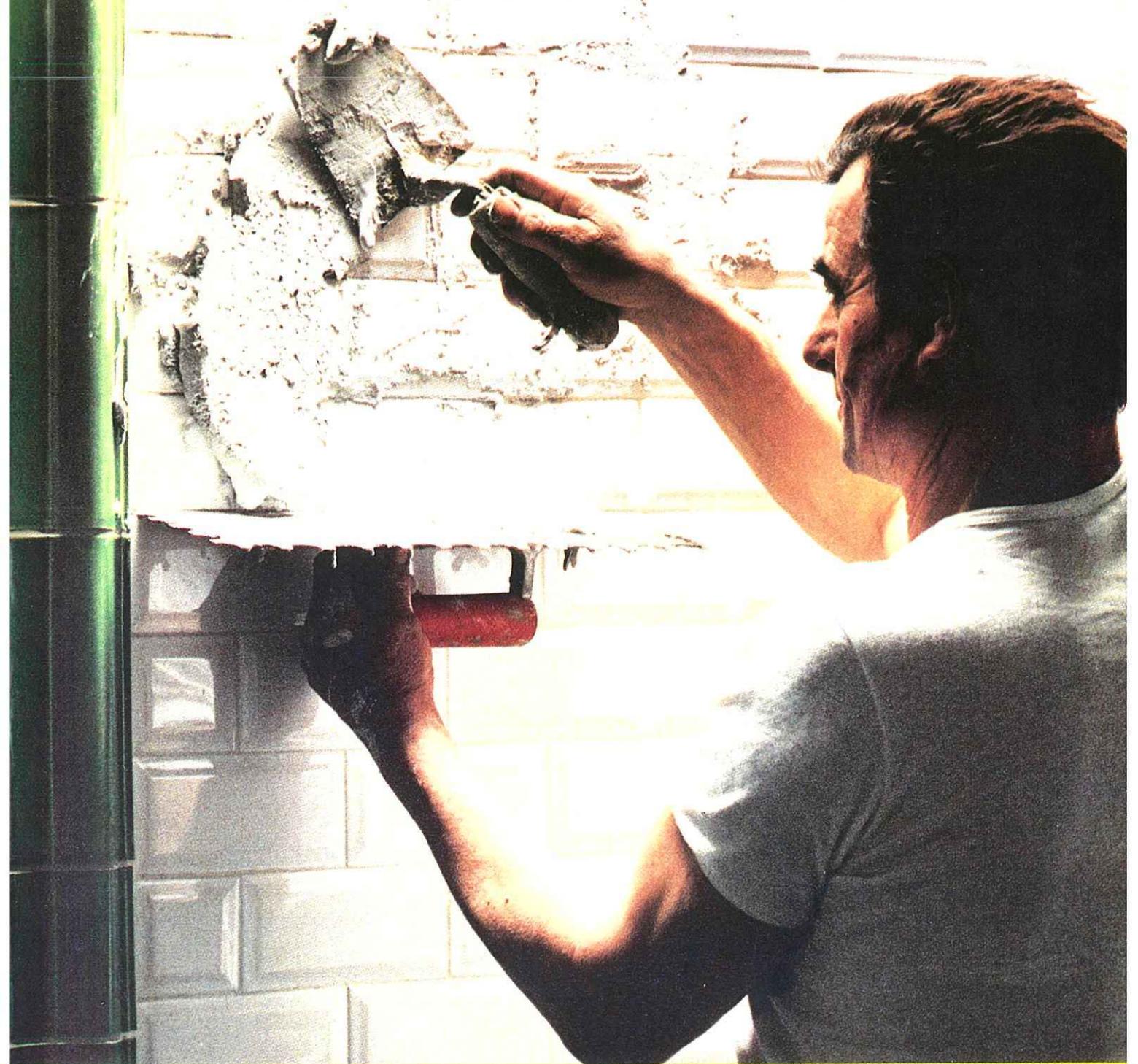


ENTRE LES LIGNES



**La rénovation
des stations**



**Des Grands Frères
pour les banlieues
Le tunnelier Sandrine
à Pyramides**

N° 50 MARS 1995 17 F

Des jeux de couleurs, une typographie moderne, plus lisible, un habillage rédactionnel riche, un découpage dynamique, une multiplication des entrées de lecture, la nouvelle formule d'Entre Les Lignes a pris le parti de vous séduire.

D'abord en ouvrant le journal sur l'extérieur, sur l'environnement de l'entreprise : le monde bouge, la RATP aussi. Des problèmes sociaux, économiques, écologiques sont posés : la RATP fait face et apporte ses réponses, ses initiatives... Les consommateurs, les clients, les voyageurs ont des exigences : donnons-leur la parole et regardons comment la RATP répond à leurs attentes... Des entreprises de transport public nationales ou internationales présentent leurs atouts spécifiques : comparons-les avec ceux de notre entreprise... Innovations technologiques, performances techniques : dévoilons les coulisses du savoir-faire de la Régie... La RATP, des métiers, des femmes et des hommes : traçons les portraits, les itinéraires de ces professionnels qui nous révèlent leurs talents... Des passions, des loisirs insolites : mettons en scène ces agents qui font la richesse de l'entreprise...

² Littéralement VÔTRE...

Sans oublier le rendez-vous phare qui constitue un des temps forts du magazine : le dossier. Faits, commentaires, éclairages variés, témoignages, reportages... il a valeur de documentaire. Pour ceux qui sont très pressés, une courte synthèse résume l'essentiel. Et toujours les « actu » qui, dorénavant, courent tout le long du journal : à picorer généreusement !

Enfin, pour traduire agréablement ces nouveaux traitements, une maquette que nous avons voulue captivante, gaie et colorée.

Une nouvelle formule résolument tournée vers l'avenir, accompagnant les évolutions de la RATP, et encore plus proche de vous, amis lecteurs.

La Rédaction

Panoramiques

P.4 L'événement : un projet pour la RATP.

Dans la ville

P.10 Portrait de banlieues

Le rapport Banlieuescopies dresse un bilan inquiétant des banlieues. L'opération Grands Frères de la RATP.

Aller-Retour

P.14 Bonbons à quai

La ligne 1 a testé avec succès l'installation de distributeurs alimentaires.

Correspondances

P.16 Opération VAL

L'atelier de chaudronnerie de St-Ouen accueille, pour réparation, deux voitures accidentées du Val de Lille.

Dossier

P.17 La rénovation des stations

De l'entretien à la rénovation, l'aspect du métro s'est diversifié.

Chaque époque l'a marqué de son style. Aujourd'hui, le métro recherche son identité pour l'agrément du voyageur.

Arrêt sur

P.24 Sandrine à Pyramides

Le tunnelier Sandrine fait une percée remarquable à la station Pyramides.

Parcours

P.26 Le CSA en bonne voie

Les équipes du Contrôle Sécurisation Assistance ont fait leurs preuves sur les lignes 4 et 9.

P.28 Propre comme un potelet

Un guide de maintenance des informations et équipements pour faciliter les procédures d'entretien aux points d'arrêt bus.

Passionnément

P.30 La mode selon Pierre Zubar. Sur la trace du Z.

La Brême des transports.

Mémoire

P.31 La mémoire restaurée

Le point sur la politique d'entretien du matériel roulant et la place d'un « espace mémoire » à la Maison de la RATP.

Sommaire



P. 10



P. 14



P. 17



P. 24



P. 28

Entre Les Lignes. Délégation générale à la Communication-RATP : 53 ter, quai des Grands-Augustins, 75006 Paris. Tél. : 40 46 45 49 / 43 52. 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 : photo Bertrand Chabrol ; 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.

aménagement

Clignancourt : une sortie en beauté

Deux sorties supplémentaires, un escalier mécanique, l'agrandissement de la salle des billets, un nouveau guichet : la station Porte-de-Clignancourt (terminus ligne 4) a bien commencé l'année 1995. Pour les voyageurs, un sacré « plus » qui offre aux « sortants » du métro un accès direct à la plate-forme de départ des bus, et aux voyageurs bus un accès direct au métro, les flux des voyageurs étant physiquement bien séparés. Outre une nouvelle recette à large baie vitrée, un escalier mécanique compact pour accéder à la salle de distribution, quatre cabines téléphoniques, trois



appareils distributeurs de billets et un plan déroulant ont été installés. Trois ans de travaux sans conséquence pour l'exploitation : la performance méritait d'être saluée.

