBILISÉE ET UN GRAND NOMBRE DE **DÉPARTEMENTS** DE LA RATP ONT APPORTÉ LES COMPÉTENCES DE LEURS ÉQUIPES.

Projet

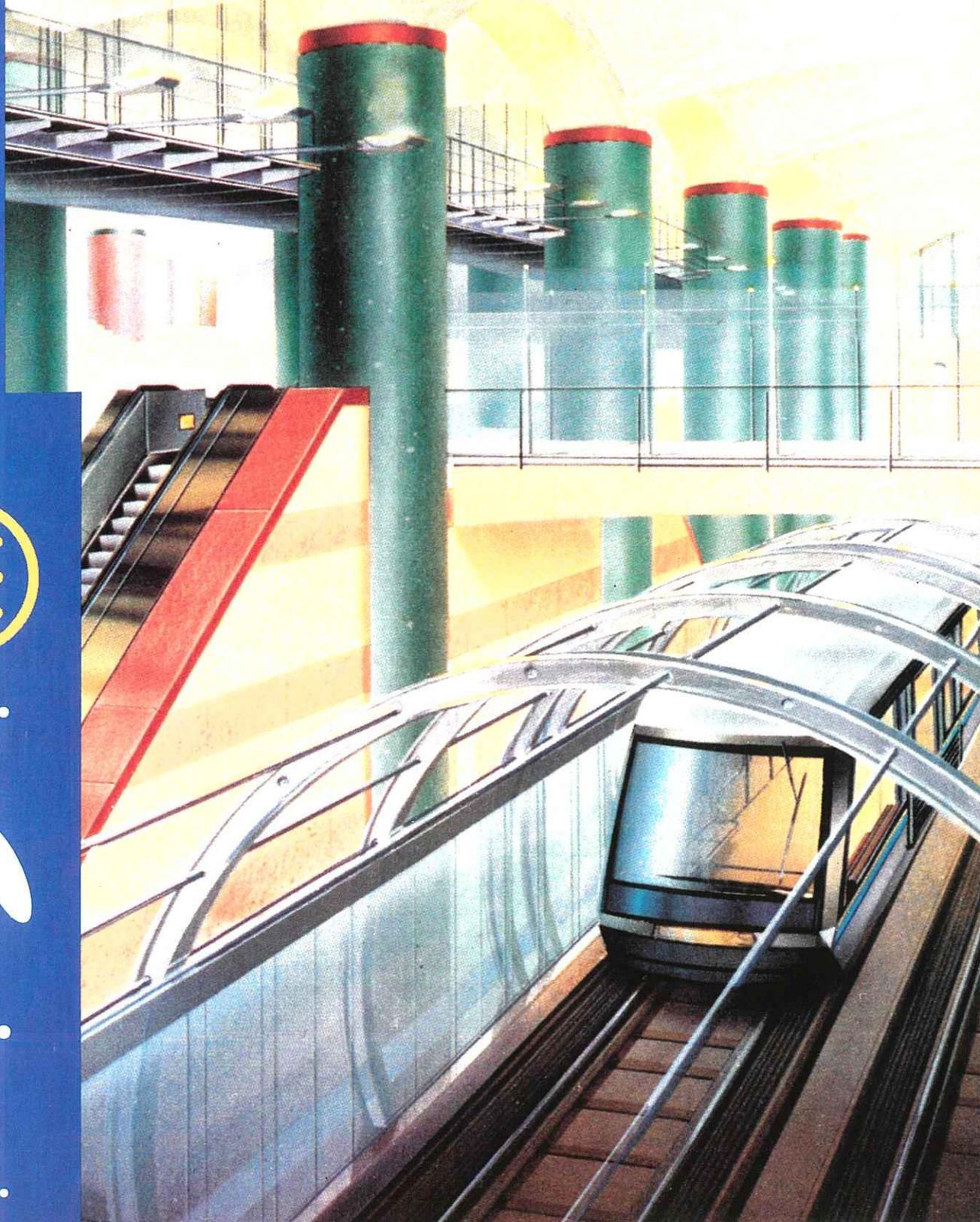
17



Météor au se **DES VOYAGEURS**

M é t é o r

opération



Une architecture originale, un matériel roulant doté de l'automatisme intégral... tout concourt à la qualité du service offert par Météor.

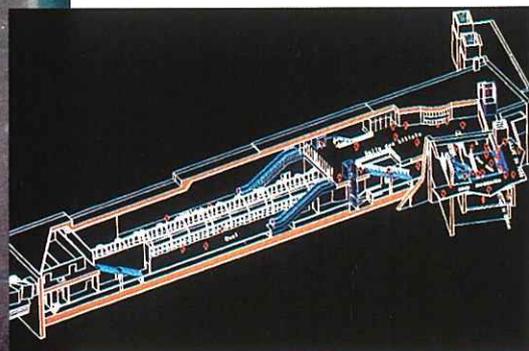
Pourquoi Météor ? Ce projet répond tout d'abord à un besoin essentiel d'accompagner le développement de l'urbanisme de Paris et de sa région avec l'ambition de préfigurer le service public moderne des transports collectifs de l'an 2000. Et plus précisément de résoudre durablement le problème de la surcharge du tronçon central de la ligne A du RER et d'améliorer la desserte du XIII^e arrondissement. Pour relever ce formidable défi, « on a rassemblé toutes les compétences de l'entreprise et commencé par une remise à plat de nos idées en matière de conception, d'aménagement et d'accueil », explique Pierre Griffe, chef de projet Météor. « Plus concrètement, cela a impliqué de prendre en compte les phénomènes d'évolution de notre société : nouvelles exigences en matière de qualité, de sécurité et d'information voyageurs ». Pour que la RATP reste compétitive, Météor devra donc constituer le nouveau standard de qualité des transports en commun. Que va donc découvrir le futur « adepte » de Météor ? D'abord une

architecture originale, spacieuse, lumineuse, qui « met en scène » le voyageur. Fruit de la collaboration entre l'équipe d'architectes du département ITA sous la responsabilité de Didier Bernard, et de l'atelier d'architecture et d'urbanisme de Bernard Kohn, retenu parmi cinq architectes extérieurs, qui a défini la charte architecturale initialement adoptée. « *Tout notre travail a consisté à la mise en forme des espaces – accès, circulation, station – sur la base des études des ingénieurs d'ITA, afin d'assurer la fonctionnalité du parcours tout en offrant agrément et sécurité au voyageur* », commente Anne-Sophie Lebreton, de l'équipe architecturale Météor (ITA).

DES ESPACES D'ACCUEIL ET D'INFORMATION

Une station comporte, sommairement, quatre typologies d'espace : l'accès marquant la liaison entre la ville et le souterrain, la salle des billets, les circulations, et enfin les quais. Météor ayant l'avantage d'être situé en-dessous des ouvrages actuels, ces circulations essentiellement verticales (ascenseurs, escaliers mécaniques et fixes) sont intégrées dans des volumes « puits » où la perception de profondeur est mise en valeur. L'accès aux quais se fait par une mezzanine enjambant les voies. « *Avant d'être physiquement sur le quai, on y est psychologiquement* », commente Yo Kaminagai, responsable des Espaces de transport du département CML, « *car le voyageur a la vision globale de son parcours !* » Et pour la première ●●●

PHOTOS : MARGUERITE / COMAV ; SE. CPA



Une conception informatisée des stations, ici l'exemple de Dijon. Ci-contre, la perspective de la station Seine Rive Gauche des architectes A. Grumbach et P. Schall.

