

ENTRE LES LIGNES

N° 55 OCTOBRE 1995 17 F



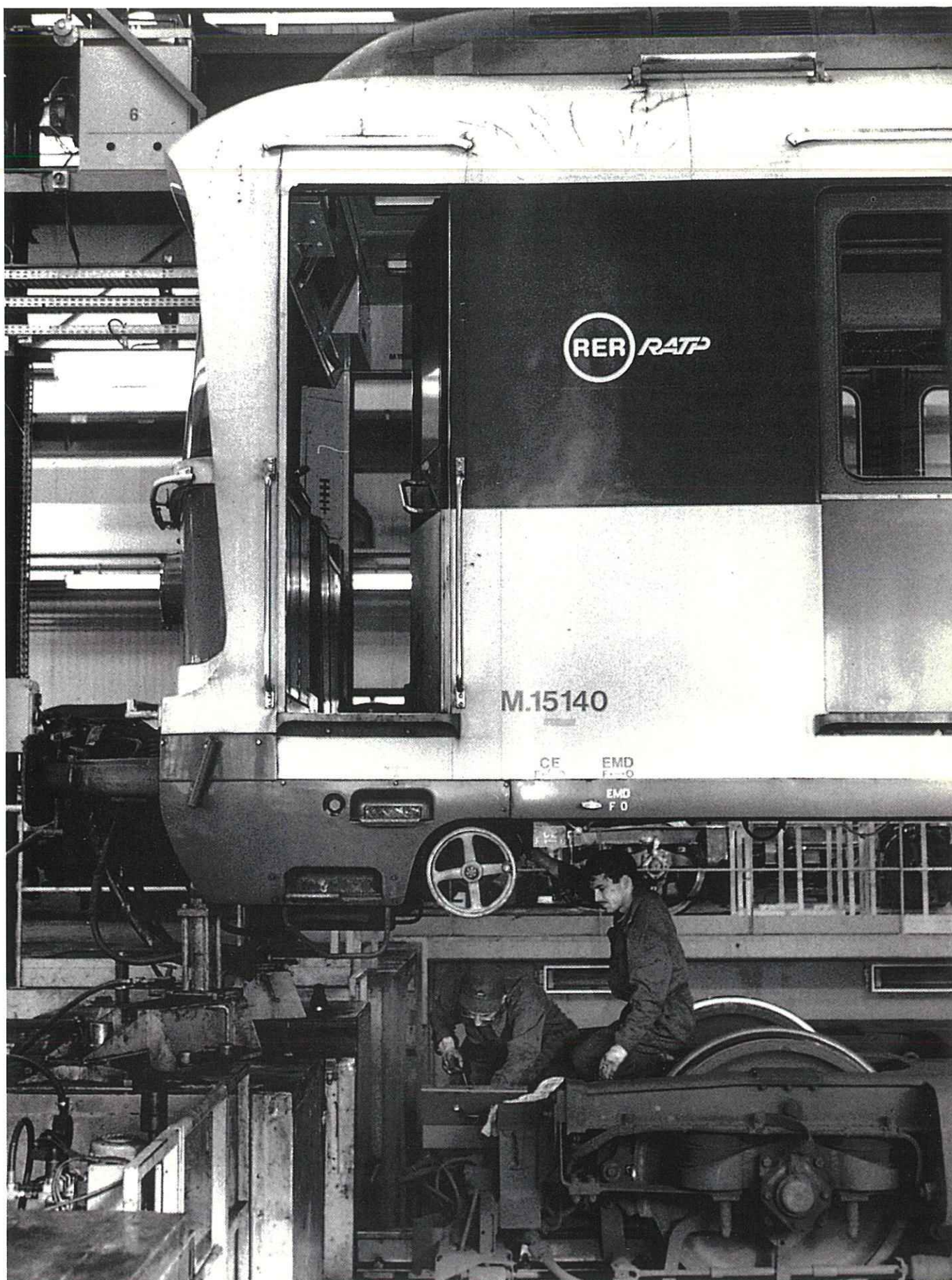
Le transport et les handicapés



P.4 l'interview
de Jean-Paul Bailly

Les bogies
de la qualité

2



SUTTON/SGAV

Panoramiques

P.4 L'interview de Jean-Paul Bailly

Dans la ville

P.10 Transporteur et bâtisseur

La RATP gère un patrimoine immobilier de un million et demi de mètres carrés. Zoom avant sur quatre grands projets d'aménagements parisiens.

Aller-Retour

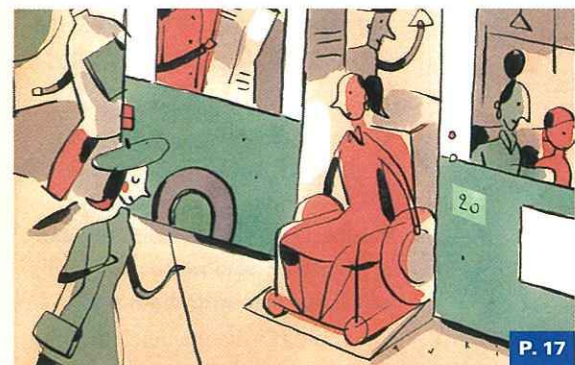
P.14 Jouer l'atout jeune

Avec le ticket jeune, la RATP part à la conquête des 10-24 ans. Un nouveau titre de transport réservé aux possesseurs de la Carte Jeunes.

Correspondance

P.16 Jumelage : la liberté d'échanger

Six centres bus sont jumelés avec les réseaux de province. Mais les échanges passent aussi les frontières de l'Hexagone.



P. 17

Arrêt sur

P.24 En toute logistique

La plate-forme de distribution de 9250 m² à Boissy est entièrement au service des clients internes de la RATP.

Parcours

P.26 Boissy gagne le train de la qualité

L'équipe des ateliers de révision des bogies de Boissy se frotte les mains. Son opération « le train de la qualité » a remporté deux trophées. Récit.

P.28 Des essais et des hommes

Les techniciens sont à pied d'œuvre pour réaliser les essais des deux premiers trains MP 89 destinés aux lignes 1 et 14. Echos.

Passionnément

P.30 Tout le monde sur la ligne B entre Bagneux et Saint-Michel le connaît : c'est Manu, le jardinier. Portrait.

Mémoire

P.31 Un musée en sous-station

Un voyage en images au cœur des techniques et des traditions au temps des sous-stations.

Sommaire



P. 14

Dossier

P.17 Handicapés : le transport en questions

Un million de personnes handicapées habitent l'Ile-de-France. En 2020, 20 % de la population française aura plus de 65 ans. L'accessibilité aux transports en commun des personnes à mobilité réduite est à la fois un choix de solidarité et un enjeu économique. Entre difficultés techniques et contraintes de financement, la RATP propose des solutions.

3

P. 26



Entre Les Lignes : LAC A 85, 54, quai de la Rapée, 75 599 Paris Cedex 12. Délégation générale à la communication-RATP. Tél. : 44 68 36 62/36 51/36 42. **Directeur de la publication** : Vincent Relave. **Responsable de la rédaction** : Arnaud Corabœuf. **Rédaction** : Philippe Carron, Simone Feignier, Yvonne Kappès-Grangé, Alain Malglaive. **Photographies** : SG-AV. **Conception et réalisation graphique** : Textuel. **En couverture** : illustration François Avril. **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 », 54, quai de la Rapée, 75 599 PARIS Cedex 12. **Retraits de la RATP** : vos changements d'adresse sont à transmettre par écrit au bureau des Pensionnés, 9, rue Belliard 75889 Paris Cedex 18.

entreprise

IDP devient PRO

Le département Ingénierie des Projets (IDP) est devenu le 1^{er} octobre 1995 le département Projets (PRO), rattaché au pôle Finances, Gestion, Développement. Avec comme missions de constituer le centre de

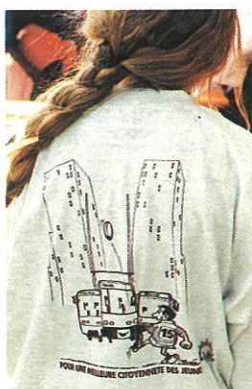
compétences et de mise en cohérence des problèmes de la maîtrise d'ouvrage des lieux métro, RER et bus, et d'assurer le management des projets transversaux et des espaces de transport. De plus, le

département doit apporter aux chefs de projets le soutien nécessaire en matière de ressources, de méthodes et d'outils pour la conduite des projets. Pierre Griffé continue d'assurer la direction du département.

La citoyenneté en marche

La RATP vient de procéder à la création de la « Fondation d'entreprise RATP pour la citoyenneté ». Un nouvel outil qui permettra de mieux coordonner l'ensemble des opérations de prévention et d'insertion déjà menées par l'entreprise au travers

notamment de l'Association pour une meilleure citoyenneté des jeunes (APMCJ). Une fondation qui se veut ouverte à tous les partenariats pour mieux combattre l'exclusion et favoriser le retour à un plein exercice de la citoyenneté.



distinction

Un conducteur à l'honneur

Le 20 septembre dernier, Christian Lassus a reçu des mains du président Jean-Paul Bailly, un diplôme pour « Acte de courage et de dévouement ». Christian Lassus est le conducteur de la rame du RER touchée par l'explosion d'une bombe terroriste, le 25 juillet 1995, à Saint-Michel. Un témoignage de reconnaissance pour le courage et le sang-froid dont cet agent a su faire preuve dans des circonstances dramatiques.



PHOTOS : CHABROL / SG-AV

l'événement

«Des q dignes GRAND SER

En dépit de la vague d'attentats, les agents de la RATP ont démontré la capacité de réaction du service public. Interview du président Jean-Paul Bailly.

Trois mois après l'attentat de la gare Saint-Michel, l'entreprise tout entière reste mobilisée. Quelles réflexions vous inspire la situation que nous connaissons actuellement ?

Cet attentat a été un choc pour tout le pays et pour notre entreprise. L'ensemble des agents de la RATP a démontré, à mes yeux, des qualités de professionnalisme dignes d'un grand service public. Et j'adresse une nouvelle fois mes remerciements, en premier lieu, à ceux de nos agents concernés directement par l'attentat, mais aussi à l'ensemble du personnel. La grande réactivité, dont tous ont su faire preuve dans le traitement de l'attentat, dans l'information donnée aux familles des victimes, dans la remise en état de la ligne, montre le souci de chacun d'assurer la continuité du service public. Je tiens également à saluer la rapidité avec laquelle la surveillance a été renforcée – ce qui a conduit plusieurs milliers d'agents à modifier l'organisation de leur travail – ainsi que la capacité de solidarité des centaines d'agents des ateliers et des bureaux, qui ont voulu montrer qu'ils étaient aux côtés de leurs collègues de l'exploitation lors du week-end

alités d'un ICE PUBLIC »

suivant l'attentat. Et je sais, au travers de nombreux contacts extérieurs, à quel point l'implication de tous pour un meilleur fonctionnement du service public est appréciée.

Que peut faire l'entreprise au-delà de ces constats ?

Aujourd'hui encore, Vigipirate perdure, et nos réseaux continuent à être perturbés : fin septembre, on dénombrait 450 colis suspects et 130 évacuations de stations et de gares. Une telle situation implique des efforts accrus de sécurité, et je suis conscient que cela rend plus difficile le travail des exploitants. Nous avons été réactifs, et tout le monde y a mis du sien. La direction de l'entreprise a engagé, auprès des pouvoirs publics, un certain nombre de démarches pour assurer durablement une présence plus importante d'agents de sécurité sur nos réseaux. Et c'est bien le sens de la déclaration du Premier ministre, lors de l'inauguration du tronçon central de la ligne D, lorsqu'il souhaitait voir affecter au réseau urbain des appelés du contingent, effectuant leur service national, pour contribuer à la sécurisation des réseaux. Sur un autre plan, nous avons engagé des investissements exceptionnels, plus de 700 000 francs par mois, pour assurer la propreté des réseaux, malgré la fermeture des poubelles.

Peut-on espérer une date prochaine pour la fin du plan d'urgence ?

Vigipirate ne dépend pas de la



direction de l'entreprise, qui se conformera aux demandes du ministre de l'Intérieur. Je formule, comme vous tous, des souhaits pour que l'on retrouve des conditions habituelles de fonctionnement. Mais nous serons certainement amenés à réfléchir à un mode d'organisation qui inclut durablement une vigilance accrue. Nous subissons une autre conséquence de l'attentat avec la baisse de notre trafic. Alors qu'au premier semestre nous enregistrons d'excellents résultats et étions en avance sur nos objectifs, au mois d'août, le trafic du réseau ferré a chuté de 5,2 %, en septembre, de 4,7 %. Mais on constate qu'une partie de ce trafic s'est reporté sur les bus Paris. Un phénomène dû au fait que notre clientèle provinciale et francilienne de la grande couronne a réduit sa fréquentation de nos réseaux. Ce constat doit nous inciter à développer une politique de transport encore plus

dynamique quelles que soient les circonstances, et la formule, selon laquelle « plus de personnes transportées et plus de recettes sont les meilleures garanties du service public », demeure toujours vraie. La vague d'attentats a mis en évidence les qualités de sang-froid des Parisiens, et on observe un renouveau du civisme, notamment par rapport à la petite délinquance, à la fraude... Sachons, par exemple, à travers notre prochaine campagne de communication, faire en sorte que ce mouvement amorcé s'amplifie. Gardons notre attitude collective et solidaire, et nous affirmerons ainsi la légitimité du service public.