La grille du souvenir

Une grille d'art vient d'être mise en place, station Bonsergent (ligne 5), sur une baie d'aération. Elle symbolise la France occupée, et rappelle l'exécution de Jacques Bonsergent,

premier civil français fusillé par les Allemands le 23 décembre 1940. Il avait refusé de livrer le nom de ses camarades, après une bagarre avec des soldats de l'Occupation.



Une grille conçue par Georges Foliot (IDP), et forgée par Jean-Pierre Foulon, ferronnier d'art, Meilleur Ouvrier de France (ITA).

personnel

Des codes de pointage simplifiés

Le département PRS s'est engagé depuis le début de l'année dans une démarche visant à la simplification des mesures administratives relatives à la gestion du personnel. C'est dans ce cadre qu'un certain nombre de codes de pointage relatifs aux absences irrégulières ont été regroupés

sous un même code « 800 : absence non autorisée inférieure ou égale à 8 jours ». Il s'agit notamment des retards à la prise de service, des absences irrégulières inférieures ou égales à 8 jours, des incapacités d'assurer le service et de la cessation de travail pour fait de grève non couvert

par un préavis légal. Ce regroupement dans le code de pointage 800 présente les caractéristiques suivantes : ne décale pas les repos, est non interruptif du droit au congé annuel, du déroulement de carrière, du droit à pension et à la garde d'enfant. Il reste interruptif des salaires et des primes.

PHOTOS : SUTTON / SG-AV ; ILL. MARTIN JARRIE.

l'événement

Un pro

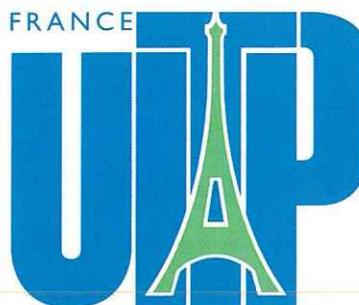
Plan d'entreprise, contrats d'objectifs... Chaque agent est concerné par le projet d'entreprise 1995-1997. Avec comme ambition, aider à mieux vivre la ville.

Le Plan d'entreprise 1995-1997 de la RATP a été présenté au Comité central d'entreprise puis approuvé par le Conseil d'administration fin janvier. Il a été élaboré de façon participative, en associant de nombreux cadres dans des groupes de travail transversaux et dans des réflexions au sein de chaque département. Des séminaires regroupant les principaux responsables de la RATP ont ponctué les différentes étapes. Des consultations ont été menées avec les organisations syndicales. Deux rencontres ont eu lieu avec les associations d'usagers. A partir de la synthèse de ces travaux, la Direction générale a

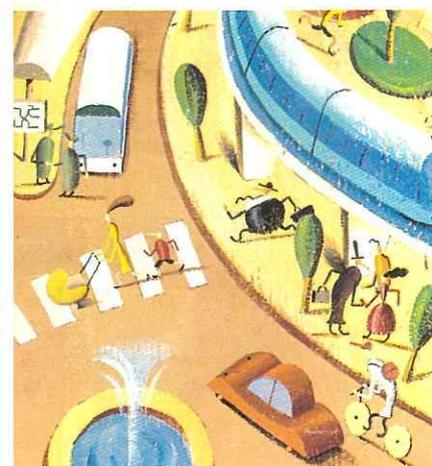
entreprise

Les transports publics tiennent congrès

La ligne 12 se mobilise à la veille du 51^e Congrès de l'Union internationale des transports publics. Les agents de la ligne, appelés tout particulièrement à être en contact avec les participants au congrès qui utiliseront les transports en commun, sont sensibilisés à l'accueil et une formation accélérée à l'anglais vient d'être mise en place à l'initiative d'un agent de maîtrise. Côté installations, la station Porte-de-Versailles, qui dessert le palais des Expositions où se tiendra le congrès, fait peau neuve : opération « RAVIVER » sur les quais, salle de vente avec nouveau bureau (style Château-de-Vincennes relooké), accès rénovés, revêtement de sol en serografito, éclairage amélioré, signalétique en deux langues et messages sonores à l'arrivée des trains... Le transport n'est pas oublié : fin mai, tous les trains de la ligne auront été « RAVIVER » et pelliculés à l'extérieur comme à l'intérieur.



Projet POUR LA RATP



contrats pour l'année 1995. Chaque agent est concerné et va être associé, par l'intermédiaire de son encadrement, à la mise en œuvre du plan de la RATP.

Mieux vivre la ville

En fait, ce plan est un véritable projet pour l'entreprise. C'est une nouvelle étape de l'action engagée depuis 1990 pour moderniser le service public. Il est construit autour d'une ambition forte : aider les habitants de la région Ile-de-France à mieux vivre la ville. En leur offrant un service de transport performant et de qualité, qui justifie le prix payé et les contributions versées. Et en se comportant comme une entreprise publique solidaire de son environnement urbain. C'est le projet d'une RATP responsable, ambitieuse et solidaire. ●

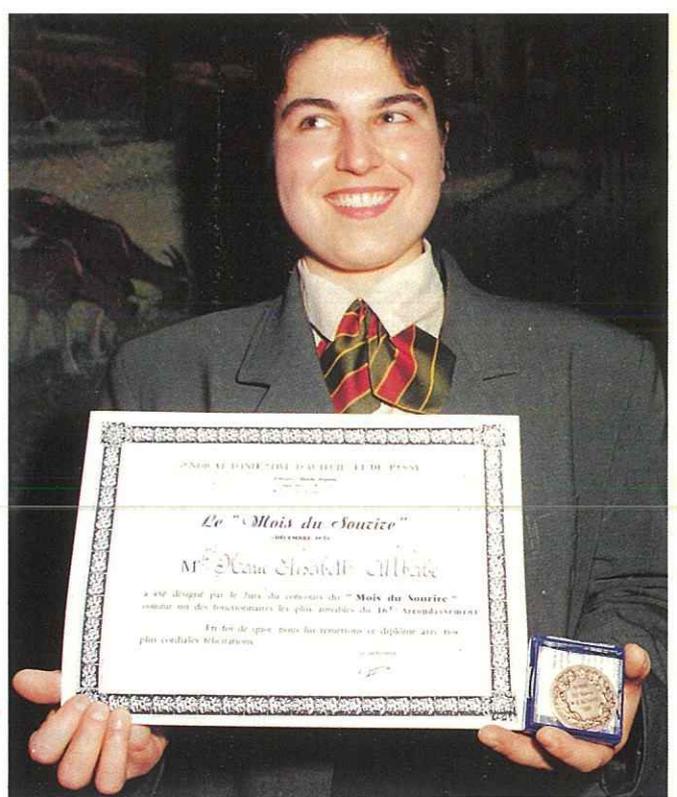
Alain Malglaive



distinction

Le prix du sourire

Marie-Elisabeth Althabe, machiniste hors ligne au centre de Point-du-Jour, a reçu le 30 janvier dernier le Prix du sourire décerné par le syndicat d'initiative d'Auteuil et de Passy. Ce prix récompense un fonctionnaire ou un agent particulièrement aimable dans l'exercice de ses fonctions. Le sourire de Marie-Elisabeth avait été remarqué par des membres du jury lors d'un service spécial qu'elle avait réalisé en juin 1994. Cette récompense souligne un sens de la communication bien connu aussi en interne, puisque Marie-Elisabeth – peintre à ses heures – a réalisé pour la ligne 52 les affichettes de la campagne de lutte contre la fraude.



international

SACEM à Santiago du Chili

Le métro de Santiago a passé une commande d'un montant de 180 millions de francs à GEC ALSTHOM pour l'installation du système SACEM. Ce système développé sous l'égide de la RATP est en service sur la ligne A du RER depuis le

17 mars 1989. Il permet d'améliorer la capacité de transport de 25 %. Ce nouveau succès, obtenu après celui du métro de Hong Kong, confirme la compétitivité du système SACEM dans le cadre d'une exploitation très chargée.