●●● fois, l'organisation et l'équipement de ces stations permettent une accessibilité totale aux personnes handicapées. La salle des billets ou plutôt la salle d'accueil est conçue comme un lieu d'assistance, d'informations, mais aussi de services et de commerces.

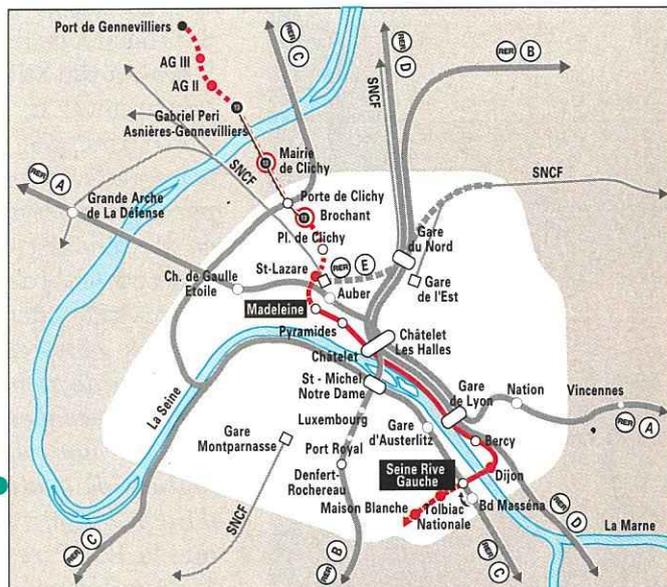
TRANSPARENCE ET FLUIDITÉ

Les portes palières équipant les quais forment une paroi de verre et de métal qui concourt à la transparence du système. Le traitement esthétique met en valeur le décor grâce au choix des matériaux d'habillage des parois et des sols qui seront différemment carrelés selon les emplacements (attente ou de cheminement). La lumière savamment dosée – directe et indirecte – entre l'éclairage, l'animation, le repérage, la volumétrie des espaces brisant la monotonie du cheminement réduit à sa plus simple expression, contribue à envelopper le voyageur dans un

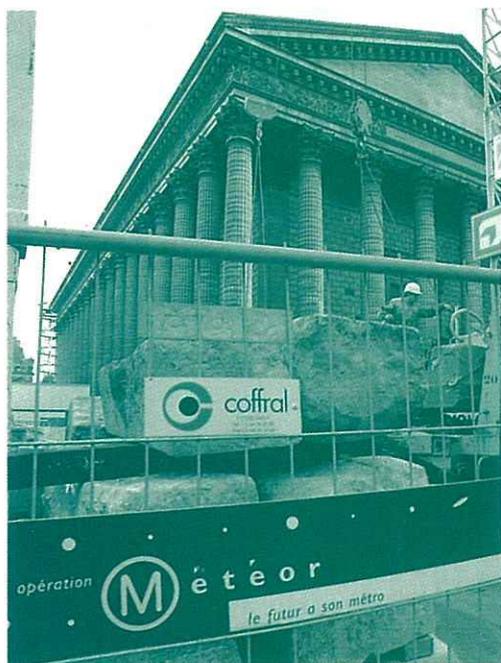
univers de sécurité et de totale maîtrise des lieux : oui, son voyage va sûrement bien se passer !

La rame Météor entre alors dans la station. L'œil « averti » du voyageur reconnaît inmanquablement le MP 89. C'est un matériel sur pneus, silencieux, du même gabarit que le métro. L'aménagement intérieur offre immédiatement une sensation de fluidité : intercirculation intégrale entre les voitures, liberté de mouvement continu favorisée par la combinaison de sièges transversaux et longitudinaux. « On a largement vitré chacune des extrémités pour que ce soit un spectacle ! », souligne Michel Bernard, responsable du matériel roulant Météor au département MRF, « d'autant plus que le train est équipé de phares éclairant le tunnel ». Ce matériel en alliage d'aluminium à faces

galbées à trois portes coulissantes a bénéficié du talent du designer Roger Tallon (TGV Atlantique, tramway Saint-Denis-Bobigny...). Surfaces lisses, anti-graffiti, pelliculées aussi bien à l'extérieur qu'à l'intérieur, sièges anti-lacération en velours, sans pieds pour faciliter le nettoyage, il ne manque plus que la ventilation réfrigérée actuellement en cours d'étude. Entièrement automatique – sans conducteur – le matériel comprend néanmoins un pupitre de conduite de secours qui pourra être opérationnel, en cas de panne des automatismes, avec le concours d'agents Météor habilités à manœuvrer. « Le système informatique



Le projet Météor



Météor (METro Est-Ouest Rapide) reliera fin 1997 Seine Rive Gauche à Madeleine. Longue de 7,5 km, la ligne comprendra 7 stations en correspondance avec 7 lignes de métro et 4 lignes du RER. Ultérieurement la ligne sera prolongée, vers le nord-ouest, à Saint-Lazare et vers le Port de Gennevilliers en empruntant l'actuelle branche Asnières-Gennevilliers

de la ligne 13. Au sud, la ligne rejoindra Maison-Blanche. Au-delà, elle pourrait être prolongée à Cité Universitaire, ou éventuellement s'orienter vers le pôle d'Orly en utilisant la branche Villejuif de la ligne 7. Actuellement les chantiers sont lancés tout au long de la ligne. A partir du boulevard de la Bastille, le tunnelier a commencé le creusement et la construction du

tunnel en direction du boulevard Haussmann (voir ELL n° 34) où il arrivera à la mi 1995. La livraison des deux prototypes du matériel roulant est prévue début 1995. Parallèlement commencera la mise au point des automatismes sur la voie d'essai de la Glacière. Aujourd'hui, 1997 semble loin, et pourtant le planning du projet est extrêmement tendu.

tants à régler reste l'information voyageurs en situation perturbée : la RATP recherche actuellement à améliorer au maximum ce service sur Météor.

UNE EXPÉRIENCE UTILE À TOUT LE RÉSEAU

« Une bonne information ne sera possible que si des moyens équivalents sont disponibles sur l'ensemble du réseau : cela ne se fera pas au détriment du métro ».

Qualité du service – adaptable en temps réel à une variation de demande de transport non programmée –, fiabilité de l'exploitation – technologie éprouvée du savoir-faire de la RATP –, sécurité ferroviaire et des personnes – automatisme complet, bornes d'appels placées en évidence, caméras vidéo, portes palières –, confort – conception architecturale novatrice, anoblissement des matériaux, intercirculation intégrale dans le matériel roulant –, tout est conçu pour l'adhésion du client ●

21



Un matériel sur pneus, entièrement automatique (ici, la maquette).