Pour des raisons techniques liées aux délais de fabrication du journal, il n'a pas été possible d'introduire dans ce numéro les commentaires du président Jean-Paul Bailly relatifs à l'attentat survenu le lundi 17 octobre dernier à la gare d'Orsay SNCF.



CHABROL SG-AV

partenariat RATP-PSG : un duo sportif

Le partenariat RATP-PSG Omnisports vient d'être reconduit pour les deux prochaines saisons sportives, jusqu'au **30 juin 1997**. Partenaire officiel du PSG Omnisports (football, handball, basket-ball et volley-ball), la RATP disposera à cet égard de plusieurs centaines de places dans chaque discipline sportive, qui seront mises à la disposition des agents comme pour la saison passée. De plus, un abonnement à un tarif préférentiel (Coubertin et Parc des Princes) est réservé aux agents et à leur famille ainsi qu'aux retraités. En contrepartie, l'entreprise assurera notamment des navettes aller-retour (15 bus) pour chaque rencontre disputée au stade Pierre-de-Coubertin. Contact abonnements au 40 71 91 91.

Saison théâtrale avec la RATP

La saison 1995/1996 voit le renouvellement du partenariat entre la RATP et le Théâtre national de la Colline (TNC). L'objectif de ce dernier est de relier le voyageur et le spectateur, avec comme ambition de toucher le public jeune. La saison 1995/1996 sensibilisera le public aux problèmes d'exclusion avec, à

l'affiche, Fassbinder, Badinter et Bond. A cette occasion, des animations, campagnes d'affichage et débats seront organisés sur le réseau. Renseignements : TNC, 15, rue de Malte-Brun, 75020 Paris. Tél. : 44 62 52 52 Tarif jeune avec abonnement : 55 F la place.

info voyageurs Testez Malakophone

Novembre 1994, Malakophone, à l'aide de messages enregistrés sur deux répondeurs, informe la clientèle de l'état de service des lignes de bus du centre de Malakoff. Octobre 1995, Malakophone s'équipe d'un serveur. Avec une capacité de 400 appels à l'heure, interactif et convivial,

ce dispositif permet au client d'accéder directement à l'info en tapant l'indice de la (ou des) ligne(s) depuis le clavier du téléphone ! Et surtout, la simplicité de la mise à jour du serveur en temps réel, en cas de perturbation, permet de l'effectuer autant de fois qu'il est nécessaire. Les agents

sont invités à le tester dès maintenant, en interne, au 8 98 98 (fréquence vocale), ou 8 98 98 suivi de 7* pour ceux qui sont connectés au réseau Numéris, comme à Lyon-Bercy, ou 48 18 98 98 par l'extérieur. Une enquête téléphonique fait suite aux messages d'information.

équipement Télébus joue l'info

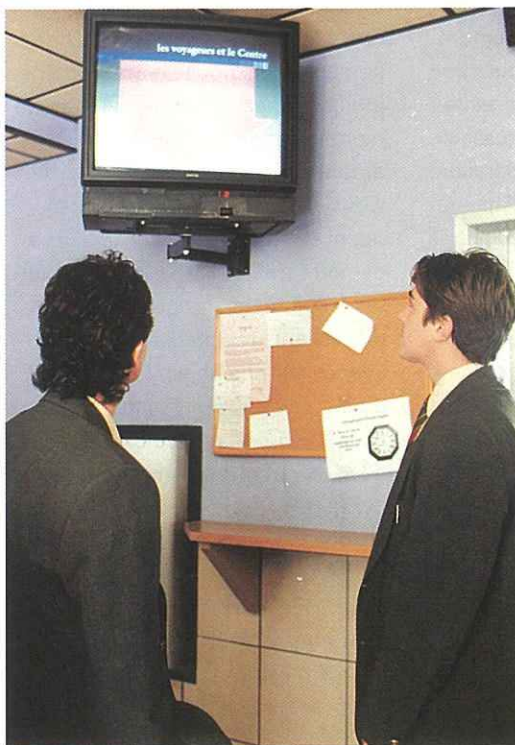
Comment faire passer rapidement une information auprès des machinistes ? Télébus y répond au centre de Saint-Maur. Sur une idée de Charles Corradina, machiniste, une information vidéo a été mise en place au printemps dans la salle

des machinistes. Ceux-ci étant déjà destinataires de beaucoup d'informations par voie d'affichage, il n'est pas question de les submerger encore plus, mais plutôt de les alerter sur des



informations dont ils peuvent lire tous les détails sur l'affichage : déviation mise en place, congés d'hiver, rappels de consignes de sécurité... Télébus, c'est aussi des journaux spéciaux lors d'événements, tels les résultats des élections professionnelles. Chaque séquence durant au maximum 4 minutes. Après quelques mois de diffusion, Télébus est apprécié. Au point que certains machinistes regrettent de ne pas avoir assez de temps pour le regarder et que d'autres proposent des informations. A Saint-Maur, on envisage aujourd'hui de diffuser le journal vidéo dans les deux terminus du centre.

Contact : Bruno Hougas, tél. : 24 753.



PHOTOS : KOCON SG-AV



Un poste de travail multifonctions à LYBY.

MARGUERITE/SG-AV

Une bureautique communicante

L'emménagement à la Maison de la RATP a été une étape marquante dans la politique bureautique de l'entreprise. Lyon-Bercy représente 1300 postes de travail informatisés, équipés de micro-ordinateurs de type PC. Ils ont tous été standardisés au niveau des matériels et des logiciels. Une opération réalisée par des équipes du département SIT, au printemps, au rythme de 200 PC par week-end, lors de l'installation progressive des différents départements

au nouveau siège de la RATP. Un véritable challenge, mais le pari a été tenu ! Puis ces postes sont progressivement connectés entre eux, au niveau de l'ensemble Lyon-Bercy, et avec le site pilote de Noisy-le-Grand. C'est ce qu'on appelle la mise en « réseau » qui permet l'intercommunication des utilisateurs. La dernière phase de l'opération consiste à ouvrir de nouveaux services de bureautique, tels que la possibilité d'utiliser des imprimantes d'étage très rapides, de recourir à

un enseignement assisté par ordinateur (EAO), d'échanger des messages par l'intermédiaire de boîtes aux lettres de messagerie et des documents par simple copie. C'est ainsi que la RATP passe progressivement de l'ère de la bureautique individuelle, avec la quasi-impossibilité de faire communiquer les postes entre eux, à la bureautique communicante. Avec comme objectifs d'améliorer l'efficacité et la qualité de travail, mais aussi de simplifier la vie aux utilisateurs.

prévention

Football intercités : sixième édition

Le championnat de football intercités reprend le 11 novembre. Cette sixième édition comprend, comme l'an passé, 56 équipes qui vont en découdre jusqu'aux finales programmées le 18 mai 1996. Le Comité de prévention et de sécurité de la RATP, organisateur de l'épreuve, a décidé cette saison d'abaisser la

moyenne d'âge pour permettre aux plus jeunes d'adhérer à une épreuve de plus en plus populaire et convoitée : 13/15 ans et 16/18 ans (au lieu de 14/16 et 17/20). Une vingtaine d'arbitres issus des départements Bus (la majorité), MTR et DEV, seront mobilisés.



CHABROL/SG-AV

agenda

25 octobre

- Ouverture du Point Information (Place de Belgique) RATP/SNCF/La Poste/municipalité de la Garenne-Colombes, à l'initiative du centre bus de Charlebourg.

27-29 octobre

- Le temps des livres. La RATP participe avec Relais H à l'opération « un livre gratuit pour un livre acheté ».

9-30 novembre

- Exposition photo « Polarité obscure » d'Elisabeth Godfrid, philosophe au CNRS, à Bastille, ligne 5.

10-11 novembre

- Cross du CRE RATP.

11 novembre

- Reprise du championnat de football intercités, 6^e édition.

29 novembre

- Journée portes ouvertes organisée par l'association Arc-en-Ciel (aide aux familles d'agents victimes d'un cancer) dans le hall d'entrée de Noisiel.

30 novembre

- Inauguration et mise en service des deux premiers « Midibus » électriques sur le site de Montmartre.

Promo Métro en chiffres

750

C'est le nombre de commerces installés sur le réseau et gérés

par Promo Métro. La filiale de la RATP réalise près de 100 rénovations ou créations de boutiques chaque année, affiche un chiffre d'affaires qui s'est accru de 8 % et des résultats en progression de 30 % entre 1992 et 1994. A l'étranger, Promo Métro participe à la gestion de 700 commerces sur le métro de Lisbonne et les chemins de fer portugais.



BAROUNI/SG-AV

Carte Intégrale : de nouveaux avantages

Depuis le 1^{er} octobre, un nouveau système informatique de gestion de la Carte Intégrale est entré en vigueur. Pour les futurs clients et les anciens, dont le renouvellement d'abonnement intervient après le 1^{er} octobre, le nouveau contrat offre de substantiels avantages. En effet, les 5 agences commerciales (gare de Lyon, les Halles, République, Montparnasse et gare du Nord) proposent un service direct : délivrance immédiate du coupon, modification instantanée des

changements de zone ou de classe, possibilité d'interrompre ou de reprendre l'abonnement à tout moment, résiliation gratuite de l'abonnement en cours avec remboursement des mois non effectués, remplacement immédiat et gratuit du coupon ou de la carte détériorée. Plus d'une centaine d'opérateurs conseillers commerciaux ont suivi une formation – accueil et technique – pour maîtriser les nouvelles règles de gestion du système à partir du codeur qui équipe chaque agence.



ROY/SG-AV

8

services

Vitrines à Saint-Germain-en-Laye

Promo Métro rénove la galerie commerciale de la gare RER de Saint-Germain-en-Laye. Après sept mois de travaux, les voyageurs peuvent apprécier des services mieux adaptés à leurs besoins, dans un cadre plus

accueillant. Avec, pour la première fois sur le réseau, l'ouverture d'un Mc Donald's, qui crée là sa première succursale sous terre. En tout, la galerie comprend treize boutiques qui proposent tout un

éventail de produits : journaux, achat et développement de films, prêt-à-porter, location de voitures, produits de beauté... de quoi satisfaire les besoins quotidiens, tout comme les achats d'impulsion des voyageurs.

8 22 22

Le 6 44 44, c'est fini ! Vive le 8 22 22

C'est le numéro de téléphone que vous pouvez désormais appeler pour connaître chaque jour, en deux minutes, l'actualité de la RATP.

desserte

Saint-Maurice part pour l'école

Depuis le 5 septembre dernier, un bus de la ligne 111 assure, en effet, le ramassage scolaire dans Saint-Maurice, à la demande

de son maire. Jusque-là, ces transports étaient assurés par une entreprise privée. Chaque jour, le bus emmène plus

de cent écoliers vers le groupe scolaire de Gravelle et le collège Edmond-Nocard. Une première pour la RATP.



CHABROL/SG-AV

matériel

Le MP 89 est arrivé

Les deux premières voitures du matériel MP 89 avec cabine de conduite, destiné à la ligne 1 du métro, sont arrivées dans la nuit du 18 au 19 septembre aux ateliers de Fontenay. D'ici à l'an 2000, ce sont 50 trains qui seront livrés dans un premier temps à Fontenay, puis à l'atelier de Saint-Ouen dès la fin de cette année.

distinction

Premier prix à Sydney

Pascal Auzannet, unité Stratégie d'entreprise et Economie des transports (DEV), vient de recevoir le 1^{er} prix décerné par le gouvernement australien, à l'occasion de la 7^e Conférence mondiale sur la recherche dans les transports, qui s'est déroulée du 16 au 21 juillet dernier à Sydney. Ce prix récompensait l'étude « Planification intermodale des réseaux

de transports urbains de voyageurs : une méthode de localisation optimale des lieux d'échanges



KOCON/SG-AV

voiture particulière-transport collectif », élaborée avec Fabienne Margail, de l'Ecole nationale des Ponts et Chaussées. La Conférence mondiale sur la recherche des transports se tient tous les trois ans et a réuni cette année plus de 600 participants ; 400 communications ont été présentées. Prochaine conférence : Anvers en 1998.

enjeux lu dans la presse



Au sommaire du dernier numéro de Savoir-Faire, un dossier « Friches ferroviaires et transformations urbaines » présente la

politique de gestion du patrimoine foncier de la RATP. Une information

qui complète l'article « Dans la ville », traité dans ce numéro d'ELL Savoir-Faire n° 14, 2^e trimestre 1995.



Nous avons des clients heureux, et qui le font savoir. Le centre de Lebrun a publié dans son journal la lettre de Mme B., habitant le XI^e arrondissement :

« Les chauffeurs qui nous conduisent assurent leur

service en faisant toujours au mieux de leurs possibilités pour avantager les usagers. Ils n'hésitent pas à s'arrêter à nouveau après un démarrage pour laisser monter un retardataire (...). Je pense que nous devons être satisfaits du personnel de la RATP. »

Rendez-vous Lebrun, journal du centre de Lebrun.