Avez-vous vu le PLI ?

Dans une quinzaine de gares et stations a été installé récemment un plan lumineux interactif (PLI). C'est un nouveau système d'information voyageurs développé par la RATP (SIT/ITV), qui utilise à la fois un Compact Disc interactif, les fibres optiques et un moniteur vidéo interactif.

Couvrant l'ensemble des réseaux de transports publics, ce nouveau système multilingue permet de choisir sa destination selon quatre critères de recherche : les noms de stations, les rues de Paris, les sites et monuments remarquables, les gares SNCF et les aéroports.



6

M 5 Bobigny

M 6 Ch. de Gaulle - Etoile Nation →

7 La Courneuve Ivry • Villejuif

Sortie →

1 Auguste Blanqui

Manufacture des Gobelins

info voyageurs

L'art des correspondances

Place-d'Italie vient d'adopter la signalétique mise en place, en mai dernier, à Château-de-Vincennes, après l'avoir revue et corrigée. Des modifications ont été apportées en raison de la particularité de Place-d'Italie qui est une

station de correspondances – il s'agissait donc d'ordonner les circulations compliquées des voyageurs – et le terminus de la ligne 5. D'autre part il a été tenu compte d'une enquête réalisée auprès des voyageurs de Château-de-

Vincennes. Une information plus lisible et plus facile à utiliser a été retenue. Les principes de la nouvelle signalétique se retrouveront prochainement à Porte-de-Versailles, station rénovée en vue du Congrès de l'UITP.

entreprise

Nouvelles consultations juridiques

Le Service social du département PPP a mis en place, depuis le 1^{er} février, des consultations juridiques bien spécialisées. Un avocat est à la disposition des

agents sur les questions relatives au droit de la famille (mariage, union libre, divorce, séparation, droit de visite, pension alimentaire...) et au règlement des

procédures de surendettement. Pour prendre rendez-vous, contacter Marie-Claude David, secrétariat du Service social au 49 28 16 22 ou 8 16 22.

formation

Des conducteurs à la pointe

Le premier bilan annuel relatif à la nouvelle formation des conducteurs de métro (ELL n°45, p.4) mise en place en mars 94 s'est révélé positif : compétence et motivation accrues ont permis de faire passer le taux de réussite de 84,3 % en 93 à 90,5 % en 94, avec 134 admissions. La validité des concepts

pédagogiques du monitorat et de l'alternance ont notamment permis de réduire d'un tiers la proportion de conducteurs nouvellement qualifiés ayant franchi intempestivement un signal fermé : 10 en 94 (sur 134) au lieu de 19 en 93 (sur 166). Enfin, les enseignements tirés à partir de ce bilan ont amené

la formation du département Métro à sensibiliser davantage le stagiaire sur les questions relatives à la sécurité ferroviaire : une notation plus sévère en cas de réponses erronées dans ce domaine et son élimination en cas de franchissement intempestif d'un signal fermé.

commercial

Un ticket bruxellois

Depuis le 1^{er} mars, on peut voir dans le centre de Bruxelles, une enseigne lumineuse, verte comme un certain ticket. L'agence de voyages

Rossel, en partenariat avec Maison de France, propose désormais à ses clients des produits touristiques commercialisés par la RATP. On y trouve

Paris Visite, Formule 1, Roissy Bus, la carte Musées Monuments et Paris Bus, qu'on peut acheter – c'est nouveau – à titre individuel, et non intégrés à un « package » de produits touristiques. L'agence de voyages se rapprochant ici d'une agence commerciale. Si la formule plaît, la RATP envisage d'aller ainsi au devant de sa clientèle dans d'autres villes européennes, et d'abord à Londres.



agenda

12 avril

● Parution du 3^e baromètre des résultats « PARI RER » de la ligne B : Propreté, Accueil, Régularité, Information.

22 avril

● Match de football au stade de la Croix-de-Berny (16 heures), entre une sélection de l'US Métro et le Variété Club de France, au profit des orphelins de la RATP.

2^e quinzaine d'avril

● Premiers emménagements à la Maison de la RATP, à Lyon Bercy : l'Audit, les départements CGF et DEV, soit environ 400 personnes. A l'issue de ces arrivées, ouverture du restaurant d'entreprise.

● Mise en service d'Altair sur la ligne 47, Gare du Nord-Le Kremlin Bicêtre.

Ce système d'aide à l'exploitation et à l'information voyageurs doit permettre de disposer de bus plus réguliers et d'une information précise sur le temps d'attente réel aux points d'arrêt.

du 13 au 21 mai

● Animation à la station Arts & Métiers, ligne 11 : exposition sur les métiers de la RATP présentée par les agents de la ligne accompagnée d'une expo organisée par l'Association Jules Verne sur l'œuvre du maître.

PHOTOS : DUMAX, MARGUERITE, MINOLLI / SG-AV ; DR.

partenariat

Guimard à Lisbonne

Le jeune métro de la capitale du Portugal s'est mis au style parisien de la Belle Epoque en décorant l'une des principales stations, la station

Picoas, d'une entrée Guimard offerte par la RATP et mise en place par ITA (AMOF). La station Picoas est située dans le secteur de l'avenue de la

Liberdade, les Champs-Élysées de Lisbonne. En remerciement, le métro de Lisbonne va offrir à la RATP un panneau de carreaux de faïence décorés pour la salle des billets de la station Champs-Élysées Clemenceau des lignes 1 et 13. Une entrée de métro Guimard est déjà en place à l'un des accès de la station Square Victoria du métro de Montréal, et une autre est présentée dans le célèbre Musée d'art moderne de New York.



Evreux : le pari de l'échange

Trans-Urbain, le réseau de transport en commun d'Evreux, et le centre Bus de Lebrun ont signé une charte de jumelage, le 20 décembre dernier, à l'Hôtel de ville d'Evreux. Après les jumelages des réseaux d'Angoulême avec le centre de Créteil et de La Rochelle avec Flandre, le rapprochement entre Evreux et le centre Lebrun s'inscrit dans le cadre des rela-

tions instaurées entre la RATP et l'association AGIR qui regroupe des réseaux de transports indépendants. Des rencontres au sein de chaque catégorie de personnel, prévues dans un premier temps, seront suivies d'échanges de personnel. Avec, pour objectif, l'enrichissement mutuel des deux partenaires et l'amélioration de la qualité de service.

entreprise

Au feu !

Le 3 février dernier, le Centre de formation RATP de lutte contre le feu de Sucy-en-Brie est en flamme ! Les pompiers interviennent énergiquement, mais le centre est complètement détruit ! Imprudence ? Non. Mais un exercice en vraie grandeur. Ce centre de formation de la Délégation générale de Sécurité, situé à proximité de l'atelier MRF de Boissy,

comprendait trois salles de cours. Mais le bâtiment, un préfabriqué, était vétuste. D'où la décision de le démolir et de le reconstruire au même emplacement. Et en accord avec les pompiers, de transformer cette opération de démolition en un exercice incendie. En mai prochain, le centre



de Prévention, Sécurité, Incendie disposera de cinq salles de cours. Pour de meilleures conditions d'accueil pour les conducteurs, les agents de station, les machinistes et pour les

nombreux agents des ateliers et des différents immeubles de la RATP qui viennent apprendre ici à se servir d'un extincteur selon le type de feu et les gestes qui sauvent.