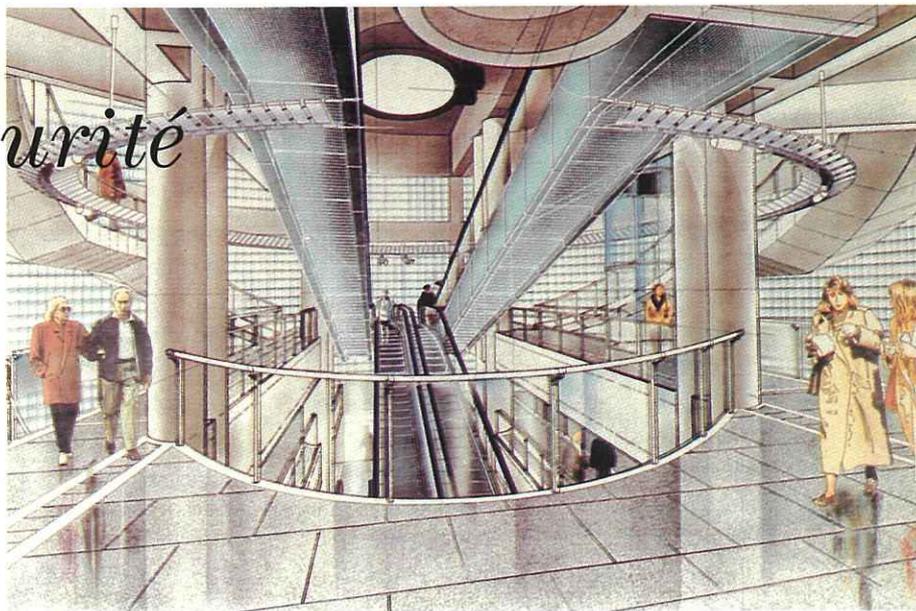
embarqué qui collecte des renseignements concernant toutes les commandes du matériel facilite son dépannage et sa disponibilité », ajoute Michel Bernard. L'intérieur des trains sera surveillé pour la première fois en France par des caméras – deux par voiture – reliées au PCC Météor situé à Bercy. Les voyageurs de la rame pourront entrer directement en communication avec le PCC où un opérateur spécialisé aura en retour la possibilité de les informer par la

télésonorisation. L'aboutissement du projet Météor et sa réussite est aussi fonction de ce qui se passe aujourd'hui dans le métro : le Nouveau service en station en est un exemple majeur. « Mais il ne faut pas non plus que Météor devienne l'unique îlot de satisfactions... Ce que l'on va réaliser doit préfigurer une nouvelle modernisation du métro actuel : l'expérience Météor devra profiter à tout le monde ! » assure Pierre Griffé. Notamment, un des problèmes des plus impor-

Fiabilité et sécurité

«Entièrement automatique, Météor va permettre d'assurer aux voyageurs à la fois la qualité de service, la fiabilité de l'exploitation et la sécurité », indique Pierre Lecompte, responsable de l'Ingénierie générale technique (Direction générale). Le nombre des trains en service étant flexible, il sera possible d'adapter en temps réel le service à une variation de

demande de transport non programmée. Au plan de la fiabilité, Météor utilise les techniques les plus modernes seulement lorsqu'elles sont éprouvées tant au plan de l'exploitation que de la maintenance. De plus les portes palières qui vont séparer nettement quais des stations et voies éviteront chaque année plusieurs dizaines d'heures



d'arrêt d'exploitation pour suicides, descentes sur les voies et chutes d'objets. Enfin, la présence et la disponibilité du personnel sur

le terrain, les équipements vidéo de surveillance, d'interphone et de télésonorisation tant en station qu'à l'intérieur des trains, ainsi que

les portes palières, permettront d'assurer la sécurité des personnes et des biens. Des réponses aux attentes des voyageurs.

De sa conception à sa réalisation, Météor implique un grand nombre de départements. L'entreprise s'est mobilisée.

Un projet FÉDÉRATÉ

« A un titre ou un autre, Météor concerne la plupart des départements de la RATP », précise Pierre Griffe, chef de projet Météor. Après les études réalisées par le département du Développement, deux groupes de travail ont été créés, l'un animé par le département Commercial centré sur le voyageur et l'autre sur la RATP piloté par le département Métro, avec pour objectifs la définition du cahier des charges fonctionnel. Ensuite, trois groupes ont été chargés de la définition des spécifications fonctionnelles : le groupe transport, le groupe lignes et sta-

tions, et un groupe exploitation et maintenance. Parallèlement, deux autres groupes fonctionnent, l'un sur la sécurité du système et l'autre sur l'organisation et les métiers (voir encadrés).

LA SOMME DE TOUTES LES COMPÉTENCES

Enfin quatre groupes de réalisateurs travaillent actuellement sur les divers aspects de la mise en œuvre du projet : matériel roulant, mouvement des trains, gros œuvre et aménagements en ligne, amé-

nagements des stations ; un cinquième est intitulé mise en exploitation. Ces différents groupes sont constitués de membres de divers départements : Commercial pour la prise en compte des besoins des voyageurs, Métro le futur exploitant, les départements réalisateurs assurant les études et le suivi des travaux, Infrastructures et aménagements, Equipements et systèmes électriques, Systèmes d'information et de télécommunications, et le département du Matériel roulant ferroviaire en charge de la définition et du suivi de construction du matériel MP 89. Participent égale-

22

Des métiers tournés vers la qualité

« Pour offrir un service de qualité, le personnel de Météor devra être motivé et avoir un fort professionnalisme », indique François Saglier, de l'équipe projet Météor, membre du groupe de travail – piloté par le département PHF – qui porte sur la définition de l'organisation et des métiers liés à l'introduction des nouvelles techniques. Cette réflexion s'appuie sur

le Nouveau service en station et le Rapprochement exploitation-maintenance. Trois grandes fonctions peuvent être identifiées. Tout d'abord, les relations directes avec les voyageurs et la gestion des lieux, ces activités peuvent s'exercer en station ou à l'intérieur des trains. Ensuite, la fonction transport, régulation, manœuvre, mouvement des trains.

Enfin, les activités de dépannage et d'entretien des installations fixes et des trains. Tout agent de Météor devra avoir une base de compétences minimales liées au système. Au-delà de cette base commune vont être définis, en concertation avec les partenaires sociaux, plusieurs métiers : agents commerciaux pour la gestion des stations, intervenants spécialisés en main-

tenance, opérateurs de ligne travaillant de façon itinérante, opérateurs du PCC qui auront notamment en charge directe des fonctions d'information des voyageurs, agents de maîtrise de ligne pour l'animation des activités d'exploitation et de maintenance. A tous les niveaux, les spécificités de Météor et les ambitions de qualité doivent être prises en compte.



termes de l'accord cadre sur les conditions d'introduction des actions de changement et des nouvelles technologies.

« Comme on le voit, c'est un projet tout à fait transversal qui rassemble toutes les compétences de l'entreprise, qui mobilise des équipes intervenant dans les secteurs les plus divers », ajoute Pierre Griffé. « Le rôle de l'équipe projet *Météor*; poursuit-il, est de "manager" cet ensemble. Elle a passé avec la Direction générale un contrat relatif à la réalisation à un coût fixé et dans des délais déterminés. Parallèlement, les quatre groupes de réalisateurs ont également passé un contrat avec l'équipe projet. De nombreuses personnes sont impliquées dans l'entreprise, mais aussi à l'extérieur; tutelles, environnement politique et administratif (voir encadré), entreprises réalisant les travaux et les équipements ; à nous de faire en sorte de mener à bien cette quatorzième ligne de métro » ●

Dossier réalisé par
Philippe Carron et Alain Malglaive

ment l'Ingénierie générale technique (IGT) et l'Ingénierie d'exploitation ferroviaire (IEF) de la Direction générale, dans les domaines de la sécurité du système et du transport. Plusieurs autres départements interviennent à titre plus ponctuel : les départements Contrôle de gestion et finances, Juridique, Patrimoine, pour les différents aspects administratifs, le département Logistique qui teste certains équipe-

ments, le département Environnement et sécurité, le département Potentiel humain et formation qui anime le groupe en charge de la réflexion sur l'organisation et les nouveaux métiers.