Le MP 89 arrive sur la ligne 1, et ELL vous l'annonce. Pour tout savoir sur la formation des conducteurs et des agents d'encadrement, vous pouvez consulter le journal du centre de formation de Lagny. Ce numéro présente également la base d'essai de Météor.

Fenêtre sur cours, journal de FDC, n° 16, juillet 1995.

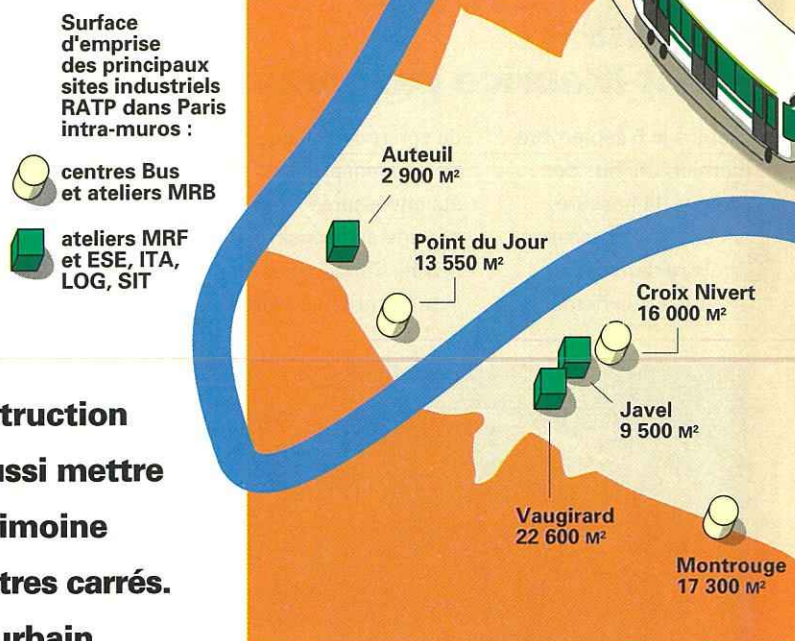


Le numéro zéro du journal du réseau de sûreté de fonctionnement vient de paraître. Ses missions : informer toutes les personnes de l'entreprise travaillant de près ou de loin pour le réseau, sensibiliser sur l'aide qu'il peut apporter, améliorer

la communication et servir de relais à l'information. A suivre.

SDF Info, n° 0, juin 1995.

Valorisation d'espaces en friche, construction de logements sociaux : la RATP sait aussi mettre la main à la pierre pour gérer son patrimoine immobilier de un million et demi de mètres carrés. Et participe au modelage de l'espace urbain.



Transporteur ET BAT

Comment bien gérer un patrimoine immobilier ? En achetant et en vendant au meilleur prix. Pour la RATP, la gestion patrimoniale s'avère nettement plus complexe. D'une part, pour contribuer au développement de son offre de transport, elle doit procéder à des acquisitions foncières pour créer ou prolonger une ligne, construire ou agrandir des centres bus, des ateliers...

Un aménageur parisien

D'autre part, modernisation oblige, elle doit libérer des immeubles pour rationaliser ses implantations, céder des dépôts de bus devenus obsoletés, relancer le logement social. Avec un patrimoine de un million et demi de m², sans compter les 800 ha d'emprises foncières, c'est le département Patrimoine, créé en 1990, qui doit gérer ce colossal héritage. Cinq ans plus tard, un premier bilan de cette politique a été présenté au Conseil d'administration du 29 septembre.

Point de vue



Lionel Assouad, maire du XIV^e arrondissement.
« Jusqu'à présent, les Parisiens et moi-même considérons la RATP d'abord comme un transporteur. Or Paris change, les exigences des citoyens changent, les exigences techniques de la RATP changent... Maintenant la RATP libère des terrains dans Paris : de transporteur, elle devient aussi aménageur et constructeur. Cette nouvelle approche implique un travail permanent entre les services de la Ville et la RATP. La Ville a des obligations sociales à faire valoir qui représentent, par nature, les intérêts des habitants qui nous ont élus. Ainsi, pour faciliter le projet de construction, j'ai tenu à créer un comité de suivi où siègent à la fois la RATP, les associations

du quartier, les hauts fonctionnaires de la Ville de Paris chargés de l'aménagement urbain et moi-même. Nous pouvons ainsi travailler de façon intelligente où chaque partie prenante peut exposer ses problèmes. Si le comité de suivi n'a pas de pouvoir légal – c'est la Ville de Paris qui votera le plan d'aménagement de zone et la RATP qui aménagera –, ce comité m'inspire pour que le plan d'aménagement de zone corresponde le plus largement possible aux désirs des habitants, de leurs élus et aussi à l'entreprise RATP. »



Lionel Assouad

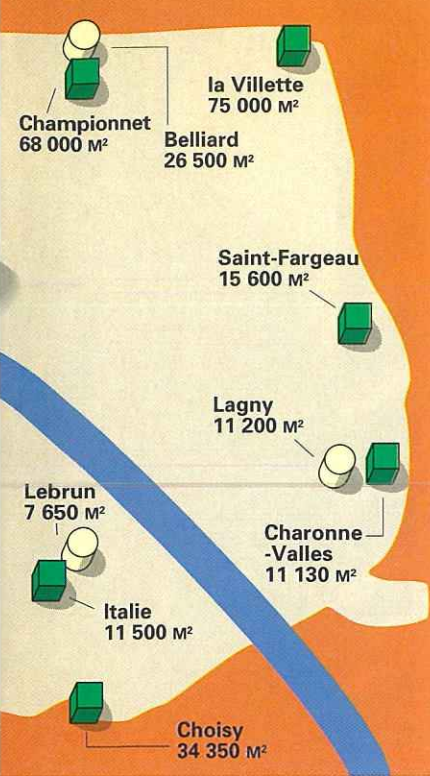


ILLUSTRATION : PICOTTE

Cinq chantiers

- **Rue de la Py (Paris XX^e) :**
20 PLI, livraison
décembre 1995
- **Pierrefitte (93) : 137 PLA,**
livraison décembre 1995
- **Saint-Denis Pleyel (93) :**
37 PLA, livraison
janvier 1996
- **Avenue de Clichy**
(Paris XVII^e) : 94 PLA et
13 PLI, livraison janvier 1996
- **Bondy (93) :**
47 PLA, livraison fin 1996

Paris sur l'ancien dépôt de Clichy, la circulaire Rocard préconisant la réalisation de 60 % de logements aidés et de 40 % de programmes libres sur des terrains appartenant au secteur public »,

poursuit Guy Bernfeld. Et, suite au protocole d'accord portant sur la libération de 21 ha publics signé le 17 mars 1994 entre l'Etat et la Ville de Paris (ELL avril 94), la RATP a pris la responsabilité d'aménager deux sites majeurs à Denfert et à Alésia-Montsouris. « Au-delà de la transformation et de la valorisation de terrains industriels ou de friches, la RATP s'est également engagée à faire des lieux de transport des lieux de vie : autour de nos gares de banlieue, l'entreprise doit être capable de créer, avec des partenariats forts, de véritables pôles de services avec des logements, des bureaux, des commerces, des équipements publics et culturels », relève Guy Bernfeld. La RATP acteur urbain est entrée en scène ●

ISSEUR

« La RATP a toujours été un acteur urbain : voir par exemple l'impact du réseau RER sur le plan de l'urbanisation ! explique Guy Bernfeld, contrôleur de gestion au département Patrimoine. Mais si elle était auparavant un aménageur passif, elle est devenue, au travers de ses filiales comme Logis Transport, un des grands aménageurs parisiens. » En effet, en 1990, l'entreprise a entrepris une spectaculaire relance du logement social : l'objectif de 1 000 logements supplémentaires mis à la disposition des agents a été atteint fin 1993. Depuis, il se poursuit au rythme de 250 à 300 logements annuels. Effort exceptionnel de solidarité dû à la libération de 10 ha de terrains particulièrement bien situés dans Paris : les anciens dépôts de Clichy (XVII^e) et du Hainaut (XIX^e), le plateau ferroviaire à Denfert et les ateliers de Montrouge à Montsouris (XIV^e). « La RATP a d'ailleurs été la première entreprise publique à appliquer, à

Un acteur urbain à pied d'œuvre

Deux anciens dépôts de bus, un ex-atelier du ferré et une gare RER vont bientôt être réaménagés. Zoom avant sur chaque projet.

Clichy, Hainaut, Denfert-Rochereau, Alésia-Montsouris : quatre sites exemplaires d'un aménagement urbain qui marquent la volonté de la RATP à jouer un rôle déterminant en la positionnant

directement comme aménageur. Dans le domaine du logement social par exemple, la qualité architecturale est prise en compte : choix d'urbanistes, de paysagistes et d'architectes reconnus pour leur compétence, en accord avec la Ville de Paris. « La RATP accorde, quel que soit le type de logement social, une très grande importance à l'architecture, et ce pour deux raisons : la façade, c'est la peau de la ville, et nous avons donc une responsabilité en tant qu'acteur urbain ; l'intérieur, c'est la vie de l'agent, et nous sommes soucieux de son bien-être », ➔



Maquette du projet de Denfert prévu en 1996-1998.

HERVE ABBADIE

→ souligne Guy Bernfeld. A Clichy, l'architecte Catherine Furet a réalisé un programme dense, en préservant le caractère intime et privatif du fait de l'enclavement quasi total du terrain : passage piéton privé mais ouvert au public, plusieurs jardins privés et un jardin collectif, des bâtiments avec des hauteurs alternées jouissant d'un ensoleillement bien étudié. Le lotissement du Hainaut, contrairement à « l'intimité » de Clichy, se fond dans son environnement.

Créer un véritable quartier

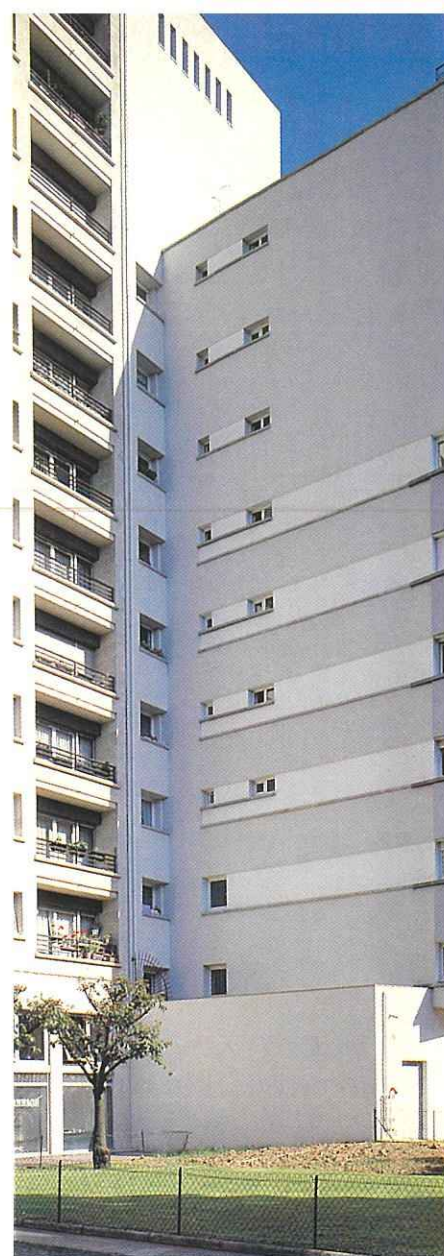
« Il s'agit là de créer véritablement un petit quartier de 350/400 logements qui doit s'insérer dans un ensemble en plein développement : une rue nouvelle autour de laquelle viennent s'implanter les logements ainsi que des locaux d'activité, tels des ateliers d'artistes, une placette pourvue d'une école maternelle et des espaces verts bien visibles depuis les rues adjacentes », précise Lise Mesliand, architecte au départe-



Ci-dessus : maquette du projet du Hainaut dans le XIX^e arrondissement. Ci-contre : un immeuble de logement social achevé rue de Bagnolet.

ment Patrimoine. Avec l'aménagement du site de Denfert (1996-1998), l'acteur urbain RATP prend sa véritable dimension. Ce vaste terrain de 21 000 m² accueillera le siège des Caisses d'épargne (deuxième groupe bancaire français), 12 000 m² de bureaux, un immeuble de logements intermédiaires, une résidence étudiante et un restaurant dans le pavillon nord de la gare qui sera complètement rénové.

Quant au site Alésia-Montsouris, il constitue l'opération phare en matière d'aménagement urbain (1996-2001). L'aménagement, qui



porte sur près de 6 ha dans Paris, repose sur le site des ateliers de Montrouge fermés en 1993. Logements, bureaux, équipements publics, une école, un gymnase, un square, une aire de jeux...

Accompagner l'emploi

« C'est la première fois que la RATP, au travers de sa filiale, la SADM, va faire une opération d'aménagement d'une telle envergure, qui se conjugue avec une amélioration de la desserte des transports », commente Guy Bernfeld. En effet, le département Bus a proposé la création d'une ligne complète, la ligne 88, afin de renforcer la desserte de ce secteur. La création d'un nouvel accès avec



Clichy : un programme dense qui préserve le caractère intime du quartier.