Informatique et libertés

La création d'un traitement automatisé de gestion de l'indemnisation des incapacités permanentes partielles en matière d'accidents du travail et de maladies professionnelles est portée à la connaissance des agents. Le droit d'accès s'exercera par écrit auprès du département PPP, unité Protection sociale à Lachambeaudie.

promotion Orlyval à Toulouse

Première opération de promotion Orlyval en province. Elle a été menée à Toulouse avec RVS (RATP Val Service), pendant un mois à partir du 23 janvier, auprès des voyageurs se rendant à Paris. A l'appui, stand d'information dans l'aéroport de Toulouse-Blagnac, vente des billets Orlyval dans l'aéroport, dans les Relais H et les agences de voyages du centre ville de Toulouse, campagne d'affichage et parrainage de TLT, station de télévision locale. Autant d'actions menées pour convaincre les passagers du vol Toulouse-Paris (liaison qui connaît le plus important trafic pour la province avec 14 000 voyageurs par mois) d'emprunter Orlyval. Les premiers résultats paraissent concluants puisqu'on vend à l'aéroport autant de billets en un jour qu'en un mois auparavant. Rendez-vous pour une opération semblable à Marseille en septembre prochain ?

desserte Le 57 jusqu'à Arcueil

La ligne 57, Gare de Lyon-Mairie de Gentilly, est prolongée jusqu'à la gare RER de la ligne B « Laplace », à Arcueil, depuis le 27 mars. Ce prolongement permettra d'assurer la desserte de la zone indus-

trielle de Gentilly et de la Maison des examens d'Arcueil. Une opération de promotion aura lieu de mars à juin avec une exposition mobile dans une vingtaine de points situés le long de l'itinéraire

du 57 – qui dessert les lignes du RER A (gare de Lyon), C (gare d'Austerlitz), B (Arcueil), les hôpitaux de la Salpêtrière et de la Croix-Rouge dans le XIII^e – sur le thème « le 57 ne manque pas d'atout ».

challenge Le métro sur le pont

Le 22 janvier 1995, 25 coureurs portant les couleurs de la RATP (16 de FDC et 9 de l'Antifraude) se

sont élancés sur le pont de Normandie. Ils participaient à une course de 53 km en relais de

5 personnes, organisée pour fêter l'inauguration du plus grand pont du monde. Huit accompagnateurs apportaient leur soutien logistique. La première équipe est arrivée 331^e (sur 801) en 4 heures 25 minutes 52 secondes. Malgré une pluie diluvienne, l'esprit d'équipe et de solidarité sont sortis gagnants.



lu dans la presse



Le centre de Gonesse met en place des mesures d'accompagnement des machinistes dans les bus comme l'arrivée des Grands Frères et des APS. Par ailleurs, un éducateur, embauché par la municipalité de Villeta-neuse, travaille depuis octobre sur le 256 qui dessert le collège Jean Vilar. Il intervient dans cet établissement pour y enrayer la montée de l'insécurité. Sur le bus, il canalise l'accès au moment des sorties scolaires et accompagne la voiture la plus chargée sur les quelques stations qu'empruntent les jeunes.

L'Echo, journal du centre de Gonesse, n°5, décembre 1994.



La ligne 5 présente « son » plan antifraude, une expérimentation originale qui repose sur une cartographie de la fraude et un contrat entre trois partenaires, l'unité Sécurité des réseaux, la ligne 5 et l'unité Antifraude. Une série d'interviews laisse largement la parole aux différents intervenants et aux acteurs sur le terrain.

Points de vue, journal de la ligne 5, n°2, février 1995.



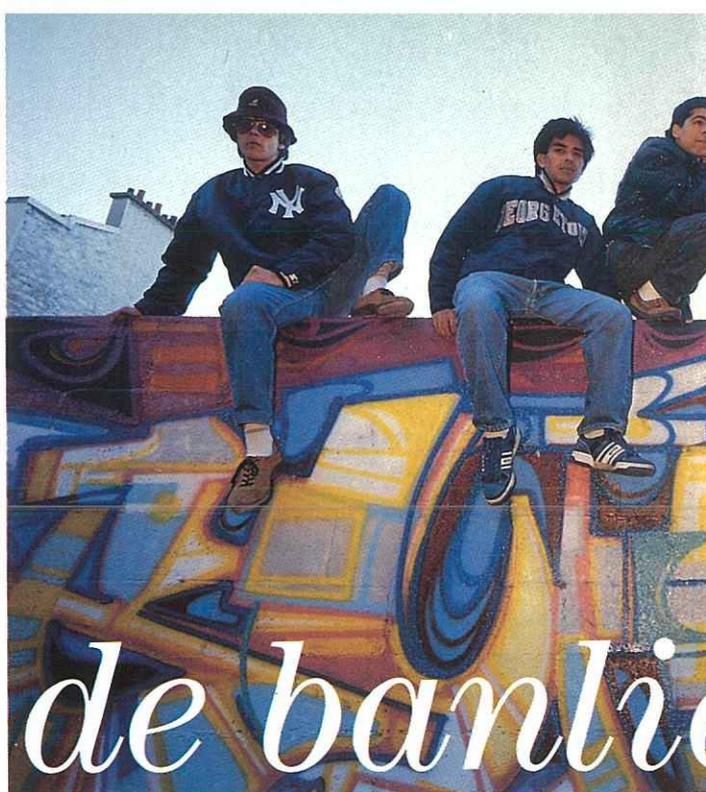
Espaces Gares traite du REM à l'occasion de l'inauguration du pôle technique de Bourg-la-Reine. Et ouvre ses colonnes au responsable de l'unité ESE-MER (Maintenance des équipements du RER et du tramway), dont une entité est rattachée à Bourg-la-Reine. « L'activité qualité au quotidien des gares pilotée par le pôle technique est centrée sur la résolution des dépêches et l'entretien préventif courant des gares. Plus près de l'exploitation et mieux organisée, la maintenance devrait ainsi être plus efficace dans l'intérêt du voyageur. »

Espaces Gares, journal de l'UO Gares ligne B, n°6, décembre 1994.

Le compte rendu de l'Institut spécialisé Banlieuescopies dresse un bilan inquiétant de banlieues en difficulté. Certaines entreprises développent des solutions originales d'intégration des jeunes. Enquête sur le terrain.

Portrait de banlieue

EN ZONES SINISTRÉES



10 Le diagnostic est accablant : les fractures sociales se multiplient dans les banlieues en difficulté. Montée dramatique du chômage, incapacité des structures sociales à proposer aux jeunes une activité, tous les ingrédients sont réunis pour maintenir le chaudron des cités en ébullition. C'est le constat publié début mars 95 par l'Institut spécialisé Banlieuescopies ⁽¹⁾, qui a observé pendant 5 mois (été et automne 94), huit cités sensibles de province et de la Région parisienne.

Un univers sans repères

Leurs auteurs notent un « décrochage social d'un nombre croissant de familles, une montée des peurs et des revendications sécuritaires suscitées par le comportement délibérément provocateur de jeunes désœuvrés, une tendance à ethniciser tous les conflits, la perte des solidarités... » (cf. *Le Monde* du 2 mars 95). Avec un taux de chômage de six fois la moyenne

nationale dans certains quartiers, les jeunes se marginalisent toujours davantage. Transgression des lois et des normes, violence « gratuite » quasi-permanente, leurs cibles privilégiées sont les services publics et, fréquemment, les transports en commun. Pourtant, dans ce sombre panorama, quelques grandes entreprises – dont la RATP – tentent avec des opérations « Grands Frères » de stopper la spirale chômage-délinquance. La grande surface Carre-

four de Sartrouville fait appel à des jeunes des environs pour assurer la sécurité ; certains transporteurs à Lyon, Lille, Marseille ou Rennes accueillent des agents d'ambiance. En région parisienne, les entreprises TRA en Seine-Saint-Denis, Via GTI à Roissy, Poissy, Gennevilliers, Evry ou Argenteuil confient la prévention à des jeunes venus des cités environnantes... D'autres secteurs suivent, comme le bâtiment ou EDF qui recrute des agents de

Des transporteurs donnent l'exemple

- **Les Transporteurs urbains à Chelles (Seine-et-Marne) :** embauche de trois jeunes contrôleurs heurs issus de quartiers défavorisés en septembre 94.
- **L'APTR (Association des transporteurs routiers de l'Île-de-France) de l'Essonne :** 30 agents d'ambiance, en contrat CES, parcourent les lignes de bus depuis février 94.