Il ne faut pas oublier le département Bus qui doit gérer les problèmes de circulation des bus dans les secteurs de chantiers. Par ailleurs, les organisations syndicales sont tenues informées de l'évolution du projet, selon les

Des procédures complexes

Le schéma de principe du projet *Météor* a été pris en considération une première fois par le Conseil d'administration de la RATP le 24 novembre 1989. Après plusieurs contretemps, la déclaration d'utilité publique (DUP) vient de paraître au Journal Officiel le 6 août 1993. Entre les deux, des dizaines de procédures administra-

tives et de nombreux interlocuteurs ! Quelques repères : les financeurs sont l'État (36,4 %), la Région Ile-de-France (36,4 %), la RATP (18,2 % sur prêt bonifié de la Région), le département de Paris (9 % pour le tronçon Gare de Lyon - Seine Rive Gauche). L'autorisation finale de construire est donnée par le

Syndicat des transports parisiens, les permis de construire des stations étant délivrés par la Préfecture de Paris. La DUP a été prise en définitive par le Premier ministre. Les autorisations d'utilisation d'espaces publics pour les installations des chantiers sont délivrées après enquête par les maires d'arrondissement. « Tout ceci est très

complexe et nécessite beaucoup de temps, de disponibilité, et une solide volonté d'aboutir. Sous cet angle là, il faut bien dire qu'il devient de plus en plus difficile de faire des travaux. Mais c'est le préalable nécessaire au développement du volet technique de la réalisation, qui lui aussi n'ira probablement pas sans aléas ! » souligne Pierre Griffé.

Matériel, le R 312 deux portes testé sur la ligne 194 (p. 25). **Développement**, vers vingt-quatre centres Bus ? (p. 26). **Info voyageurs**, la station Duroc s'équipe d'une nouvelle signalétique (p. 27). **Prévention**, le bilan de l'été (p. 29).

Matériel

SUR LA 9, LE MF 67 MONTRE LE BOUT DU NEZ

Sur la ligne 9, le MF 67 fait peau neuve. Comme l'opération menée de 1989 à 1992 sur la ligne 1, cette rénovation technique vise à prolonger de dix ans la durée de vie du matériel, en maintenant sa fiabilité d'exploitation, en même temps qu'à améliorer l'esthétique et le confort. A cette occasion, la mise à l'identité

visuelle de la RATP va être réalisée. Comme pour les matériels en service, mais non rénovés – MP 73, MF 77 –, la livrée sera à fond blanc, avec un bandeau vert jade intégrant les baies latérales. Avec une différence : sur ce matériel à moderniser, la face avant se présentera en gris et blanc. La zone grise, qui élargit

l'image de la baie frontale, donnera à l'avant un aspect plus moderne que celui induit par le pare-brise d'origine. Intérieurs comme extérieurs seront pelliculés contre les graffitis, les sièges recouverts de velours vert et rouge antilacération. La rénovation des 70 trains de la ligne devrait commencer en 1994.



Le bus Mercedes a déjà circulé au printemps sur la ligne 80.

LES ARTICULÉS À L'HEURE DE L'EUROPE

Vous les avez découverts en septembre. Eux, ce sont deux Mercedes, un trois portes et un quatre portes, un Man trois portes, et un Iveco, italien, de quatre portes. Tous ces articulés ont en commun un plancher plus bas que celui du PR 180. Ces essais voyageurs permettront de préciser un certain nombre d'options qui seront incorporées dans le cahier des charges pour permettre, Europe oblige, un appel d'offres élargi.



Le prototype de la nouvelle livrée a été réalisé par les ateliers de Choisy.

DEUX PORTES POUR LE R 312

Le R 312 deux portes arrive sur la ligne 194, pour être testé. Sur ce nouveau R 312, le fonctionnement des deux portes sera commandé par le machiniste, comme sur les SC 10. Signe des temps, il annonce les futures commandes de ce type de matériel pour 1994. Cette décision s'explique par la

recrudescence de la fraude sur le réseau bus, liée – entre autres – à un usage abusif des portes de descente. La RATP suit en cela un mouvement, déjà amorcé par plusieurs réseaux de province, qui tend à revenir à un mode d'exploitation traditionnel, après le « tout-libre-service » des années 80.

Chantier

UN TRAMWAY NOMMÉ TRAM VAL-DE-SEINE

Reprise sur l'ancienne ligne SNCF Issy-Puteaux, la future ligne de tramway (du type Saint-Denis-Bobigny), baptisée « Tram Val-de-Seine », s'étendra d'Issy-Plaine à la Défense sur une longueur de 11,5 km. Avec douze stations, dont deux supplémentaires par rapport à l'ancienne ligne (Saint-Cloud et Suresnes), son ouverture est programmée à la fin du premier trimestre 1996. Le réaménagement de cette ligne et le

renouvellement du matériel ont amené le Syndicat des transports parisiens (STP) à en confier l'exploitation à la RATP (département BUS) sous un mode tramway. Arrêté depuis le 22 mai dernier, le trafic de la ligne est actuellement assuré par un service de bus de la Régie, qui a permis à la SNCF de déséquiper toute sa ligne. Les travaux proprement dits devraient démarrer d'ici à la fin de l'année sous la responsabilité du département ITA.



Formation

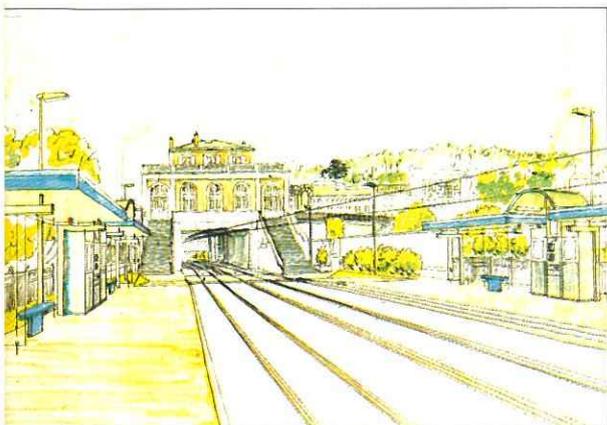
LE MF 88 SUR ÉCRAN

A gare du Nord, l'accès type Guimard, situé à l'angle du boulevard Denain et de la rue La Fayette, conduit à l'ancien terminus de la ligne 5. Sur le quai de la station en courbe et dépourvue de publicité, les salles de l'un des centres de formation de l'unité Formation et développement des compétences (FDC) du métro. Au-delà, en position de garage, l'on aperçoit le prototype du MF 88, nouveau type de matériel destiné à équiper, dans une première étape, la ligne 7 bis, Pré-Saint-Gervais – Louis-Blanc (voir *ELL n^{os} 28 et 30*). Dans l'une des salles du centre, dix postes EAO – enseignement assisté par ordinateur – avec grand écran couleurs, clavier et « souris ». « *Les cabines de conduite du MF 88 sont équipées d'une console d'information, c'est-à-dire d'un écran qui donne au conducteur l'état du train, les incidents et des informations diverses, d'où l'intérêt de former préalablement les conducteurs sur écran* », précise Jacques Patrier, formateur. « *Le programme EAO, ajoute-t-il, a été conçu par René Plevza, de l'unité FDC* ». Il s'agit pour les conducteurs de la ligne 7 bis ●●●

AVANT-PREMIÈRE

Dix postes EAO permettent en particulier aux conducteurs de s'initier au traitement des données fournies par la console de cabine du MF 88.