PATRICK TOURNEBOEUF

salle des billets à la gare RER Cité universitaire est également programmée. « Sans compter tout l'aspect du plan d'accompagnement à l'emploi au travers de cette opération immobilière, qui doit générer 6 000 emplois dans le secteur du BTP ; de 700 à 1 000 emplois d'insertion pourraient être dégagés. Cette ingénierie repose sur un partenariat entre les pouvoirs publics, les acteurs sociaux et le monde de l'économie », ajoute Guy Bernfeld. De la transformation d'anciens dépôts de bus à l'aménagement d'un grand quartier parisien, la RATP souhaite ainsi contribuer à la mise en œuvre d'une nouvelle politique de la ville, faite de solidarité, d'urbanité et de cohésion ●

Philippe Carron

Prévention jeunes : le bilan de l'été

Les chiffres parlent d'eux-mêmes. Cet été, près de 60 000 adolescents ont pu, le temps d'une journée ou plus, quitter leur banlieue vers des bases de loisirs de la région parisienne, les plages de la Manche ou des centres de vacances (ELL n° 53). Une opération menée à bien grâce au comité de Prévention sécurité et à l'APMCJ (Association pour une meilleure citoyenneté des jeunes) qui, dès le début juillet, ont proposé – via les responsables prévention sécurité (RPS) des centres bus – aux associations, aux mairies, aux établissements scolaires, des bus et des machinistes pour assurer les transports de jeunes. Un succès rencontré aussi auprès des machinistes, puisque 400 d'entre eux se sont portés volontaires pour effectuer ces transports en dehors de leurs heures de service. C'était, en effet, l'occasion de se rapprocher de leur jeune



Deux jeunes d'Aulnay-sous-bois en vacances grâce à l'APMCJ à Paimpol.

clientèle. Mention spéciale pour les secteurs du Nord, avec Flandre, Charlebourg, Gonesse, Asnières, où les RPS sont particulièrement actifs, et où les machinistes ont été nombreux à répondre présent. Une opération estivale de grande envergure, subventionnée par la préfecture d'Ile-de-France, qui révèle, chaque année davantage, son utilité pour tous.

Val-Maubuée : un réseau recomposé

Le réseau d'autobus du Val-Maubuée – centre de La Maltournée – se réorganise pour faire face à la forte augmentation de la population (+ 66 % entre 1982 et 1990) et des emplois (+ 138 % de 1982 à 1990) des sept communes du secteur : Gournay-sur-Marne, Champs-sur-Marne, Noisiel, Torcy, Lognes, Emerainville et Croissy-Beaubourg. En dehors de la volonté de desservir de nouvelles zones et de mieux adapter le service en améliorant la desserte de pôles importants, il s'agissait pour la RATP de simplifier la compréhension du réseau – constitué d'un trop grand nombre d'antennes (dessertes différentes sur une même ligne) – et de compléter l'intégration entre bus et réseau ferré. Il fallait également tenir compte des demandes de desserte formulées par les communes. C'est aujourd'hui chose faite. Modification et simplification d'itinéraires, liaisons plus directes, suppression d'antennes, amélioration et création de dessertes... après restructuration, le réseau du Val-Maubuée comporte sept lignes : 213, 212, 312, 211, 321 et les lignes 220 et 421, à Torcy, non encore modifiées pour l'instant. Un service d'autobus amélioré pour ce secteur riche de près de 82 000 habitants.

En proposant le Ticket Jeunes, dès le 1^{er} septembre, la RATP et la SNCF visent la population des 10-24 ans, dont 75 % empruntent les transports en commun. Un premier pas dans l'attente d'autres formules encore plus attractives.



MARGUERITE/SG-AV

Jouer L'ATOUT JEUNE

Le « Ticket Jeunes » est un nouveau titre de transport proposé par la RATP et la SNCF, depuis le 1^{er} septembre. Réservé aux possesseurs de la Carte Jeunes, il est valable une journée, les samedis, dimanches ou jours fériés pour un nombre illimité de voyages sur les lignes RATP (sauf OrlyVal), SNCF Ile-de-France, APTR et ADATRIF. Ses objectifs : attirer une nouvelle clientèle pendant les week-ends, quand les transports ne sont pas saturés, et lutter contre la fraude.

Une clientèle à part entière

Il s'agit d'une première pour la clientèle jeune avec laquelle la RATP n'entretenait jusqu'à présent, en dehors des actions menées par le CPS et les unités opérationnelles, que peu de relations. Une population cependant connue de l'entreprise au travers d'enquêtes menées par le département Commercial.

Dans cette population, la RATP considère les jeunes inactifs, âgés de 10 à 24 ans, fractionnés



Le Ticket Jeunes (ci-contre) est réservé aux possesseurs de la Carte Jeunes.



en trois tranches : 10-14, 15-18 et 19-24 ans. Ils représentent 1,6 million de jeunes, soit 70 % de la population jeune en Ile-de-France. Quelle connaissance a-t-on de cette population ? Plus mobiles

que l'ensemble de la population, 75 % des jeunes empruntent les transports en commun – dont 61 % régulièrement – et, surtout, le bus. Ils utilisent les billets en priorité (48 %) et, en second lieu, la Carte Orange (33 %). Le motif principal de déplacement des jeunes est le trajet scolaire, effectué prioritairement avec un mode RATP (suivi de la marche pour 25 % des 15-18 ans, et de la voiture particulière pour 28 % des 19-24 ans). Pour les autres déplacements, l'utilisation des transports en commun diminue au profit de la voiture particulière, et de façon particulièrement importante pour les 19-24 ans. Ces études permettent aussi de

Expérience aux Blagis



Une expérimentation sera menée, au début de l'année 1996, dans le quartier des Blagis, situé sur les communes de Fontenay-aux-Roses, Bagneux, Bourg-la-Reine et Sceaux. Financé avec le concours du Conseil

général des Hauts-de-Seine et des communes, un abonnement annuel à tarif préférentiel, valable sur toutes les lignes de bus traversant la commune de résidence, sera proposé aux jeunes de 10 à 24 ans.

connaître les attentes des jeunes, identiques à celle de l'ensemble de la clientèle en ce qui concerne l'ambiance, la sécurité, le confort. C'est en matière de reconnaissance et de tarification que les attentes des jeunes diffèrent et sont très fortes. Et il est vrai qu'il n'existe pas de véritable relation avec la RATP, que ce soit en termes de communication, d'offre ou de services. Communiquer, les reconnaître comme une clientèle à part entière, répondre à leurs attentes en leur proposant une offre tarifaire et des services spécifiques, devrait permettre à l'entreprise de conquérir ce marché.

Qui va financer le tarif jeune ?

Le « Ticket Jeunes » est un premier pas, mais l'obligation d'être titulaire de la Carte Jeunes (120 F pour quinze mois), et sa validité pour le week-end uniquement, son coût – zone 1 à 3 : 20 F ; 1 à 5 : 40 F ; 1 à 8 : 60 F – laissent prévoir une demande assez faible pour ce titre. D'autres formules jeunes sont étudiées par la RATP : abonnement à tarif avantageux pour collégiens et étudiants sur des itinéraires courts, de proximité ; titre calqué sur la Carte Orange – annuelle ou mensuelle – offrant un nombre de voyages illimités, et étendu, pendant le week-end, à toutes les zones. Des propositions qui se heurtent au problème du financement.

Si le Ticket Jeunes ne répond pas véritablement à l'attente actuelle des 10-24 ans, il est cependant une première réponse à la tarification spécifique pour la clientèle jeune. Afin qu'ils n'abandonnent plus les transports en commun, dès qu'ils en ont la possibilité, pour la voiture particulière ●

Simone Feignier

La réforme tarifaire expliquée aux voyageurs

La réforme tarifaire n'en finit pas de faire des vagues... A Gentilly, sur la ligne B du RER, les agents, aidés de CES, se sont mobilisés pour en expliquer les finesses aux habitués. Gentilly, jusqu'à présent gare frontière, est devenue gare de banlieue et change de tarification. A partir du 23 août, le prix du billet vendu à l'unité est donc passé à 7,50 F au lieu de 4,40 F. Pour ne pas pénaliser les voyageurs réguliers effectuant le parcours Gentilly-Paris, il a été créé un carnet de dix tickets, vendu uniquement à Gentilly, 50 F (prix unitaire : 5 F). Il en va de même pour les gares de Joinville-le-Pont, Nogent-sur-Marne, Fontenay-sous-Bois et Vincennes, sur la ligne A du RER. Les voyageurs en direction de Nation subissent, en effet, le même type d'augmentation, et voient le prix de leur trajet vers Paris passer à 5 F. Pour bénéficier de ce tarif, ils doivent acheter leur carnet dans ces gares de banlieue. Une réforme tarifaire qui nécessite bien une campagne d'information.



Le lecteur-éditeur permet de vérifier et de comptabiliser les chèques simultanément.

Halte aux chèques volés

Chaque année, la RATP subit une fraude importante, liée au trafic de chèques volés : plus de 20 MF pour 1993, 25 MF pour 1994 et, déjà, 15 MF pour le 1^{er} semestre 1995. Pour lutter contre cette forme de délinquance, l'entreprise se dote d'un système de sécurisation des chèques pour l'ensemble des points de vente du réseau. En cours d'installation sur le métro et le RER, il sera opérationnel au département Bus début 1996. Il permet à l'entreprise d'accepter partout le paiement, par chèque et par Carte Bleue, avec un contrôle systématique de leur validité. Quant à l'appareil employé pour l'encaissement des chèques, il ne change pas, les lecteurs-éditeurs de chèques se voient simplement ajouter une nouvelle fonction dite de sécurisation, dont la durée de la transaction reste identique à celle des chèques non sécurisés. Donc une sécurité supplémentaire qui n'accroît pas la durée de la transaction au guichet. Fiable, le principe de sécurisation protège le voyageur de cette escroquerie, permet une meilleure garantie d'encaissement pour l'entreprise, et assure aux agents une comptabilité facilitée.

Six centres bus sont déjà jumelés à des réseaux de province. Et Bus vise désormais des partenaires étrangers. Explications de Robert Jung, directeur de Bus.



Clermont-Ferrand est jumelé avec le centre bus de la RATP de Pavillons-sous-Bois.

JUMELAGE : LA LIBERTÉ d'échanger

ELL : *Lebrun et Evreux, Créteil et Angoulême, Flandre et La Rochelle, Charlebourg et Poitiers, Lagny et Mulhouse, et maintenant, Pavillons et Clermont-Ferrand, les jumelages entre centres bus et réseaux de province se multiplient...*

RJ : Cette politique renforce les liens entre notre entreprise et les réseaux de province, tout particulièrement ceux appartenant à l'association AGIR. Pour respecter une relation équilibrée, nous avons choisi des jumelages au niveau des centres bus, mettant face à face des structures qui sont de taille comparable.

ELL : *Quels sont les avantages d'une telle politique ?*

RJ : La RATP court naturellement le risque de toutes les vastes structures : celui de vivre repliée sur elle-même. Les jumelages sont l'occasion d'ouverture à des cultures différentes, d'échanges à tous les niveaux : managerial, technique et, surtout, humain. Et peuvent même déboucher sur des liens personnels...

ELL : *Quelles perspectives de développement envisagez-vous ?*

RJ : Je souhaiterais que, de la même façon, des jumelages avec des réseaux étrangers voient le jour. Avec Carris, la société de transport de surface de Lisbonne, par exem-

ple. Il y a aussi le cas de Moscou. Notre échange avec Mosgortrans – société de bus moscovite – comprend deux volets complémentaires. Premièrement, un jumelage avec le centre de Malakoff qui permet, en favorisant le séjour de techniciens russes en France, de faire évoluer leurs méthodes d'exploitation et de maintenance. Deuxièmement, l'exploitation en partenariat à trois

– RATP, Mosgortrans, Aéroport de Moscou – d'une liaison rapide aéroport-centre-ville. L'internationalisation des échanges du commerce est une réalité ; c'est aussi, pour nous, une façon de sortir de notre peau francilienne pour voir plus large et, donc, mieux. Et d'avancer dans un futur international pour la RATP ●

Propos recueillis par Yvonne Kappès-Grangé

Agir en synergie



L'association AGIR pour le transport public existe depuis dix ans. Forte de 16 membres, elle regroupe des réseaux de province, indépendants des grands groupes de transport (VIA GTI, Trans DEV, CGEA) et gérés par une société d'économie mixte ou une régie municipale.

L'association permet des actions d'entraide, de partage d'expérience, de soutien logistique. Une mise en

commun des savoir-faire pour plus d'efficacité technique et plus de poids face aux tutelles. Créée depuis trois ans, AGIR Services, société anonyme dans laquelle Sofretu est actionnaire, et qui dépend d'AGIR, fonctionne comme un bureau d'études. Pour assurer une assistance technique personnalisée, une capacité d'expertise, un conseil, au service exclusif des intérêts de la collectivité.

PARLONS AVENIR ?

Un million de personnes handicapées habitent l'Ile-de-France. En 2020, 20 % de la population aura plus de 65 ans. L'accessibilité des transports en commun aux personnes à mobilité réduite est plus que jamais à l'ordre du jour.