- **La société Lyonnaise de transport en commun :** 20 agents d'ambiance en contrat CES consolidés patrouillent sur les lignes classées sensibles.
- **Le Conseil communal de prévention de la délinquance de Mulhouse a financé en 94 une étude visant notamment à recruter des CES comme agents d'ambiance dans les tram.**

Des Grands Frères pour la Régie

Mis en place sur les lignes sensibles, les Grands Frères vont bientôt fêter leur première année d'existence. Une politique d'insertion au service de la collectivité et pour une prévention efficace.

Les « Grands Frères » à la RATP ça marche fort. Très fort même. Cinq centres bus – Flandre, Mal-tournée, Pleyel, Gonesse et Pavillons – bénéficient depuis novembre 94 de leurs services. Mis en place pour la première fois à l'été 94 sur des lignes sensibles de deux centres (Pleyel et Mal-tournée), à l'initiative du Comité de prévention et de sécurité, les résultats ne se sont pas fait attendre : aucun incident n'a été à déplorer durant cette période (*ELL oct. 94, p. 25*). Les centres bus, y compris ceux qui avaient manifesté dès le départ une certaine réticence, les réclament. « Nous gérons actuellement 27 Grands Frères, mais il nous en faudrait près d'une centaine pour

satisfaire les demandes ! » explique André Gorse, secrétaire général du Comité prévention. Leur efficacité s'explique avant tout par les critères de recrutement : triés sur le volet, rompus au contact et au dialogue, ils connaissent parfaitement les modes de fonctionnement des jeunes.

Des jeunes du même milieu

Car ils interviennent principalement sur les lignes desservant les collèges et les lycées – une population d'adolescents particulièrement « chahuteurs ». « *Les Grands Frères sont obligatoirement issus d'une cité difficile, ont déjà travaillé dans des associations,* →

proximité. Ce phénomène fait actuellement tache d'huile, certains même affirmant que c'est la seule chance d'empêcher les banlieues d'imploser. A l'exemple de Chanteloup-les-Vignes (Yvelines), le député-maire de la ville a lancé en 1993, les « Messagers » : des jeunes issus de la cité se « rachètent » en donnant le bon exemple sur les lignes de bus et dans les trains traversant la commune, avec un faible taux d'échec : 5 en 18 mois, selon leur coordonnateur. Cependant, ces démarches ne font pas toujours l'unanimité au sein des éducateurs et des juges au tribunal de Versailles : on tend à accrédi-ter l'idée « que l'on peut faire n'importe quelle bêtise quand on est jeune, et que l'on aura toujours une autre chance ; de plus, on crée une police et une justice parallèles. On court droit au ghetto ». Si, incontestablement, les initiatives municipales et d'entreprises appartenant à divers secteurs d'activité, permettent ici ou là de préserver une fragile paix sociale, la détérioration des quartiers en difficulté est telle qu'elle obligera sans doute les élus à repenser la politique de la ville ●

(1) Banlieuescopies, 91 bis rue du Cherche-Midi, 75006 Paris. Tél : 42 22 48 23



Un Grand Frère se tient toujours près du machiniste pour inciter à présenter un titre de transport.

→ ont nécessairement une expérience d'encadrement, et enfin sont des sportifs assidus », poursuit André Gorse. A la RATP, les missions des Grands Frères sont parfaitement définies.

Montrer l'exemple

Par équipes de deux ou trois, à l'intérieur du bus, un premier Grand Frère se tient toujours près du machiniste, pour demander à chaque voyageur de présenter un titre de transport : il n'en vérifie pas la validité – ce n'est pas un contrôleur – mais il exige le geste traduisant l'application de la règle à respecter. Le second invite les voyageurs qui seraient tentés d'entrer par la porte centrale à monter à l'avant : il s'agit de rétablir des habitudes conformes à la règle.



Les Grands Frères sont souvent issus des mêmes cités que les jeunes voyageurs.

12

3 questions à Maurice Sepierre, directeur du centre bus Gonesse

Comment a été décidée l'option Grand Frère ?

« Au cours du très difficile conflit que le centre a connu fin octobre, j'ai présenté aux machinistes la possibilité de faire appel aux Grands Frères. Réactions plutôt négatives pour deux raisons essentielles : refus d'accepter des emplois jugés précaires et refus de se voir sécuriser par ces mêmes jeunes qui les inquiètent constamment. J'ai finalement obtenu qu'une expérimentation ait lieu sur un mois... Après enquêtes auprès des machinistes concernés, il est apparu clairement que l'expérience était non seulement à reconduire mais qu'il fallait augmenter le nombre des Grands Frères !

Quelle est leur mission ?

La relation avec les scolaires est fondamentale dans les problèmes de

sécurité. C'est pour moi une préoccupation majeure : aux sorties scolaires, la tension est extrême. Les jeunes se défoulent, ils explosent littéralement. Et les Grands Frères, par la qualité de leur recrutement, sont particulièrement adaptés à désamorcer ces tensions.

A quoi tient leur réussite ?

Ils ont une réelle légitimité, ils sont connus, ils appartiennent à leur univers, ils sont passés maîtres dans le dialogue permanent, et les jeunes ne les considèrent pas comme des éléments répressifs. De plus, les Grands Frères ont su également créer de bonnes relations avec les machinistes en participant à la vie des lignes de bus. C'est une réponse appropriée aux difficultés rencontrées. »

Enfin, le troisième se tient sur la plate-forme arrière pour dialoguer avec les jeunes. « Ils entretiennent des liens hors du bus avec les jeunes, en leur donnant rendez-vous dans une salle de sport ou au local d'une association, d'un club... Toujours montrer l'exemple ! », précise André Gorse.

Des CDD de 15 mois au Smic

Rémunérés au Smic (4 792,64 F de salaire net mensuel) par l'APMCJ – Association pour une meilleure citoyenneté des jeunes –, les Grands Frères, après trois mois d'essai, bénéficient d'un contrat à durée déterminée de 15 mois. Ils sont plutôt choisis parmi les gens sans emploi. « Nous menons là une véritable politique d'insertion. Après les trois mois d'essai, on leur fait passer des tests de niveau, écrits et oraux. Et selon les métiers qu'ils veulent exercer,

Des APS en plus

Depuis le début de l'année 1993, l'unité Action sociale et humanitaire au département SEC, emploie des équipes mixtes APS - assistant prévention service -, comprenant des agents Régie et des CES, des jeunes également issus de quartiers difficiles. Présents sur 9 centres bus, ils accompagnent aussi les machinistes mais sur d'autres lignes que celles des Grands Frères et pouvant desservir des établissements scolaires. La différence tient surtout dans la diversification de leurs activités : accompagnement d'enfants sur les bases de loisirs, enquêtes voyageurs...

nous leur montons un plan de formation, à la carte. Notre but n'est pas de les maintenir dans cet emploi. » Il reste que les Grands Frères ne sont pas toujours acceptés par quelques jeunes irréductibles. Néanmoins la RATP met tout en œuvre pour desservir des zones difficiles où elle reste le dernier espoir d'insertion. En maintenant le service public●

Philippe Carron



PHOTOS : DUWAX, MARGUERITE / SG-AV, DR.