25



●●● et du Groupe manœuvres et transports (GMT), ainsi que les opérateurs du PCC et l'encadrement de la ligne, « d'apprendre » le matériel, c'est-à-dire l'agencement de la loge de conduite, les schémas d'alimentation, le réseau informatique, les équipements de traction et de freinage... mais aussi les avaries et leur mode de résolution. Le programme s'étend sur cinq jours, de 7 heures à 13 heures, ou de 13 heures à 19 heures. Il est complété par une découverte du prototype et, ensuite, par du « double sur ligne ». Conducteur depuis huit ans, Didier Halimi « apprend » ce lundi de septembre le MF 88 sur un poste EAO. Impressions : « *Je trouve que l'accès au système est rapide et facile. Et puis travailler sur un tel équipement pour connaître un matériel de pointe, c'est à la fois intéressant et motivant. C'est très revalorisant pour les conducteurs.* »

EN CABINE

Loge de conduite ou pupitre sur écran (ci-dessus) : une simulation réaliste.



Desserte

« CASTOR » AU SERVICE DE LA SNCF

Du 2 au 29 août, la RATP a mis en place un service d'autobus de remplacement de la ligne C, interrompue pour travaux d'entretien, entre Invalides et la gare d'Austerlitz. Baptisé « Castor », 15 autobus articulés (avec un renfort de 2, puis 4 voitures supplémentaires aux heures

d'affluence) ont assuré la navette au rythme de bus toutes les quatre minutes aux heures de pointe. Ce sont les centres de Belliard, Créteil, Ivry, Nanterre, Pavillons et Thiais qui ont fourni les véhicules. Supérieur aux prévisions, le nombre de voyageurs s'est élevé à 600 000.



Près de 25 000 voyageurs ont emprunté chaque jour le service « Castor ».

Développement

VERS 24 CENTRES BUS ?

Vitry et Massy. Deux localités qui pourraient bien, à échéance 1997-1998, accueillir chacune un nouveau centre Bus. Le Conseil d'administration de la RATP a en effet approuvé, fin juin, le dossier d'opportunité concernant l'acqui-

sition de deux terrains situés dans ces communes. Des projets qui, s'ils aboutissent, permettraient de faire face au développement du service et apporteraient une solution aux problèmes de remisage rencontrés dans le sud de Paris.

Info voyageurs

UN PIVI AU CIT

Un nouveau système d'information voyageurs appelé PIVI (Plan indicateur visuel d'itinéraires) est installé depuis fin mai au Centre d'information téléphonique (CIT), à Caumartin, pour quelques postes. A la demande du département Commercial, le département Systèmes d'information et de télécommunications le généralisera à l'ensemble des postes d'ici à la fin de l'année. PIVI regroupe toutes

les données décrivant l'offre de transport et celles concernant les communes d'Ile-de-France, et prend en charge la recherche d'itinéraire. Pour renseigner le voyageur, l'opérateur visualise à l'écran les fonds de cartes, les réseaux RATP et SNCF, et la localisation des points de départ et d'arrivée. Une manière d'améliorer la qualité de l'information pour les voyageurs. ▼

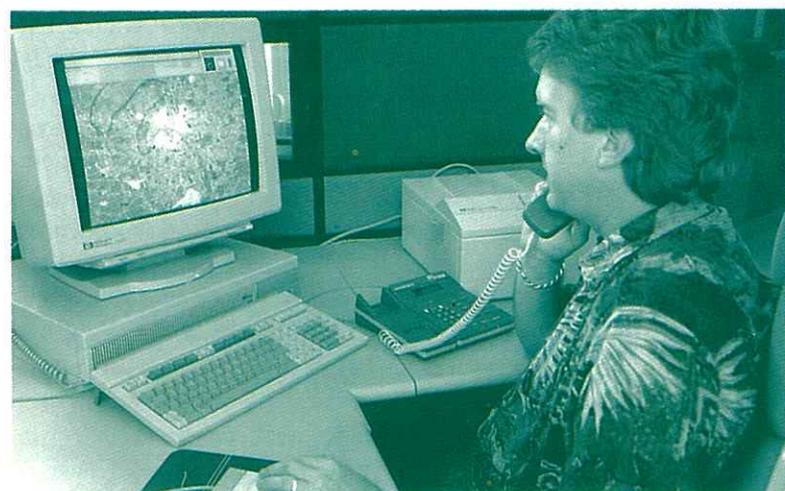
DUROC, STATION TEST

Une nouvelle signalétique vient d'être mise en place à la station Duroc. Elle permet, depuis la salle de recette, de savoir quel couloir ou quelle sortie utiliser pour prendre les autobus en correspondance. Après la diffusion, au printemps dernier, de dépliants permettant aux voyageurs de continuer leur voyage depuis la station Duroc en cas d'incident (voir



ELL n° 33), c'est une action supplémentaire menée par la ligne 10 pour amé-

liorer l'information de ses voyageurs. En attendant sa généralisation sur la ligne...



LES MACHINISTES ONT DU TALENT

Les machinistes des lignes 63 (Lebrun), 30 et 32 (Aubervilliers) ont réalisé des dépliants sur leur ligne afin de les faire connaître, cet été, aux touristes. « Bienvenue sur la ligne 63 », rédigé en français et anglais, présente l'itinéraire et les principaux points desservis par la ligne. « Le saviez-vous ? », « Do you

know it ? » précise horaires, fréquences et tarification, et conditions d'utilisation. « Ces lignes vous font visiter Paris » : un guide présente en anglais et en français les lignes 30 et 32, donnant la signification du nom de chaque arrêt. Les conseils d'utilisation des bus, tarification, fréquences, horaires..., sont

proposés en français, anglais, espagnol, allemand et italien, plans des lignes à l'appui. Afin de toucher cette clientèle inhabituelle que sont les touristes, les dépliants de la ligne 63 ont été distribués, outre dans les bus et les terminus, dans les hôtels, restaurants, musées et aux guichets des gares.

LA LIGNE AUX 87 ARRÊTS

65 000 voyageurs par jour, 87 arrêts, 62 feux tricolores, 6 arrondissements et 18 marchés hebdomadaires desservis, 36 bus pour 4 800 km par jour... la ligne 62 se présente aux voyageurs. En juin dernier, une campagne de 12 affichettes posées à l'intérieur des bus détaillait les caractéristiques de la ligne la plus chargée après le PC. Avec trois objectifs : sensibiliser les passagers à la montée et à la circulation dans le bus, favoriser les relations machinistes voyageurs, juguler la fraude. La 62, équipée de R 312 qui ne sont pas en libre-service, rencontre des problèmes liés à la présence de trois portes : montée par

la porte centrale, gêne à la descente, difficultés de contrôle. Un groupe de travail composé de trois agents de maîtrise, deux machinistes (des centres de Croix-Nivert et de Lagny où est remise la ligne) et une stagiaire, ont organisé la campagne autour de ces thèmes. On revoit actuellement ces affichettes sur la ligne pour une « piqûre de rappel », qui sera suivie d'une enquête auprès des voyageurs.