Dossier

DES BUS PLUS ACCESSIBLES

Le bus reste encore le moyen de transport le mieux adapté aux personnes à mobilité réduite. Déjà la ligne 20 est équipée de bus à **plancher bas** et à palette. L'équipement d'autres lignes est à l'étude... Un progrès à condition de maîtriser le stationnement sauvage.

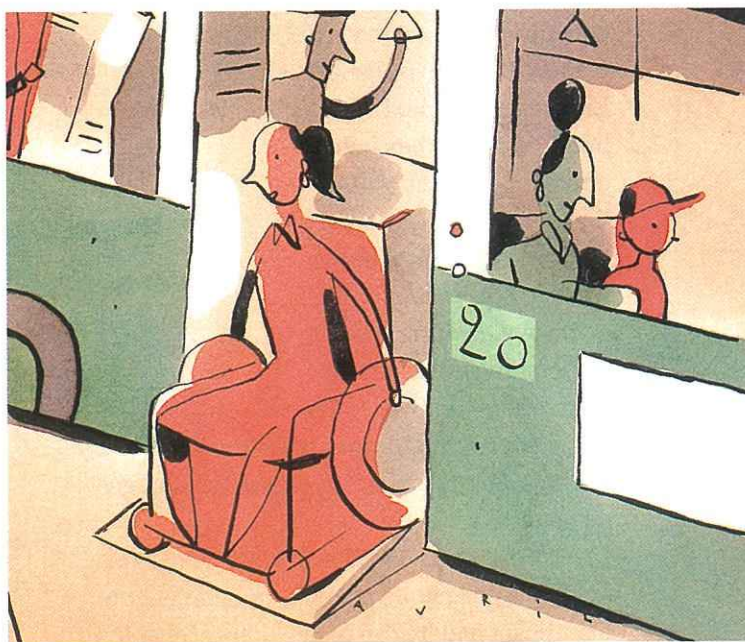


Handicapés: le transport en questions

17

UN RÉSEAU POUR TOUS

D'ici à l'an 2000, la RATP et la SNCF souhaitent rendre accessible sur le RER un « **Réseau noyau** » qui prévoit le cheminement sans obstacle de la gare au train : ascenseurs en libre-service, quais rehaussés. Le programme est lancé.



Qui peut le plus peut le moins. Aménager les transports pour les handicapés, faciliter la vie de tous : entre difficultés techniques et contraintes de financement, la RATP propose des solutions. Un choix de solidarité et un enjeu économique.

Premier constat : depuis vingt ans, la loi fait obligation aux services de transport collectif de rendre accessible à tous chaque réalisation nouvelle, en aménageant les normes de construction des véhicules, ainsi que leur condition d'accès. Un organisme, le Comité de liaison pour le transport des personnes handicapées – COLITRAH – est chargé de contrôler, d'expertiser les nouveaux projets pour veiller à leur conformité. Actuellement, la RATP ne peut plus construire de ligne qui ne soit totalement accessible au million de personnes handicapées habitant l'Ile-de-France. Et les associations d'usagers se montrent particulièrement vigilantes.



F. DURAND/SIPA SANTÉ

18

Vers une meilleure

Deuxième constat : le nombre des personnes âgées de plus de 65 ans représentera plus de 20 % de la population en 2020, soit une augmentation de 50 % par rapport à aujourd'hui (chiffres OCDE). Or il s'agit d'une population qui éprouve souvent des difficultés de déplacement dans les transports en commun.

En fait, développer l'accessibilité des réseaux, pour les personnes handicapées, permet d'améliorer la qualité de confort pour un grand nombre d'usagers dont la mobilité se trouve, provisoirement ou définitivement, réduite : personnes âgées, mais aussi mères accompagnées d'enfants et encombrées de poussette, voyageurs chargés de paquets...

Un rapide coup d'œil sur les réalisations actuelles permet de dresser un bilan encore insuffisant malgré des réalisations probantes

La loi impose de construire des lignes accessibles à tous

comme le tramway Saint-Denis-Bobigny. Il se trouve, d'ores et déjà, accessible, ainsi qu'une trentaine de gares RER – à condition toutefois d'être accompagné – ; près des deux tiers des stations de métro et la moitié des gares RER possèdent un escalier mécanique ; enfin, des équipements existent, qui aident ponctuellement certaines catégories de voyageurs. Pour les malvoyants : des bandes d'éveil de vigilance sur les quais du métro et du RER, des annonces sonores dans 50 % des lignes de bus parisiennes ; pour les malentendants : des boucles magnétiques dans chaque station et gare, SIEL qui affiche les informations sur écran... Sans parler des futures réalisations qui ont toutes intégré l'accessibilité : Météor, le Tram Val-de-Seine, le prolongement de la ligne 13... Et, dans un autre registre, la création avec la SNCF des « Compagnons du voyage ». Mais comment organiser, de façon cohérente, l'accessibilité de l'ensemble du réseau, alors

66 3 questions à Dominique Laferrère *

L'accessibilité des réseaux de la RATP est-elle en train de devenir réalité ?

La volonté de l'entreprise est d'améliorer cette accessibilité pour tous. Il s'agit, au-delà des besoins de déplacements des personnes à mobilité réduite, d'un enjeu très important, tant commercial que de qualité de service. Tous nos clients sont concernés par l'amélioration du confort. Toutefois, rendre plus accessibles nos réseaux nécessite des travaux considérables. Il serait donc illusoire de prétendre offrir l'accessibilité à tous, partout.

Pourtant un certain nombre de mesures – ligne 20, réseau noyau RER – ont été prises pour permettre l'accès aux personnes en fauteuil roulant ?

Sur certaines lignes, oui. Mais sur d'autres, les contraintes techniques entraîneraient des coûts trop considérables. A titre d'exemple, l'aménagement du « réseau noyau » est évalué à 600 millions de francs, mais la dotation annuelle affectée se situe aux alentours de 50 millions de francs, dans les meilleures époques. A ce rythme, le programme ne se résoudra qu'en quinze ans. Alors, pour équiper tout le réseau... Nous progressons dans des secteurs, dont certaines lignes bus – pour autant que la Ville de Paris aménage la voirie et les trottoirs. La difficulté est là d'obtenir que l'on éradique le stationnement sauvage des automobilistes aux points d'arrêt.

Alors, quelles solutions pour les personnes handicapées ?

La solidarité est une valeur affichée par la RATP et rappelée dans le plan d'entreprise. Notre mission est d'assurer le transport du plus grand nombre et nous y travaillons. Mais nous avons vu les limites financières et techniques d'un tel programme. A côté des dispositifs – relativement lents – mis en place, nous souhaitons voir se développer des transports spécialisés, adaptés aux besoins spécifiques, pour assurer à chacun un déplacement harmonieux dans la ville. Mais il faudrait aussi remodeler la ville elle-même. Considérons l'étroitesse et l'encombrement de certains trottoirs ou la raideur de quelques rues. C'est tout le cheminement dans la ville qui devrait être accessible.

* Directeur délégué, pôle service aux voyageurs.

19

intégration

que le métro, trop ancien, ne peut accueillir des équipements sans investissements fara- mineux ? « D'où l'idée, lancée par le STP, d'établir d'ici à l'an 2 000, une chaîne de transport accessible, intégrant les réalisa- tions existantes et programmées, et com- plétée par un "réseau noyau" de 81 gares RER, dont 31 pour la RATP, explique Valérie Marssot, à CML. Leur aménagement prévoit un cheminement sans obstacle de la gare au train : ascenseurs en libre-service, quais rehaussés pour être au niveau des portes des trains sur le réseau SNCF... » Le pro- gramme est lancé et, dès le mois d'octobre, la gare de Noisiel sera mise aux nouvelles normes, suivie de Vincennes à la fin de l'année. Viendront ensuite, en 1996, Saint- Maur-Créteil, Torcy, Cité-Universitaire, puis Auber, Charles-de-Gaulle-Etoile... Une deuxième étape de ce réseau serait l'équipe- ment en ascenseurs des stations aériennes ➔

Des ascenseurs en libre service devraient permettre aux personnes en fauteuil roulant de voyager en RER.

→ des lignes 2 et 6 ; d'ores et déjà, la RATP intègre cette possibilité dans ses études de rénovation, sous réserve du déblocage des financements.

Reste l'accessibilité sur le réseau bus, très utilisé par des personnes à mobilité réduites. Dans ce domaine, l'entreprise n'a guère été pionnière faute de matériel français adapté, mais montre sa volonté de rattraper le retard. Depuis le mois d'avril, des bus à plancher bas circulent sur la ligne 20, pour une expérimentation menée conjointement avec la Ville de Paris. Encore plus significatif, le président Jean-Paul Bailly a rappelé, lors du Conseil d'administration du 30 juin 1995, « la volonté de l'entreprise de n'acquiescer désormais que des planchers surbaissés ». Une décision qui entre dans les faits

par l'appel d'offres européen lancé pour une commande de 550 bus. Mais bus à plancher bas ne veut pas dire accessibilité totale sans aide. Pour permettre l'accès aux fauteuils roulants, une palette se révèle indispensable ainsi qu'un aménagement de la voirie. « Et là encore faut-il que les bus aient un accès garanti au trottoir », explique Jean Deletraz, du groupe de soutien bus transport. Mais l'expérience montre que ce n'est souvent pas le cas. Une disposition efficace serait une bordurette qui délimite le couloir bus sur la chaussée. »

Si l'expérimentation de la ligne 20 se révèle concluante, la ligne 91 pourrait à son tour être aménagée. Elle présente comme atouts sa desserte – cinq hôpitaux, quatre gares –, un parcours avec de nombreux couloirs réservés, un matériel articulé qui se prête bien à l'accueil des handicapés en fauteuil roulant. Une ligne qui pourrait être mise, à terme, en site propre, ce qui offre la meilleure garantie aux points d'arrêt. L'amélioration de l'accès aux transports en commun progresse donc, c'est un choix de solidarité en même temps qu'un enjeu économique. C'est une volonté politique de la RATP et de ses instances de tutelle. Mais jusqu'où faudra-t-il aller et surtout jusqu'où pourra-t-on aller ? ●



Voyager

Depuis avril dernier, la RATP teste sur la ligne 20 les nouveaux bus à plancher bas.

Mais les stationnements sauvages des voitures et des camions de livraison entravent souvent l'accès des trottoirs aux personnes à mobilité réduite. Reportage.

Il faut garantir aux bus l'accès aux trottoirs

C'est formidable, ça n'existe pas en Hollande. C'est le bureau d'information de la SNCF qui nous a indiqué la ligne 20. » Arrêt Gare-Saint-Lazare, un touriste en fauteuil roulant, la quarantaine sportive, et sa compagne attendent le bus. La manœuvre est simple : le bus s'arrête selon les indications au sol, la porte centrale s'ouvre, la palette se déploie face au trottoir surélevé. Là, problème, la pente est trop raide et la jeune femme doit pousser le fauteuil. Dans le bus, une place est réservée pour le fauteuil, avec un système de blocage. Entre Gare-de-Lyon et Gare-Saint-Lazare, le bus se remplit peu à peu. Avec son plancher bas à la porte de montée, il se



Les trois quarts des voyageurs considèrent que les aménagements du 20 bénéficient à tous.

plus facile sur le 20



Grâce à son plancher bas, le bus de la ligne 20 est plus accessible aux personnes âgées.

trouve juste au niveau du trottoir, supprimant ainsi tout effet de marche. « Sur le 20, nous avons surtout une clientèle âgée, remarque Jean-Loup, machiniste ; 22 cm de moins en hauteur, ça se sent, les gens ont vraiment apprécié la différence. Mais ils grognent parce qu'il y a des places assises de moins. » Bastille, le couple de Hollandais demande l'arrêt. Une voiture est mal garée, obligeant le bus à une marche arrière pour se positionner correctement. « Le vrai problème, c'est le stationnement sauvage qui empêche d'accéder au trottoir. On peut, bien sûr, s'arrêter sur la voie, "agenouiller" le bus et sortir la palette, mais la pente obtenue est raide, ce n'est pas recommandé et pas toujours possible. » La RATP a pourtant mené sur la ligne une opération « Tapis rouge », verbalisation systématique des stationnements

Enquête

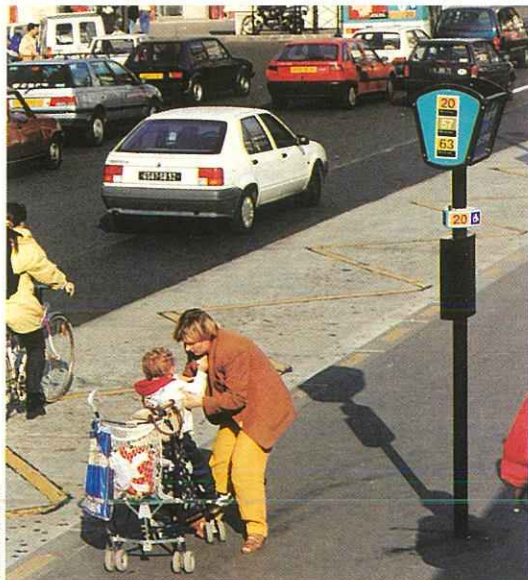


Un véritable plébiscite : 98 % des personnes interrogées souhaitent que le matériel utilisé sur la ligne 20 soit généralisé à l'ensemble du réseau. 97 % trouvent le système utile pour les personnes handicapées et qu'il facilite le transport des personnes se déplaçant difficilement. Quant aux voyageurs en fauteuil roulant, ils estiment, pour la plu-

part, acquérir ainsi une autonomie de transport. Plus des trois quarts des voyageurs considèrent que le matériel à plancher bas bénéficie à tous et qu'il améliore les conditions de transport (95 % d'accord), même si pour 38 %, il est plus difficile de trouver des places assises.