Opération Boucles de la Marne

La mise en service de la huitième opération Autrement Bus « Boucles de la Marne » a eu lieu le 13 mars. Les 367 000 habitants des 10 communes concernées (ELL n°41, p. 24) ont bénéficié d'une importante campagne d'information et de communication : mailing aux entreprises du secteur (18 000 exemplaires), trois éditions différentes de journaux dans toutes les boîtes aux lettres des foyers des communes concernées, 200 000 exemplaires du Guide et plans de secteur aux entreprises qui en ont fait la demande en réponse au mailing - le reste étant distribué aux terminus et dans les lieux publics -, mise à disposition de plans de ligne dans les présentoirs des bus, affichage dans les bus et affichage municipal... L'objectif de la restructuration étant de gagner 2,5 % de trafic supplémentaire, la RATP n'a donc pas lésiné sur les moyens.



Un kit pour apprivoiser la ville

Un dossier pédagogique sur le thème de la ville et du civisme vient d'être créé par l'unité Marketing de CML, avec l'équipe du Comité prévention et sécurité. Cet ouvrage permettra aux agents qui intervenaient déjà dans le milieu scolaire, en se rendant dans les écoles, en organisant des visites d'atelier, de ligne ou de centre, de mener une action cohérente, homogène, structurée dans ses moyens et dans ses objectifs. 65 classes de 6°, soit près de 2 000 jeunes, testent depuis janvier 1995 le kit pédagogique avec l'aide de 140 agents RER, Métro et Bus au cours des heures d'instruction civique - 8 séances sont prévues.



Cette phase expérimentale sera couronnée par la remise d'un trophée en juin prochain. L'accueil favorable de l'Education nationale à ce document permet d'envisager sa généralisation à l'ensemble des établissements de la région Ile-de-France, classes de 6°, 5° et CM2 à partir de la rentrée scolaire 1995-1996.

La première APMCJ locale à Asnières

Le centre bus d'Asnières a créé à son initiative, le 20 décembre dernier, la première APMCJ locale (Association pour une meilleure citoyenneté des jeunes). Antenne de l'APMCJ présidée par Gérard d'Andréa, elle constitue un moyen de mieux répondre, dans le cadre d'un partenariat avec les institutions et associations locales, aux problèmes spécifiques de l'environnement du centre bus.



L'insoutenable gourmandise du voyageur de la ligne 1...

Chips, barres chocolatées, eau minérale... La ligne 1 a testé avec succès l'installation de distributeurs alimentaires. Appréciés des voyageurs, ils représentent un marché non négligeable et agrémentent le parcours du consommateur de fond.



« Ils nous rendent service, c'est une bonne idée » ; « ils humanisent le métro » ; « ils risquent d'être saccagés, c'est dommage »...

Des réactions de voyageurs révélatrices : l'essai des distributeurs alimentaires installés depuis six mois sur les quais de la ligne 1 est un succès. Sept personnes sur dix reconnaissent leur utilité, surtout lorsqu'elles les ont déjà utilisés. De son côté Promomètre, filiale de la RATP chargée des commerces, affiche des résultats financiers conformes aux prévisions. Reste maintenant à transformer l'essai : une enquête réalisée par CML à la fin de l'année dernière ouvre quelques pistes.

Ce que les voyageurs souhaitent trouver dans les distributeurs ? Avant tout des boissons et particulièrement de l'eau minérale,

pourtant déjà présente. Il est vrai que cette demande vient des femmes, faibles utilisatrices des distributeurs (37 %). Les jeunes – premiers utilisateurs des appareils – plébiscitent le Coca.

Salé-sucré

Côté grignotage, les barres chocolatées et les chips font saliver, mais attention, pas aux mêmes heures de la journée ; on consommera le salé avant les repas, et on réservera le sucré pour les creux de l'après-midi. D'autres produits taquent moins les papilles : les sandwiches, « on a les mains sales », « on est serré », « il faudrait que les appareils soient réfrigérés » ; les croissants, « ce ne sera pas frais » ; les glaces, « non, ça coule partout et c'est cher ». En

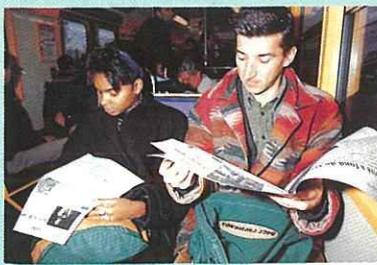
À QUAI

majorité, les voyageurs approuvent une diversification de l'offre : Kleenex, préservatifs et cartes téléphoniques seraient les bienvenus... Le consommateur sait ce qu'il veut mais aussi à quel prix. Trop chère la bouteille d'eau minérale à 10 francs, abordables les confiseries et autres chips à 5 francs. Des réactions reçues 5 sur 5 à Promométre. Le prix de l'eau minérale ? Il pourrait baisser à huit francs, mais guère moins car son coût s'explique par le conditionnement : une bouteille avec bouchon, pour éviter qu'elle soit abandonnée dans le métro.

Une extension au réseau entier

Avec trente consommations par appareil et par jour, Promométre couvre ses prévisions mais cherche à développer le marché jusqu'à cinquante consommations. « Nous avons un problème de notoriété, il est évident que ce sont surtout les voyageurs de la ligne 1 qui ont remarqué cette offre. L'extension des appareils à l'ensemble du réseau métro et RER devrait permettre un accroissement de la consommation. » Pour Jacques Banaszuk, directeur de Promométre, une telle généralisation représenterait des recettes de 15 millions de francs pour la RATP, et la création de 100 emplois à la SAAFA, pour assurer la recharge des machines. En souhaitant que le vandalisme et la pollution de l'environnement, actuellement inexistantes, ne reviennent pas en force avec la multiplication des distributeurs ●

Yvonne Kappès-Grangé



Enquête sur le lecteur de fond

Neuf Franciliens sur dix lisent pendant leur trajet journalier – d'une heure en moyenne – en train ou en RER. C'est l'un des résultats de l'enquête Ipsos réalisée pour France Rail Publicité en octobre dernier. Les autres voyageurs dorment, écoutent de la musique, ou simplement ne font rien. Les lecteurs privilégient à 60 % la presse, magazines ou quotidiens, les livres et enfin les documents de travail.

Ce sont surtout les hommes qui lisent les journaux, les femmes préférant les livres. Lorsqu'elles se plongent dans la presse, elles achètent plutôt des revues.

Au total, ce sont les magazines – d'abord féminins (32 %) – qui dominent les habitudes de lecture, sauf chez les cadres. Au hit parade des quotidiens arrive en tête Le Parisien (17 %), suivi ex aequo par Libération et Le Monde (12 %), puis par L'Equipe et Infomatin (9 %). Où le voyageur-lecteur se procure-t-il son journal préféré ? A 59 % dans les kiosques situés en gare. Une clientèle privilégiée pour les 150 Relais H installés sur le réseau RATP.

La carte Orange c'est Hollywood !

« Une initiative vraiment sympa, qui ne peut qu'attirer les clients »,
« Le coupon à gratter, la devinette, c'est amusant »,
« Le jeu qui se répète sur trois mois favorise un contact plus privilégié avec les agents de

station », « Tous les milieux sociaux peuvent avoir un cadeau »... les gagnants du voyage à Hollywood ne tarissaient pas d'éloges sur l'opération « Ciné-orange » (ELL n° 46, p.27). D'autant plus qu'ils sont tous de très fidèles utilisateurs des transports en commun, appréciant particulièrement leur commodité et leur ponctualité : « Je prends toujours le métro pour visiter mes clients, qu'ils soient dans Paris ou en banlieue », ou bien « c'est commode, pratique, je gagne du temps car j'ai horreur des embouteillages ». Partenariat RATP, SNCF, Gaumont, cette manifestation de grande ampleur – 6,3 millions de cartes à gratter, 2,5 millions de dépliant informatifs – offert aux voyageurs, par tirage au sort, 5 séjours à Hollywood, ou par grattage 100 fois un an de cinéma, 20 000 places de cinéma et plus de 100 000 cadeaux.