Manifestation

LA Z FAIT SON ENTRÉE AU MUSÉE

L'automotrice Z 23 237 entre au musée d'Ile-de-France à Sceaux, qui ouvrira ses portes au début de 1995. Pendant cinquante ans, du 1^{er} octobre 1937 au 2 mars 1987, elle a parcouru 3 399 566 km sur la ligne de Sceaux, devenue ensuite ligne B. Restaurée à l'atelier de Montrouge

(MRF), elle a retrouvé son état de 1962 grâce à des pièces d'origine conservées à l'atelier. Les éléments disparus, comme les lustres, ont été moulés, et leur verrerie reconstituée en résine translucide. Pour fêter l'événement, la ligne B a organisé une journée portes ouvertes à Denfert-

Rochereau le 12 septembre dernier. Présentation des étapes de rénovation, visite du PCC, explications et commentaires, navette tractée par une machine à vapeur, entre Denfert et Bourg-la-Reine, les agents du RER et de MRF ont montré que modernité et histoire savaient se conjuguer.



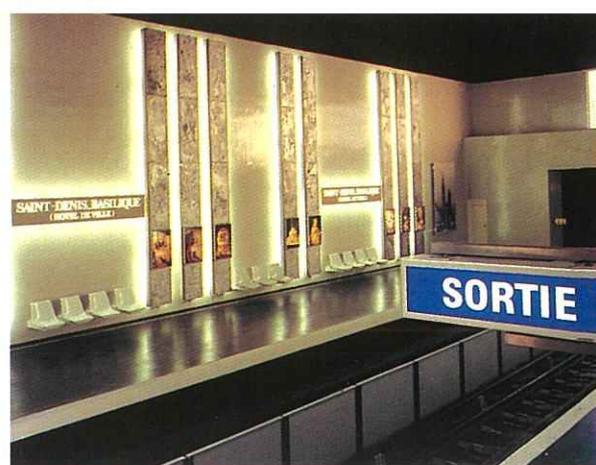
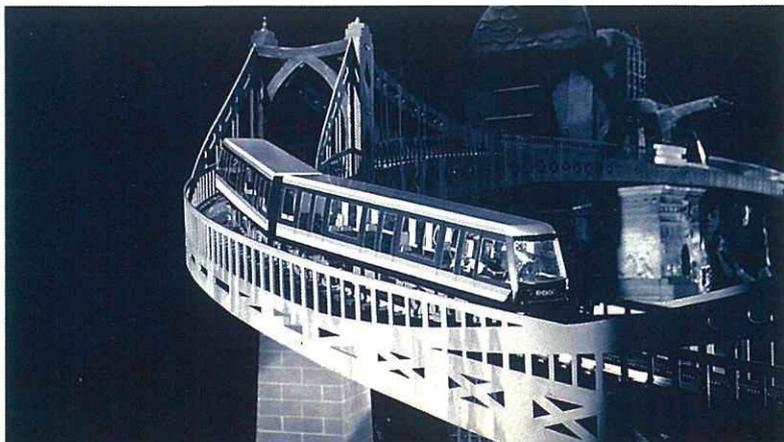
Partenariat

DE STARMANIA À MÉTÉOR

Starmania, l'opéra rock de Michel Berger, triomphait en 1979. Une nouvelle version futuriste, signée Lewis Furey, a pour décor principal la ville de l'an 2000. Dans cet univers urbain, *Météor* a

« naturellement » trouvé sa place : une maquette figurant deux voitures (un mètre de long sur 12 centimètres de hauteur), signée Alain Pras, tourne sur un circuit de rail de sept mètres de diamètre

représentant le célèbre pont suspendu de Brooklyn. *Météor* apparaît ainsi deux fois au cours du spectacle : au démarrage et dans le tableau final. Au théâtre Mogador jusqu'à fin janvier 1994.



Environnement

POUR LE PLAISIR DE L'OÛÏE

Saint-Denis Basilique, terminus, tout le monde écoute ! Ce sont les grandes orgues de la basilique royale de Saint-Denis qui accueillent les voyageurs à leur arrivée. Une réalisation expérimentale de « design sonore », mise en place le 21 juin dernier et qui doit se prolonger jusqu'à la fin de l'année. Cette mise en scène musicale, réalisée par le compositeur Nicolas Frize, vise à rendre plus convivial un univers de « machines » par le plaisir de l'ouïe. Outre le déclenche-

ment automatique du logo sonore à l'arrivée de chaque rame, les tourniquets délivrent au passage du voyageur un accord musical (six tonalités aléatoires), et au départ, pour masquer les bruits de roulement des rames, une série de sons née de la musique contemporaine. Cet habillage sonore est reproduit sur du matériel acoustique de qualité professionnelle. Enfin, une enquête d'appréciation auprès des usagers et des agents de cette station devrait décider de la « suite » à donner.

ÉTAT DE SIÈGE

Depuis la mi-août, l'unité Environnement et Propreté du département SEC a entrepris conjointement avec les départements MTR et ITA une vaste opération de remise en état des sièges sur les quais des lignes 5, 8 et 13. Elle comprend une remise en peinture à l'identique de très haute qualité et facile d'entretien. L'occa-

sion également d'ajuster leur répartition et leur emplacement aux réalités de la fréquentation. Pour gêner le moins possible les voyageurs, la dépose des sièges d'une station n'est effectuée que lorsqu'une série neuve est prête à être installée. La durée de cette opération est prévue jusqu'à la fin de l'année.

Prévention

LE BILAN D'UN ÉTÉ

Le Comité de prévention et de sécurité de la Régie a organisé du 6 juillet au 5 septembre 1993, au sein des trois bases de loisirs (Javelines, Vaires-sur-Marne et Cergy-Pontoise) de nombreuses activités sportives regroupant près de 6 000 jeunes.

Recrutés par les correspondants prévention-sécurité des départements BUS, Métro et RER, et par le biais d'associations et d'établissements scolaires, ces jeunes ont bénéficié de l'encadrement de moniteurs de la RATP, de l'UCPA et de la police nationale.

Portes ouvertes

LES POSEURS DE VOIE À RÉPUBLIQUE

L'unité Voie du département ITA propose une exposition, à la station République, sur le métier de poseur de voie, qui a beaucoup évolué techniquement. Outre les photos, maquettes, matériaux constitutifs de la voie ferrée, le stand n° 6, situé à l'intersection du raccord des lignes 3 et 5, présente une série de

démonstrations et de manutentions de matériel de voie sur wagon, d'appareils de mesure, ainsi qu'une exposition du matériel roulant auxiliaire (tracteur Sprague, train plate-forme spécialisé avec grue...). Samedi 23 octobre, de 10 à 18 heures, station République. Un fléchage est prévu pour accéder au lieu d'exposition. ▼

Social

CRE : LE CROSS DE NOVEMBRE

Le quatrième cross international du Comité Régie d'Entreprise RATP se déroulera le 14 novembre dans le parc de loisirs de Fontenay-les-Briis (91). Renseignements et inscriptions au 40 06 77 66.

SAINT-MAUR : LA TOUTE PREMIÈRE FOIS

Le 16 octobre, de 10 à 17 heures, le centre Bus de Saint-Maur organise sa première journée portes ouvertes. Après une visite du centre, les amateurs pourront s'essayer à la conduite d'un bus-école et se promener à bord d'un vieux bus à plate-forme, comme au temps des guinguettes du bord de la Marne.