Etude Louis Harris, menée en août 1995, à partir de 308 interviews.

PHOTOS : CABROL/SG.AV



Les mères accompagnées d'enfants et encombrées de poussette apprécient les aménagements proposés sur la ligne 20.

→ sauvages, mais dès que la pression se relâche, les infractions recommencent. Et les camions de livraison se succèdent du côté du Sentier, de Bastille et de République.

Nouveau parcours avec Lionel, machiniste, qui ne tarit pas d'éloges sur le matériel, souple du volant, boîte automatique, confort du siège :

« Nous avons eu des problèmes au début avec la palette, en période de rodage, mais MRB y a mis bon ordre. Le problème, c'est qu'il n'y a de place à

bord que pour un seul handicapé, on pourrait bien sûr aider une seconde personne à s'installer, mais en cas de chute, le machiniste est responsable. » Un cas de figure peu probable, puisque la ligne n'est empruntée que par deux ou trois personnes en fauteuil roulant par jour. Et Lionel d'avouer : « Depuis trois semaines que j'ai repris mon service, je n'en ai encore transporté aucune. » ●

une opération Tapis rouge traque les infractions



A la demande de la Ville de Paris, la RATP mène une étude sur le transport spécialisé. Les quelques offres de service proposées par les associations ne suffisent pas à la demande.

Des perspectives pour la RATP.

A situations particulières, réponses ciblées : le transport spécialisé peut être une solution de complément aux réseaux rendus accessibles pour assurer aux personnes très handicapées un maximum d'autonomie. La RATP mène une étude, à la demande de la Ville de Paris, sur les attentes des diverses catégories de populations concernées par les transports spécialisés, et sur le rôle qu'elle pourrait jouer dans le développement de ces services. « Paris est en retard sur la province et l'étranger, constate Joseph Gicquel, responsable de cette étude. Le transport spécialisé a été en général impulsé et géré par des mouvements associatifs dans un secteur géographique donné et pour un type de handicap.



Un plancher au niveau du trottoir.

Spéciali

Point de vue



« Un slogan de l'Association des paralyés de France (APF), est « On veut aller où vous allez » rappelle Pascal Martin, chargé de mission Accessibilité transport RIF. Non par mimétisme, mais simplement pour rappeler que les besoins en transport des personnes à mobilité réduite sont comparables à ceux de tous les usagers. Actuellement, il existe des transporteurs spécialisés, mais leur offre couvre difficilement la demande, avec un coût élevé : un aller-retour en zone 1-2 revient à environ 80 francs, en zone 1-5, entre 220 et 560 francs. Ceci ne facilite pas l'intégration. C'est pourquoi, nous souhaiterions un maillage entre services

spécialisés et transports en commun accessibles à Paris et en banlieue. La création de Météor, du réseau noyau sur le RER, structureront les liaisons ferrées. Nous attendons maintenant un engagement réel sur l'accessibilité du réseau bus, puisqu'il densifiera la trame de ce maillage. Permettre aux personnes à mobilité réduite d'effectuer des déplacements à des conditions de coût et de qualité comparables aux services proposés aux autres usagers sont les objectifs sur lesquels l'APF continuera d'alerter les élus pour qu'ils interviennent en ce sens auprès du STP et des responsables de la RATP. »

Une expérience pilote dans le Val-de-Marne : le réseau Serval. Le transport s'effectue sur simple appel téléphonique.

Mais leur offre de service ne peut suffire à la demande. » Sur la capitale, cinq associations exploitent un parc de 51 véhicules, mais fonctionnent sans cohérence entre elles, avec des tarifs différents. Pour Joseph Gicquel, « il faudrait, en première urgence, au moins 120 véhicules sur Paris. La Ville souhaiterait que la RATP développe ces services pour leur donner une véritable identité "réseau" ». L'offre pourrait comprendre deux niveaux de service. Soixante-dix véhicules légers, équipés pour recevoir un fauteuil roulant, proposant un service individuel « porte-à-porte », avec une aide assurée à la prise en charge et à la dépose. En parallèle, cinquante minibus seraient équipés pour recevoir des fauteuils roulants privilégiant aux heures de pointe les déplacements « domicile-travail » et la desserte des structures médico-éducatives. Tout en assurant aux heures creuses, avec des lignes semi-régulières, le transport de personnes à mobilité réduite, mais capables de rejoindre un point d'arrêt proche. La tarification serait fonction du type

de trajet, des niveaux de prestation offerts à la personne et, bien évidemment, des aides apportées par la collectivité. Et la RATP a déjà quelques références en la matière. Depuis 1984, le réseau Serval dans le Val-de-Marne est géré dans le cadre d'une association RATP, département, groupement pour l'insertion des handicapés physiques (GIHP). Le centre bus de Créteil gère les services et entretient le matériel, le conseil général achète les véhicules et garantit les recettes du réseau, enfin le GIHP assure la conduite et l'aide aux handicapés transportés. Le service s'effectue sur simple appel téléphonique, mais aussi sur abonnement, ce qui permet d'organiser des trajets. Un exemple à méditer, mais la question reste au cœur de la réflexion : « Qui finance ? » ●

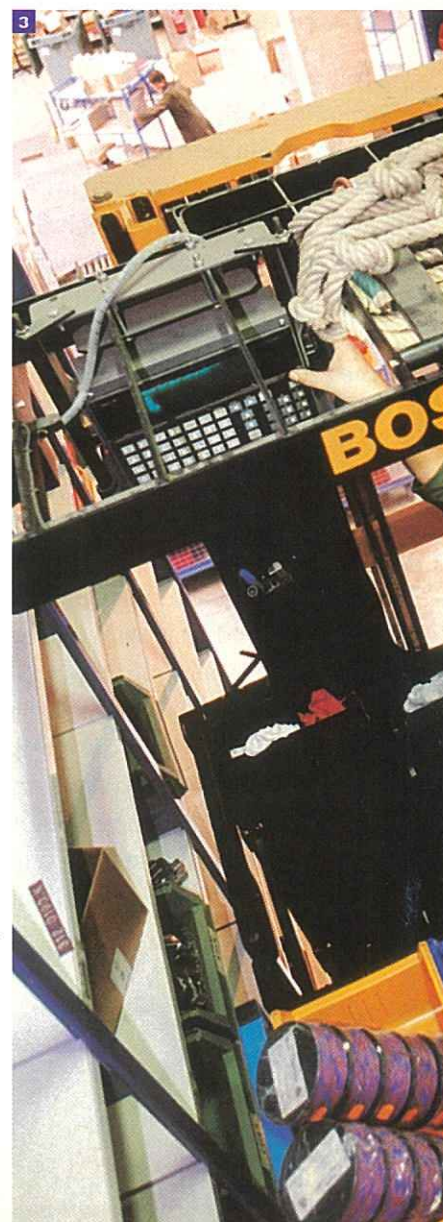
Yvonne Kappès-Grangé

ser des transports

La commande du client, passée par Minitel, est prise en compte, en temps réel, en salle informatique. Le logiciel Altesse II vérifie instantanément la disponibilité des produits commandés. La date prévisionnelle de livraison est automatiquement établie. Un parc de 14 véhicules assure les livraisons, matin et après-midi, de 7 heures à 19 heures. ▼



▲ Sur la ligne d'emballage semi-automatique, les colis sont préparés en fonction de leur volume et poids : c'est le colisage. Un terminal de préparation permet l'édition d'étiquettes de livraison détaillées. 1 250 colis sont traités quotidiennement, 2 000 en jour de pointe !



En matière d'achat et d'approvisionnement, le département Logistique dispose maintenant d'une immense plate-forme de distribution de 9 250 m² entièrement informatisée. Sa mission consiste à répondre plus efficacement aux besoins des clients internes de la RATP, notamment dans trois secteurs : l'entretien des installations fixes et des matériels roulant, la distribution des imprimés administratifs, articles de bureau, titres de transport, habillement et, enfin, le stockage et la distribution de produits intermédiaires (maintenance des bus, entretien des systèmes de péage et monétiques...). Avec plus de 2 000 clients (stations, gares, centres bus, ateliers...), localisés dans 500 établissements en Ile-de-France, la plate-forme gère plus de 18 000 références de produits. Un seul mot d'ordre : tout pour le client !

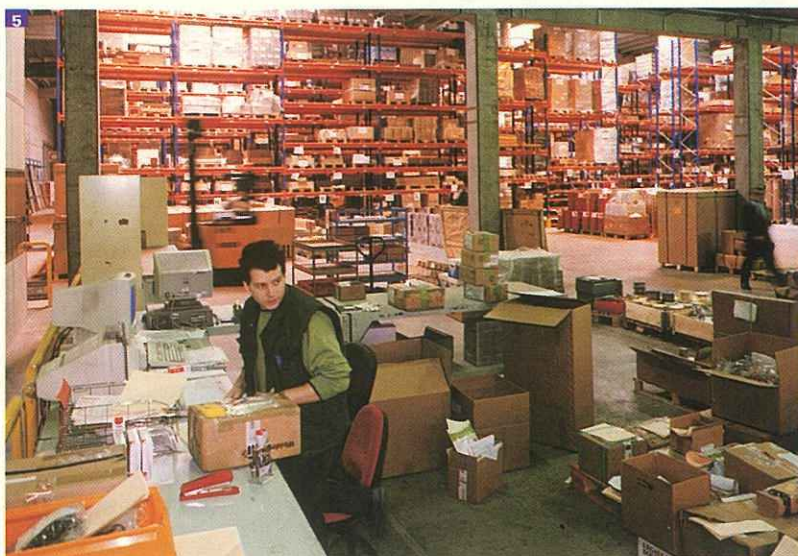
PHOTOS : MARGUERITE/SG-AV

e LOGISTIQUE

Les différents moyens de stockage (palettiers, étagères, appareils spéciaux de stockage...) permettent de loger fonctionnellement tous les volumes inimaginables : 11 500 m³, 24 000 emplacements de stockage disponibles. ▼



Sur un chariot de manutention avec terminal d'ordinateur embarqué, l'opérateur va repérer les articles grâce à la lecture optique du code-barres d'emplacement qui détermine le lieu de stockage.



▲ La zone de réception accueille les palettes. Elles sont vérifiées et triées sur place. Le logiciel Altesse détermine un emplacement, notamment par rapport au volume, au poids, au taux de rotation, à la spécificité de chaque article. C'est là que réside l'originalité et l'efficacité du système.

Les bogies de

Outils adéquat, nouvelle organisation du travail et de contrôle, réunions d'information...

tout a été mis en œuvre pour que

l'opération « le train de la qualité » soit un succès. Couronné par le trophée de la qualité.

Trophée qualité, Prix du public : l'équipe du secteur bogies des ateliers de révision de Boissy de l'UDTM RER du département MRF⁽¹⁾ a, en quelque sorte, touché le gros lot lors de la journée de l'implication et de la qualité de service qui s'est déroulée, le 20 juin, au palais des Arts et des Congrès d'Issy-les-Moulineaux.

Ce double succès récompense plusieurs mois de travail d'une équipe engagée dans une démarche

assurance qualité relative à la révision des bogies du matériel roulant ferroviaire RER. « Le train de la qualité » – nom du projet présenté – s'est donc patiemment mis en marche avec l'instauration de nouvelles procédures de contrôle : élaboration systématique de fiches techniques (ELL n° 46) au sein des quatre entités qui composent le secteur bogies (équipement, essieux, moteur et bogies) et formalisation des documents assurance qualité.

Bruno
Galliou
effectue le
contrôle
de sortie
du bogie.



teur lui-même écrit et valide ses interventions. » Le DAQ décrit ainsi toutes les responsabilités de chaque opérateur au sein des équipes, aussi bien dans l'organisation que dans les prises de décisions, du choix de tel ou tel outillage. « Ce n'est pas parce que l'on a bien serré un boulon qu'il s'agit d'assurance qualité ! explique Laurent Levy, ouvrier

Fabrice Vezin marque les écrous serrés à la clé dynamométrique.