Une manière de fêter en beauté les 20 ans de la Carte Orange qui semble bien avoir tous les attributs de la star, jeune, féminine et ambitieuse : 37 % de ses clients ont moins de 25 ans et 54 % de ses utilisateurs sont des femmes. Quant au cinéma dont c'est l'année du Centenaire, la RATP vit également une véritable histoire d'amour avec le 7^e art : 120 scènes de films ont chaque année pour décor le métro, le RER ou l'autobus. Seul le tramway attend toujours son heure de gloire.

L'atelier de chaudronnerie de Saint-Ouen accueille, pour réparation, deux voitures accidentées du Val de Lille. Récit d'une intervention hors pair.

Opération VAL



Silhouette inhabituelle aux ateliers de révision MRF de Saint-Ouen, un matériel de couleur blanche et orange : il s'agit du VAL, en réparation à la Chaudronnerie. En effet, deux voitures du métro automatique de Lille ont été accidentées dernièrement, hors exploitation, après avoir percuté un appareil de forage engagé par erreur sur la voie lors de travaux. Transpôle, société exploitante du VAL, lance des consultations auprès de diverses entreprises en France pour effectuer les réparations. La RATP y répond, et ITA-Géométrie procède à des expertises, sur place, pour mesurer l'importance des interventions à effectuer, la caisse ayant subi d'importants dommages ainsi que les organes électroniques placés sous la caisse. Un dossier de faisabilité est adressé à Trans-

pôle, un devis est établi. La décision est prise en fonction de trois critères, qualité du travail, coûts et délais : Transpôle confie les réparations à la RATP. En convoi routier extraordinaire, la première voiture arrive sur plate-forme, le 18 octobre, aux ateliers de Saint-Ouen qui assurent la révision du matériel MF 77 dont les caisses sont en aluminium, comme le VAL. La deuxième voiture accidentée a quitté Saint-Ouen le 14 février.

Des mesures d'exception

Quatre mois, un millier d'heures de travail, c'est le temps consacré par les agents de l'atelier de chaudronnerie aux réparations. Deux équipes, composées chacune de deux opérateurs, un chaudronnier et un soudeur, sont intervenues sur les voitures qui ont dû être complètement désossées. Les travaux ont été effectués dans le cadre d'une démarche qualité, selon les normes Afnor. Toutes les procédures réglementaires ont été respectées : contrôles qualité, validations, vérifications à de nombreux stades d'intervention par l'entité assurance qualité de MRF (EAQ) et

ITA-Géométrie, ce dernier pour déceler, par exemple, d'éventuelles déformations de la caisse lors des travaux. En raison de l'importance des interventions, une formation a également été suivie par les soudeurs, ce qui a permis de confirmer leur qualification. Label qualité aussi pour les outillages et matériaux. Les travaux terminés à la chaudronnerie, restait à l'atelier de maintenance électronique (AME) à intervenir sur les organes électroniques, puis les voitures ont gagné l'atelier MRB de carrosserie de Championnet pour être repeintes. Contrôle final, dossier de réception établi par EAQ-MRF : Transpôle peut maintenant assurer le retour de ses voitures remises à neuf vers Lille. Avec une démarche qualité suivie tout au long des réparations, l'atelier de Chaudronnerie de Saint-Ouen a renforcé l'image, le savoir-faire de l'entreprise, démontré ses compétences techniques et économiques. Sérieux, conscience professionnelle, culture ferroviaire des opérateurs pour un travail engageant la sécurité des voyageurs : un potentiel de compétences, reconnu à l'extérieur et à entretenir au sein de l'entreprise ●



Après consultation, la mission est confiée à la RATP.

Simone Feignier

PHOTOS : DF.



L'ARCHITECTE ET LE MÉTRO

La RATP associe à sa démarche de rénovation un architecte-conseil. Henri Gaudin a été choisi à l'issue d'une consultation. A charge pour lui de définir le nouveau parti architectural de l'univers métro : salles, circulations et quais, parois, voûtes et sols, lumière...



ET À L'ÉTRANGER ?

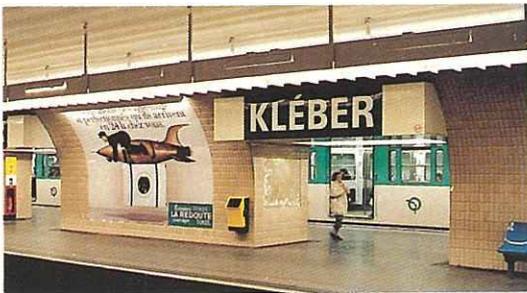
La décoration variée, exubérante et colorée des stations des années 80 du métro de Londres est aujourd'hui abandonnée au profit d'une rénovation sobre et uniforme.



la rénovation des stations Dossier

17

Dossier réalisé par Simone Feignier et Yvonne Kappès-Grangé



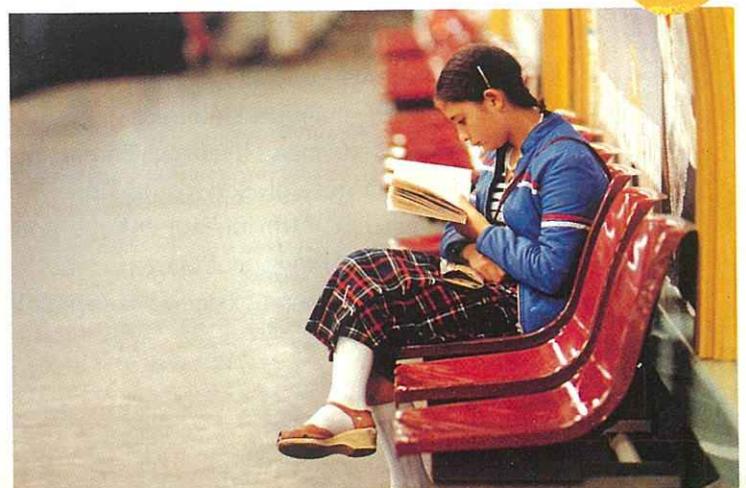
OPÉRATION RAVIVER

Il s'agit de corriger, réparer, sans modifier l'aspect général de la station. Depuis 1994, **100 stations** de métro ont reçu le traitement Raviver. **1** station Raviver est réceptionnée par **jour**. **1,2 million** de francs, c'est le coût moyen d'une station. Fin de l'opération : **1996**.



DÉFILÉ DE STYLES

Le métro a bientôt 100 ans. Sur les lignes tous les styles cohabitent... Une rénovation globale et harmonieuse de l'ensemble des lignes et stations s'impose. Espace Métro 2000 a mené une réflexion globale. Pour un métro entièrement réconcilié avec ses voyageurs.



Le métro avec

Le métro a bientôt 100 ans.

De l'entretien à la rénovation,

son aspect s'est diversifié. Chaque

époque l'a marqué de son style.