Revue de presse



Saluons la sortie d'un nouveau journal d'unité. *Infobat*, bimestriel, servira de bulletin de liaison à l'UDT Bâtiments, département ITA. On y apprend que cette unité a réalisé pour Euro Tunnel un

système d'enseignement assisté par ordinateur. Destiné aux futurs opérateurs de PCC du tunnel sous la Manche, il simule en grande partie le système d'exploitation réel développé par la société Cegelec. Son fonctionnement permet de visualiser des anomalies d'exploitation (traction, éclairage, épuisement, ventilation, incendie) auxquelles l'élève opérateur doit remédier. « *Infobat* », journal de l'unité Bâtiments, juin 1993.



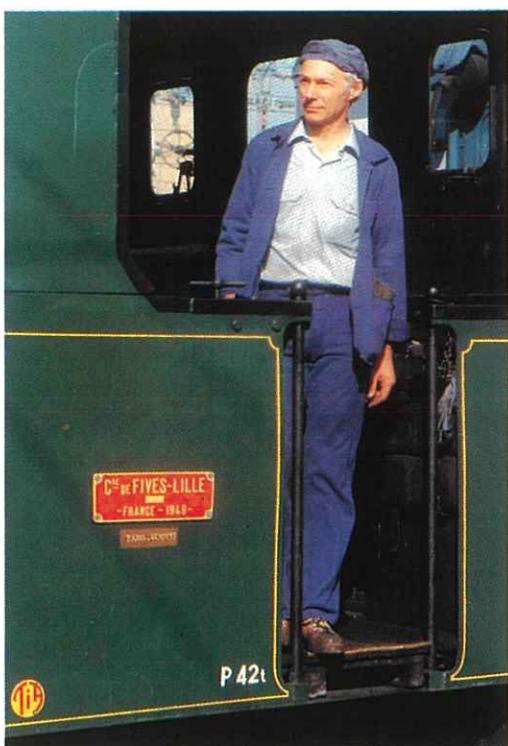
Info ligne 7-7 bis publie les résultats d'un questionnaire adressé aux 315 conducteurs de la ligne (taux de participation : 29,5 %), en avril dernier. Relations hiérarchiques : 49,4 % des conduc-

teurs estiment que le responsable hiérarchique n'est pas clairement défini. Accompagnement : pour 46 %, le dernier accompagnement en ligne par l'encadrement remonte à moins d'une semaine. Pour 67 % il a été effectué par un agent de maîtrise autre que le responsable hiérarchique. Formation-information : pour 86 % les sujets traités en formation correspondent à leurs préoccupations. Si la majorité se sent bien informée sur l'exploitation et sur le matériel ainsi que sur la réglementation ferroviaire, environ 20 % ne sont pas informés de manière satisfaisante sur les activités et les projets de l'entreprise, ainsi que sur les objectifs et le budget de la ligne. Considération : très peu se sentent considérés comme des personnes dont on tient compte (9 % par les cadres mais 29 % par les maîtrises). « *Info ligne 7-7 bis* », juillet 1993.

29

passion
nément

Portrait, elle roule, elle fume, elle voyage. C'est la loco de Jean-Pierre. **Clin d'œil**, pour son mariage, Jean-Christophe, machiniste, dévore un bus. **Sport**, Dominique est lutteur et, désormais, athlète de haut niveau à la RATP. **Humour**, une vache dans le funiculaire !



Portrait MON AMIE LA LOCO

Etre propriétaire d'un appartement, d'une maison, ou d'une voiture, c'est aujourd'hui chose courante. Plus insolite, Jean-Pierre Minard, lui, a acheté en 1974 une locomotive à vapeur (type 030 T pour les connaisseurs) ! Une machine réformée d'une sucrerie d'Attin-la-Paix-Faite dans le Pas-de-Calais et destinée à la casse. « *Ma passion du chemin de fer, qu'il*

soit vapeur, diesel ou électrique, remonte à mon enfance.

Plus tard, avec des copains, nous courions les gares SNCF, les ateliers d'entretien et compulsions toutes sortes de documents techniques. »

En 1968, il entre à la RATP – après avoir espéré une place à la SNCF – comme conducteur au métro, puis dix ans plus tard, sur la ligne B du RER, à Massy-Palaiseau.

Quant à sa locomotive, une fois restaurée et remise sur rails, elle a été utilisée pour des circulations de chemins de fer touristiques dans la Sarthe, les Cévennes, en Normandie, Lorraine... En 1993, elle regagne l'Ile-de-France où elle participe en mai au Centenaire de la ligne de Robinson et, tout dernièrement, en septembre, à la manifestation organisée à

l'occasion de l'entrée au musée de Sceaux d'un matériel Z. Et maintenant ?

La 030 T pourrait sillonner à nouveau la France des chemins de fer touristiques, à moins qu'elle ne circule sur la ligne B pour transporter, vers Saint-Rémy-lès-Chevreuse, promeneurs et touristes, les dimanches des mois d'avril à novembre. Mais pour mener à bien cette idée, il faudrait constituer une équipe. « *Mon fils a attrapé le virus du rail et m'aide quand je conduis la vapeur, puisqu'il faut impérativement un chauffeur et un mécanicien, mais il nous faudrait être plus nombreux.* » Vous êtes intéressés ? Vous pouvez contacter Jean-Pierre Minard à son attachement (67 625), ou à son domicile (43 39 51 06).



PHOTOS : MINOLI, CHABROL, SUTTON, COM-AY, DR

Clin d'œil UN BUS À CROQUER

Jean-Christophe Pinardon est depuis toujours machiniste sur le 138. Le jour de son mariage, sa fidèle voiture était présente... sous forme d'un TN en nougatine

et sucre glace. Et le pâtissier avait poussé le souci du détail jusque dans les indications portées sur les bandeaux latéraux. Une sacrée déclaration d'amour !

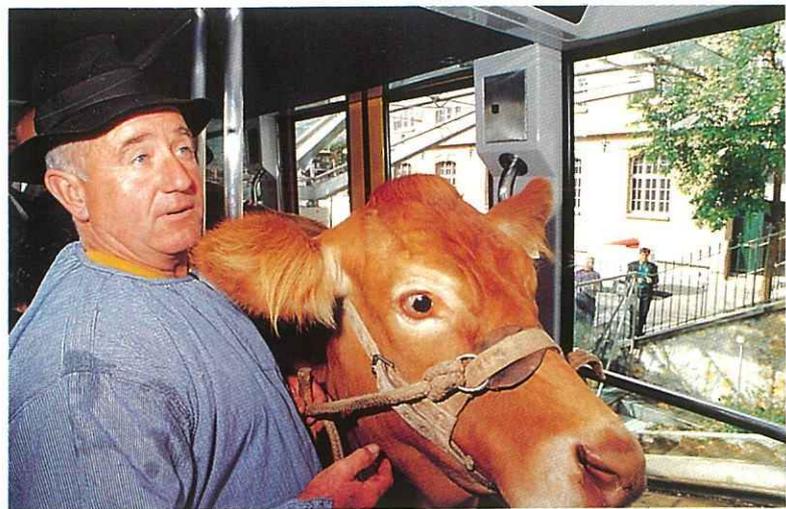
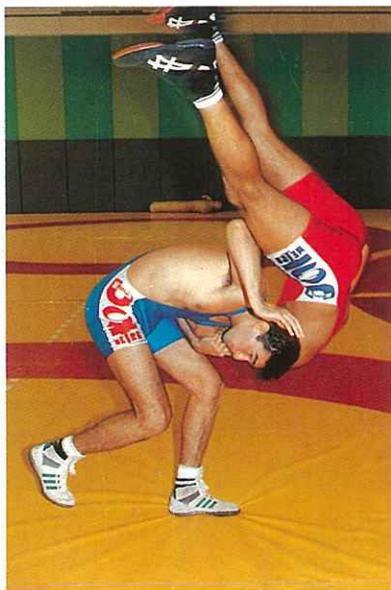