Chacun valide ses interventions

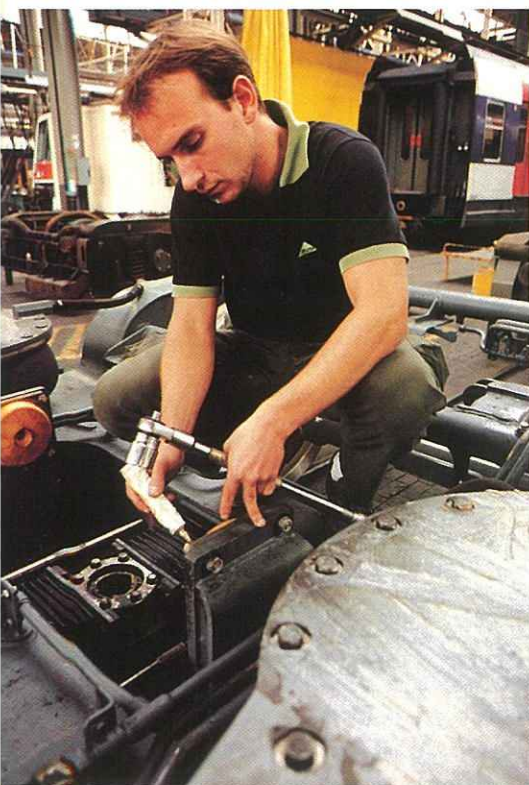
« Le DAQ définit la manière de travailler et d'appliquer les fiches techniques, commente Jean Laval, responsable du projet, où l'opéra-

Le Prix du public



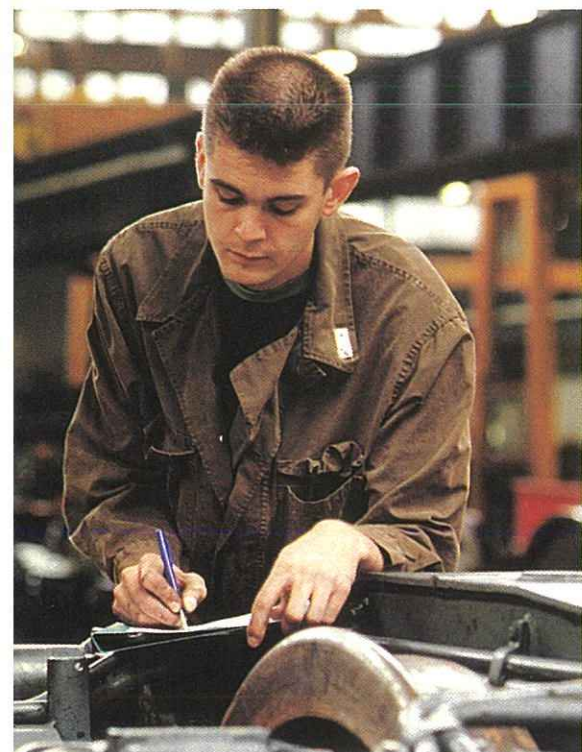
Devant le succès croissant de la journée de l'implication, l'unité Communication interne a décidé de donner la parole au public, toujours plus nombreux et plus motivé que jamais, en créant cette année le Prix du public. Se démarquant des critères des deux autres prix (implication et qualité), cette distinction

« coup de cœur » récompense l'équipe qui symbolise le mieux la nouvelle signature de l'entreprise « RATP la meilleure façon d'avancer ». Le vote est effectué à bulletin secret. Et cette année, le choix du public a coïncidé avec le Trophée qualité décerné par le jury à l'équipe bogies de l'UDTM RER.



PHOTOS : CHABROL / SG-AV

LA QUALITÉ



nentes ont ainsi consolidé l'ensemble des DAQ du secteur bogies, achevés en mars dernier. Solidarité, complémentarité, respect mutuel ont forgé un mental d'équipe : « *Nous avons davantage confiance, rapporte Laurent Bourselier, ouvrier qualifié de l'équipe bogies, car toutes les pièces qui circulent dans les différentes équipes comportent la fiche de suivi, l'étiquette qualité qui nous assure de sa conformité ; nous n'avons ainsi plus de problème avec les équipes situées en amont.* »

Une ouverture vers le client

Les relations avec l'encadrement s'en sont trouvées grandement facilitées. « *A partir du moment où la direction de l'UDTM s'est engagée à mettre en place une procédure d'assurance qualité, développe Thierry Chatras, agent de maîtrise ordonnancement, nous avons mis à la disposition des opérateurs tous les moyens*

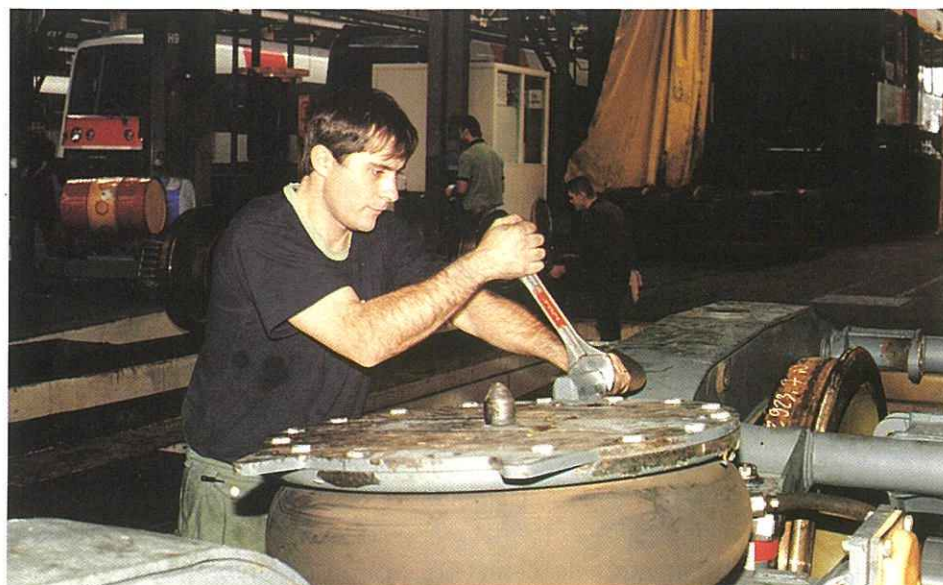
qualifié de l'équipe moteur. *Encore faut-il que la clé dynamométrique utilisée soit correctement étalonnée, que le boulon lui-même ait été auparavant contrôlé.* » A tous les niveaux de la chaîne de démontage-remontage, suivi et contrôle des validations perma-

nécessaires au bon fonctionnement de la démarche : outillage adéquat, nouvelle organisation du travail en concertation avec les intéressés, réunions d'information... » Un nouvel environnement qui a pleinement favorisé la considération du travail des opérateurs.

L'objectif final de cette démarche restant la certification de l'ensemble des prestations de maintenance – révision et entretien – de l'atelier MRF de Boissy. « *Nous avons actuellement atteint le stade de la précertification du secteur bogies, expose Jean Laval, qui doit nous conduire à décrocher la certification d'entreprise ISO 9002, l'Organisation internationale de normalisation, qui fait désormais référence.* »

La qualité aujourd'hui va bien au-delà de la « simple » conformité technique d'un produit. Elle correspond davantage à une ouverture de l'entreprise vers le client – le voyageur pour la RATP. Et ainsi que conclut Fabrice Vézin, ouvrier qualifié de l'équipe bogies : « *Si cette démarche a été d'abord l'occasion de faire connaître le produit maintenance au sein de la RATP, elle prouve aussi que l'on travaille également dans les ateliers, pour la sécurité du transport des voyageurs.* » ●

Philippe Carron



Laurent Bourselier vérifie l'étanchéité des circuits pneumatiques.

(1) L'équipe gagnante : Alain AUGIS, Laurent BOURSELIER, Thierry CHATRAS, Joël DALINO, Bruno GALLIOU, Gérard GOUTAL, Laurent LEVY, Richard MOYA (conducteur ligne A), Gérard STANISLAS, Fabrice VEZIN et Jean LAVAL.

Des essais et DES HO

Les essais du MP 89 se poursuivent. Pour la ligne 1 et pour la ligne 14, les techniciens sont confrontés à un nouveau matériel. François Glück, responsable MRF-Etudes, et Jean-François Béjard, mécanicien à Fontenay, racontent.

Période d'essais pour le MP 89. François Glück, MRF-Etudes, en est le responsable : « C'est une fonction qui nécessite un profil de "généraliste" permettant de superviser toutes les opérations précédant la mise en service d'un nouveau matériel. Notamment, la coordination des différents acteurs – MRF-Etudes, MRF-Maintenance, ateliers de Fontenay et les conducteurs de MTR –, les



François Glück : « En aucun cas, on ne doit faire courir des risques aux personnes ou au matériel. »

relations avec les constructeurs et les fructueux échanges avec les exploitants pour leur présenter le matériel qu'ils recevront sur leurs lignes. » Le MP 89 et ses deux versions – avec cabine de conduite destinée à la ligne 1, et en version conduite automatique pour la future ligne 14 (Météor) – représentent un enjeu de taille pour l'entreprise, mais François Glück a une longue pratique des essais.

« J'ai participé aux études, à la mise en service et au suivi en exploitation des 50 trains MP 73 sur la 6 en 1974, des 197 trains MF 77, du MI 79, du MF 88 pour les parties électriques. C'est un travail passionnant, parfois difficile, et qui engage notre responsabilité. Avec une règle à respecter impérativement : le matériel est sollicité au maximum, on simule des défaillances, mais en aucun cas on ne doit faire courir de risque aux personnes ou au matériel. » Les essais requièrent une vigilance de chaque instant : « La nuit, le réseau est une véritable ruche, avec 500 à 600 interventions, dont plus d'une centaine sur ou à proximité de la voie. On n'est donc jamais à l'abri de la présence d'un ouvrier sur les voies – certains ne connaissent pas les documents sur la circulation des trains. De plus, notre responsabilité pénale est désormais engagée en cas d'accident, ce qui a quelque peu tari les vocations. Je suis conscient de cette contrainte que je souhaite assumer le mieux possible. » Jean-François Béjard, mécanicien d'entretien aux ateliers de Fontenay a participé aux essais de nuit des deux premiers trains MP 89 : « Mon travail consiste à préparer les trains, à m'assurer de leur bon fonctionnement pour que les essais s'effectuent dans les meilleures conditions. Essais du MI 84 et de SACEM sur le MS 61 :



La version du MP 89 sans cabine de conduite destinée à la ligne 14 du métro (Météor).

les matériels évoluent, mais la nature des essais ne diffère pas beaucoup. Nous nous retrouvons à Château de Vincennes vers minuit et restons à pied d'œuvre jusqu'à 6 heures pour des essais qui ne durent en réalité que trois heures au maximum, compte tenu du temps nécessaire pour se rendre sur les lieux et pour mettre en place les protections sur les voies délimitant les zones d'intervention. »

Prévoir les imprévus

La contrainte de temps est importante : les essais ne doivent pas avoir de répercussion sur le trafic voyageurs. Et cela malgré des imprévus, tel ce clochard marchant sous le tunnel et qui avait retiré les protections des voies, pensant qu'elles gênaient la circulation du train... Jean-François est également présent sur la BEPC (Base d'essais de la petite

MIMES



PHOTOS : CHABROUSG-AV

ceinture) où sont mis au point les automatismes de conduite du MP 89, destinés à la future ligne 14, Météor. L'ambiance est très différente à la BEPC où cohabitent MRF, ESE, MTR et les constructeurs. « *Les contacts sont réguliers et fréquents entre les services représentés, les contraintes de temps y sont moins lourdes puisqu'on travaille hors exploitation. Nous entretenons de bonnes relations entre nous. Le site étant isolé, nous formons en quelque sorte une grande famille.* » ●

Simone Feignier

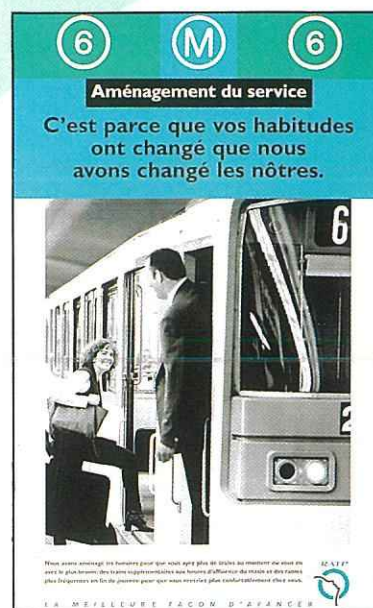


MINOLUSG-AV

Jean-François Béjard : « Les matériels évoluent mais la nature des essais ne diffèrent pas. »

Protection médicale à la carte

L'expérimentation du Dossier médical informatisé (DMI) à Pantin va être étendue comme prévu, courant novembre, à cinq centres médicaux supplémentaires : Bourdon, Saint-Fargeau, Vallès, Lyon-Bercy et Pavillons-sous-Bois. Grâce à la mise en réseau informatique de ces six centres, près de 10 000 agents, titulaires de la nouvelle carte « clef espace santé », pourront désormais les consulter indifféremment. Outre la médecine générale, quatre spécialités – cardiologie, rhumatologie, gastrologie et néphrologie – sont concernées par ce dispositif. Sécurité totale des informations médicales avec le cryptage de l'identification des patients. Rappelons que seul l'agent muni de sa carte santé et de son code secret peut donner l'autorisation au praticien – qui doit introduire sa propre carte avec code – d'accéder à son DMI. Qu'il ait oublié sa carte ou ne souhaite pas l'utiliser, le patient bénéficie normalement de la consultation et des soins y afférant. Au-delà de la sécurisation informatique, un comité d'éthique, en place depuis novembre 1993, veille en permanence à la stricte application du code de déontologie. Composé exclusivement de médecins, dont le médecin en chef de la RATP, le secrétaire général du Conseil national de l'ordre des médecins auxquels s'est joint, cette année, le médecin désigné par le Conseil de prévoyance, le DMI bénéficie d'une garantie absolue de confidentialité.



Une campagne d'affichage pour informer les voyageurs.

La bonne marche de la 6

Depuis quelques années, les habitudes des voyageurs changent : le trafic de l'heure de pointe du matin est de plus en plus intense et la période de pointe du soir s'allonge jusqu'à 21 heures. Face à ce phénomène, la ligne 6 a souhaité s'adapter, en établissant un nouveau tableau de marche des trains. Le dialogue avec les syndicats a permis d'identifier des axes de progrès et d'élaborer un tableau acceptable par tous. « *On a présenté le projet et on a tenu compte des demandes des conducteurs,* » explique Jean-Luc Facorat, sous-chef terminus à Nation. Il ajoute que l'exploitation a gagné en souplesse : « *ce tableau passe mieux que le précédent, on peut mieux gérer les incidents.* » Résultat : les voyageurs bénéficient d'un meilleur confort de transport et les conducteurs voient diminuer les retards à la fin du service, retards qui étaient souvent imputables à la surcharge des trains.

portrait

Manu, un jardinier heureux

« Comme j'aime cuisiner, mais en utilisant de bons ingrédients, j'ai toujours rêvé de posséder un jardin. » Aussi quand, au cours d'un stage, Jean-Manuel Aroca, agent de gare de réserve sur le secteur sud de la ligne B, apprend l'existence d'un bout de terrain de 70 m²

à la gare de Gentilly, il n'hésite pas une seconde. « Le jardin avait été entretenu autrefois par un agent habitant la gare de Gentilly et je l'ai trouvé en friche. Dès que j'ai terminé mon service, je m'y consacre. La première année, je ne connaissais pas grand-chose en jardinage. J'ai semé

un peu de tout, aujourd'hui, je sais ce qui pousse bien à tel endroit, moins à tel autre. Je me documente en bibliothèque, je me renseigne auprès d'amis ou collègues qui jardinent. » Tout le monde dans ce secteur de la B, entre Bagneux et Saint-Michel, connaît Manu « celui qui fait le jardin ». « Les collègues viennent me voir, passent un moment ici, et, pendant mes vacances, viennent arroser de temps en temps. » Manu, un jardinier heureux ou presque : des travaux de rénovation de la gare de Gentilly sont, en effet, prévus et il craint pour son potager...



ARDALLO/SG-AV

Sitôt son service assuré, Jean-Manuel Aroca, le jardinier, gagne le petit lopin de terre de la gare de Gentilly.

sport

Un machiniste au Bol d'Or

Ludovic Théret, machiniste sur le 83, qui portait les couleurs de la RATP lors du Bol d'Or, les 16 et 17 septembre derniers, s'est classé 9^e dans sa catégorie. Le centre bus d'Ivry, où Ludovic compte de nombreux supporters, a sponsorisé sa participation. Et songe maintenant à mener, autour de cette opération, des animations en direction des jeunes des banlieues : discussions avec des motards, découverte d'un circuit de compétition, peut-être même initiation à la moto : les projets ne manquent pas...

PHOTO PRESS

Lire, voir, écouter

Manèges en fête

Lucien Mouchet, retraité de la RATP, expose au musée des Arts forains sa « fête foraine ». Il s'agit des maquettes d'une cinquantaine de manèges au 1/20^e qu'il a réalisées depuis 1946, avec l'aide de sa femme (ELL n° 48). A voir, à partir du 4 octobre et jusqu'à fin novembre, au musée des Arts forains, 50, rue de l'Eglise, Paris XV^e, les samedis et dimanches de 14 heures à 19 heures.



Les petits trains mènent grand train

Qui ne se souvient avec émotion des petits trains de son enfance ? Nostalgiques, ferroviathes ou tout simplement curieux, précipitez-vous aux journées portes ouvertes de l'Amicale des modélistes ferroviaires du personnel de la RATP. Les 18 et 19 novembre,

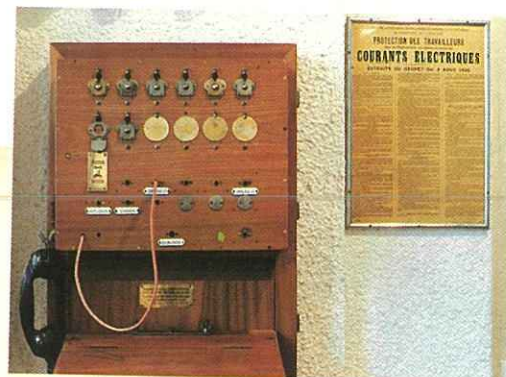
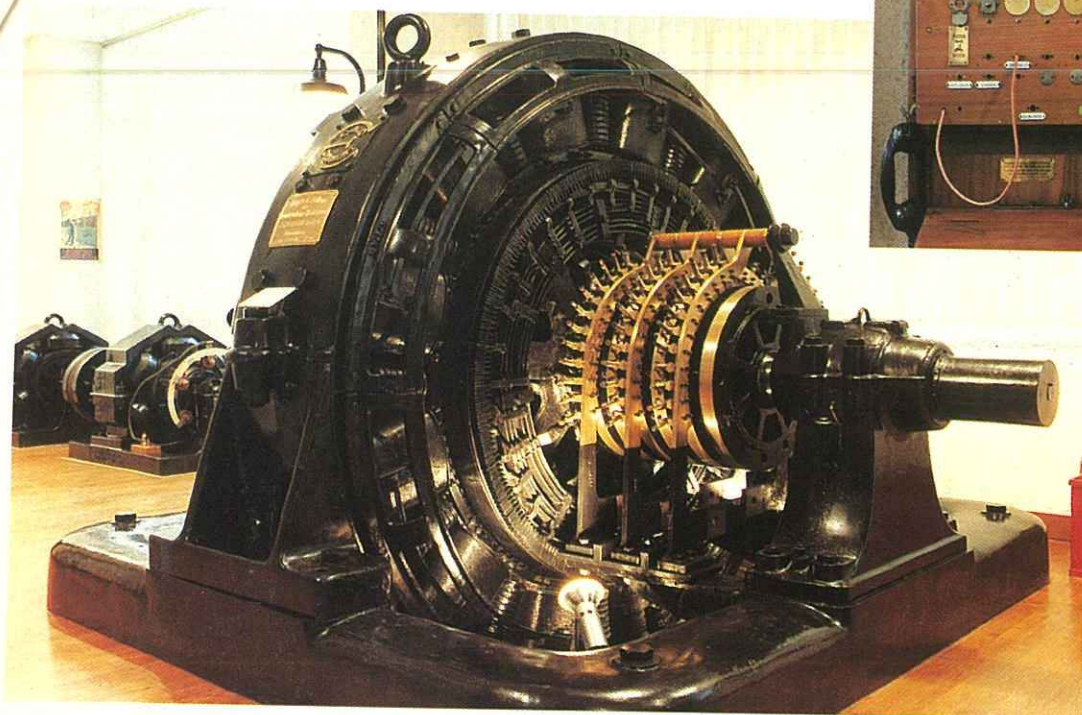
et les 9 et 10 décembre, vous aurez l'occasion de voir un réseau de train miniature en cours de construction, la gare d'Orsay en modèle réduit et les différents RER, du Z au MI en circulation. **Contact : AMFP RATP, gare de La Varenne-Chennevières (RER A), au 47 93 46 29, de 18 heures à 19 h 30.**



PHOTOS : DR

Le musée EN SOUS-STATION

Mémoire



Ci-dessus, un téléphone provenant de SIT et les consignes de sécurité qui rappellent les dangers d'électrification.

Ci-contre, commutatrice (venant de la sous-station Barbès). Le courant alternatif 10 500 volts était converti en 600 volts en continu pour alimenter les trains.

PHOTO : DUMAX/SG-AV

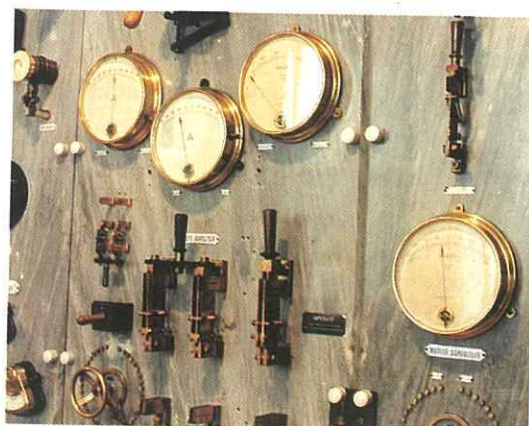
31

Rue de Toul, les plus belles pièces des sous-stations s'exposent. Visite guidée.

Il y a vingt-cinq ans, la dernière sous-station – Saint-Antoine – fermait ses portes. En 1960, on en comptait trente-deux, comme celle de la Bastille. Aujourd'hui, les plus belles pièces sont exposées dans le musée, installé rue de Toul, sur l'emplacement des cellules de transformateurs de l'ancienne sous-station de Daumesnil. Surprise, les éléments des immenses sous-stations sont regroupés dans une seule pièce. « C'est pas une reconstitution, mais une collection d'objets qui rappelle la technologie de l'époque, explique Guy Roy, chargé de communication à l'unité alimentation exploitation du réseau d'énergie à ESE et réalisateur du musée. Nous les avons réunis peu à peu, et



Le tableau d'éclairage : installé sur plaques de marbre pour améliorer l'isolation.



PHOTOS : ROY/SG-AV

restaurés sur place par des équipes d'ESE. Mais nous continuons à chercher de nouvelles pièces. »

La visite est aussi l'occasion de découvrir un métier. Au mur, des affiches des consignes de sécurité rappellent les dangers d'électrification. Des traditions, un savoir-faire, des risques partagés qui, comme le raconte Guy Roy, concouraient à créer un véritable esprit de corps chez les agents des sous-stations.

« Aujourd'hui, pour la rue de Toul, notre musée est un instrument culturel, il fait partie de la visite du centre pour les nouveaux arrivants. Et puis nous recevons des étudiants, des scolaires. »

Une visite – sur rendez-vous – à ne pas manquer. ●

Yvonne Kappès-Grangé

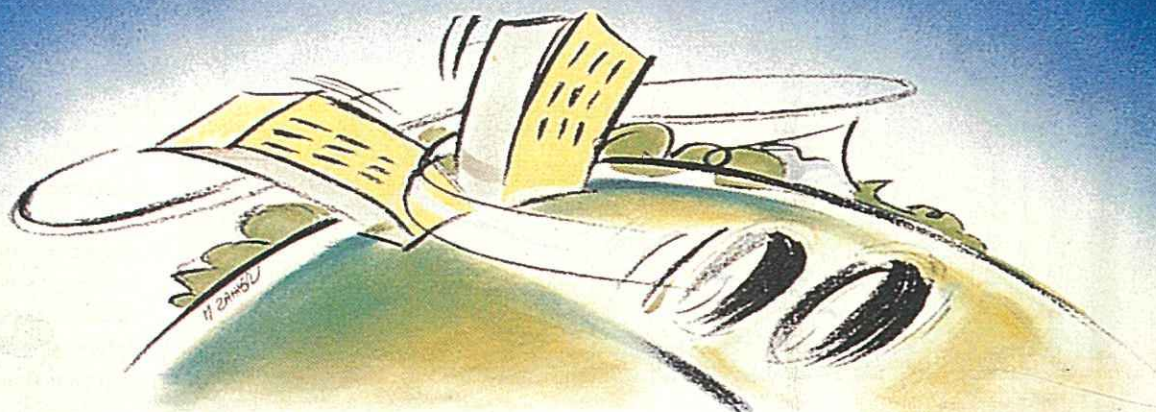
Contact : Guy Roy 87 914

**Offrez-vous un billet d'entrée
qui prend le métro**



MONDIAL DU DEUX ROUES

CYCLE-MOTO-CYCLO-SCOOTER-EQUIPEMENTS



29 SEPTEMBRE - 8 OCTOBRE 95
PARIS - PORTE DE VERSAILLES

De 10h à 20h, nocturne jusqu'à 22h, les mardi et vendredi



Achetez ce billet combiné à partir du 25 septembre dans les Agences Commerciales du métro, les Halles, Gare du Nord, Montparnasse, République, dans les bureaux du Tourisme (Place de la Madeleine et 53, Quai des Grands Augustins), ainsi que dans quelques stations du métro et gares parisiennes du RER :

Ligne 1 : Gare de Lyon, Esplanade de la
Défense, Charles-de-Gaulle-Etoile
Ligne 4 : Montparnasse, Gare du Nord,
Gare de l'Est, Porte d'Orléans, Alésia
Ligne 5 : Place d'Italie

Ligne 10 : Gare d'Austerlitz
Ligne 11 : République
Ligne 12 : Mairie d'Issy, Vaugirard, Porte
de la Chapelle, Porte de Versailles,
Corentin-Celton

Ligne 13 : Saint-Lazare, Saint-Denis
Basilique
RER A : Auber, Charles-de-Gaulle-Etoile

Pour plus d'informations, composez le 36 68 77 14 (2,23 F/mn) ou tapez le 36 15 RATP (1,29 F/mn).

LA MEILLEURE FAÇON D'AVANCER