Sport LUTTE AU TOP NIVEAU

Dominique Strugen, agent mobile sur la ligne 4, est le nouvel athlète de haut niveau, en lutte gréco-romaine, de la RATP. Champion de France 1993, 17 sélections en équipe de France, il bénéficie

des avantages liés à ce type de contrat qui l'autorise à travailler à mi-temps pour mieux se consacrer à son entraînement. Prochaine étape, les championnats d'Europe en avril 1994.

Laurent Bettolo (lancer du marteau) et Isabelle Saquet (water-polo), tous deux agents de la Régie, ne font plus partie des athlètes de haut niveau depuis avril 1993 (voir ELL n° 23 page 10).



Humour UNE VACHE DANS LE FUNICULAIRE

Une passagère pas comme les autres dans le funiculaire de Montmartre. Le 8 septembre dernier, une vache limousine a en effet emprunté une

cabine, sous l'œil quelque peu surpris des habitués de la ligne, pour effectuer la montée vers le Sacré Cœur. C'était à l'occasion de la présentation

du septième grand prix de l'Humour vache qui se déroulera, début octobre, dans le cadre du douzième Salon du dessin de presse et d'humour.



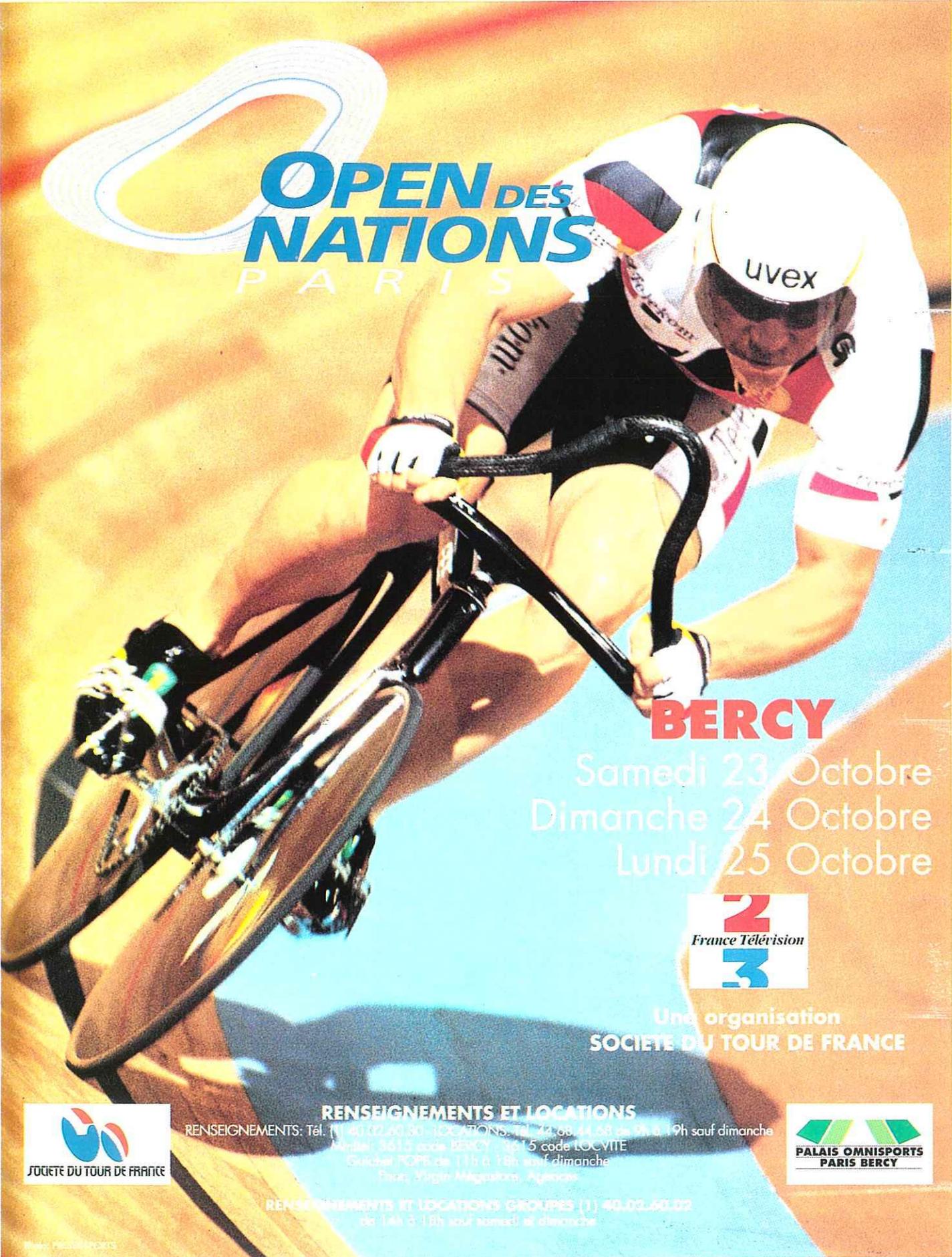
▲ Parade de réouverture.

Musée SAINT-MANDÉ : RÉOUVERTURE PROVISOIRE

Le musée des Transports urbains* de l'AMTUIR a réouvert ses portes les samedis et dimanches après-midi, de 14 h 30 à 18 heures, depuis le 11 septembre et jusqu'au 28 novembre 1993. A signaler une exposition sur les transports aux Pays-Bas, et le retour

après restauration de plusieurs matériels, dont un TN4H et un OP5, par les ateliers de Championnet (MRB), et la motrice MP 51, la « grand-mère », par les ateliers de Fontenay (MRF).

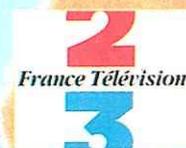
* 60, avenue Sainte-Marie, Saint-Mandé (94). Métro Porte Dorée (ligne 8) ; bus 46, 86, PC, 325.



OPEN DES NATIONS
PARIS

BERCY

Samedi 23 Octobre
Dimanche 24 Octobre
Lundi 25 Octobre



Une organisation
SOCIÉTÉ DU TOUR DE FRANCE



RENSEIGNEMENTS ET LOCATIONS

RENSEIGNEMENTS: Tél. (1) 40.02.60.00 - LOCATIONS: Tél. 42.66.44.66 de 9h à 19h sauf dimanche
Métal: 3612 code BERCY - cap 15 code LOCVITE
Guichet POP de 11h à 18h sauf dimanche
Paris, Virgin Migrations, Agences



RENSEIGNEMENTS ET LOCATIONS GROUPES (1) 40.02.60.02
de 14h à 18h sauf samedi et dimanche

RATP PARTENAIRE OFFICIEL