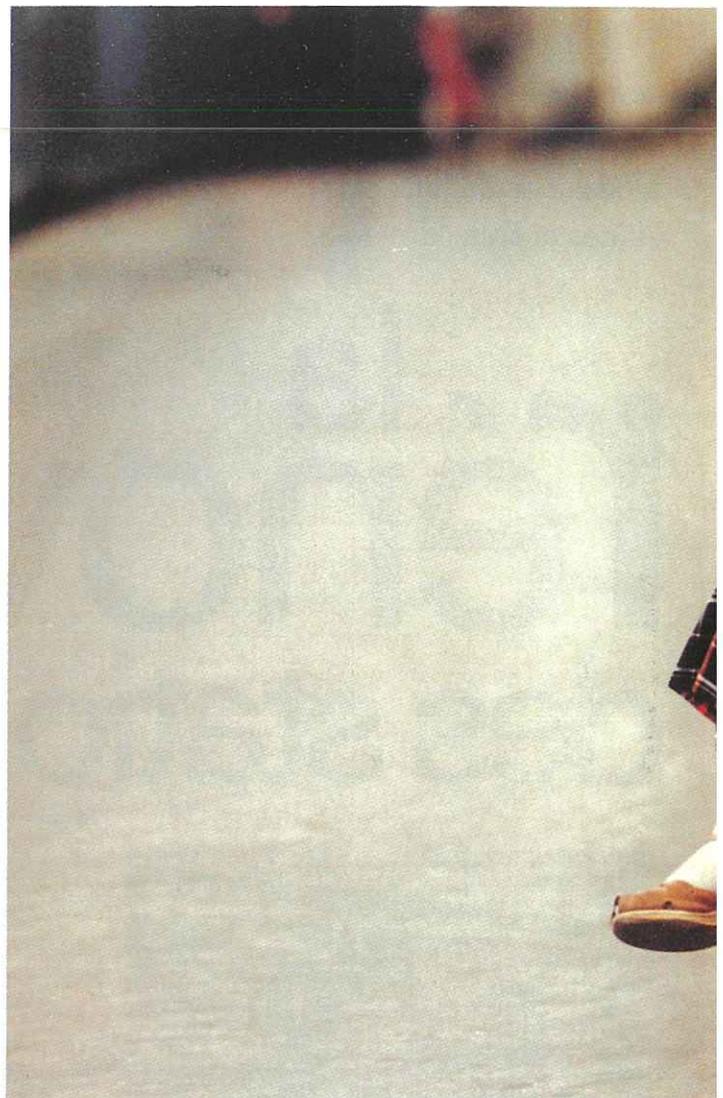
Aujourd'hui, le métro recherche son

identité pour l'agrément du voyageur.



ars 1995 : avec la centième station « Raviver » et la désignation de l'architecte chargé de définir une nouvelle politique de rénovation de l'espace métro, la RATP veut redonner à ses voyageurs le goût de prendre le métro. Une rénovation qui doit être d'un coût modéré, visible des voyageurs et répondre à leurs attentes de confort et d'accueil. Tout en s'attachant à conserver le patrimoine que représente le métro parisien, il est envisagé, en complément à l'opération Raviver – consistant en une remise à niveau des installations –, de faire notamment porter les efforts sur l'amélioration de l'éclairage et le traitement des sols – des essais ont lieu en différents points du réseau.

Aujourd'hui, la qualité des espaces paraît dégradée en raison du vieillissement inévitable des installations, du caractère trop disparate des rénovations entreprises, de la comparaison avec d'autres espaces publics et de l'évolution des attentes de la clientèle. Différents types de rénovation cohabitent en effet sur le réseau. C'est, pour ne citer que les principales, les stations carrossées des années 60, les stations type Mouton-Duvernét et les stations Motte – du nom du concepteur –, les aménagements culturels (traitement global ou partiel des quais), « Ouidire », Nord-Sud, les stations aériennes... Il faut également tenir compte de la mise en service de Météor, la quatorzième ligne du métro, conçue pour répondre aux attentes des voyageurs du XXI^e siècle, et qui sera la référence de base pour la clientèle.



Le traitement des quais a tenu jusqu'à ces dernières années la vedette, au détriment des accès, salles de vente et couloirs, délaissés, et qui n'ont fait pratiquement l'objet d'aucune rénovation. Aujourd'hui,

l'espace de transport ne se limite pas aux seuls quais, mais tient compte du parcours du voyageur – depuis l'entrée sur la voie publique jusqu'au niveau des quais en empruntant accès, salle de vente et couloirs. On estime également que le métro ne

**Un territoire
bien managé
visible
pour le voyageur**

doit pas être seulement un espace bien construit mais aussi un territoire bien

3 questions à

Jacques Rapoport

Directeur du département Métro

ELL : Au fil des années, l'entretien du patrimoine de la RATP a apporté différents types de rénovation des stations. Comment obtenir, demain, une cohérence ?

J. Rapoport : Il est vrai que, depuis trente ans, différents types de rénovation ont été successivement adoptés dans les stations, certains d'entre eux faisant parfois disparaître des références du métro d'origine. La RATP souhaite retrouver une cohérence dans les réaménagements de ses espaces d'accueil qui s'appuie sur la mise en valeur des éléments considérés comme faisant partie de son patrimoine. Aussi a-t-elle fait appel en 1995 à un architecte pour l'assister dans la définition du parti architectural à adopter. Les conclusions de cette étude seront connues mi-1995.

ELL : De quelle façon peut-on assurer la pérennité des opérations « Raviver » à travers l'entretien quotidien des stations ?

J. R. : « Raviver » n'aura servi à rien si la RATP ne s'organise pas pour assurer « l'après Raviver ». A titre préventif, il conviendra de veiller à ce que les lieux soient remis en état après travaux. A titre curatif, les stations devraient faire l'objet d'une surveillance soignée afin que toute panne ou anomalie soit détectée et réparée rapidement. Cette réactivité sera grandement facilitée par la mise en place des équipes mobiles du Nouveau service en station (NSS) et par le Rapprochement exploitation maintenance (REM). C'est bien là un des objectifs essentiels de ces deux nouvelles organisations.

ELL : Rénover les lieux d'accueil, c'est bien. Mais qu'en est-il de la qualité du service offert aux voyageurs ?

J.R. : La rénovation des espaces d'accueil en améliore l'ambiance et le voyageur y est bien sûr très sensible. Mais cela n'est pas suffisant. Elle doit être accompagnée de l'amélioration de la qualité du service offert par ses agents. La RATP a mis en place, dans ses espaces, une nouvelle organisation : le Nouveau service en station. Grâce à l'implantation de distributeurs automatiques de titres de transport, les agents sont plus disponibles pour la maîtrise du territoire et l'accueil du voyageur. NSS sera progressivement opérationnel sur l'ensemble des lignes en deux ans.

« managé » : le service offert doit être perçu, visible pour le voyageur. Espace Métro 2000 a mené une réflexion globale – symboliquement associée au centenaire du métro –, pour une rénovation de qualité de l'ensemble des lignes. Avec deux volets : l'un sur l'organisation, le management (ex. NSS) et le service offert à la clientèle, l'autre sur le traitement des lieux. Manque d'identité globale du réseau, succession de styles, insuffisance de visibilité du service, maintenance souvent défaillante, coûts trop peu maîtrisés : le constat s'impose, une rénovation globale et cohérente doit être définie. Pour en arriver à un métro entièrement réconcilié avec ses voyageurs ●

Portraits

1900 : les stations de métro naissent blanches – le célèbre petit carreau de faïence initialement plat est intronisé – et brillantes car très éclairées pour l'époque. Les plaques bleues des noms de station rappellent les plaques des rues de la ville, le sol en bitume prolonge en sous-sol les trottoirs urbains. Ce modèle, souvent disparu, a été remplacé par une succession de styles. Petit guide pour vous y retrouver.



Type Motte

De 1973 à 1983, 100 stations ont été rénovées en style « Motte ». On prend conscience du patrimoine que représente le métro : le parti retenu par l'architecte Motte consacre la voûte blanche, carrelée, et intègre les mobiliers et luminaires dans deux bandeaux colorés au niveau des sièges et de l'éclairage. Premiers sièges individuels coquille. Coût : 8 à 9 millions de francs par station.



Les stations carrossées

De 1959 à 1965, 73 stations ont été carrossées. Il en reste 39 aujourd'hui. Le patrimoine est « oublié », on adopte un carrossage jaune et vert clair, valorisant la publicité. Cette rénovation ne nécessite pas d'importants travaux de maçonnerie.

Type Mouton-Duverniet

Réalisé de 1965 à 1974, il reste 30 stations de ce type. Voûte peinte, foncée, – pour cacher les imperfections –, piédroits en carrelage coloré, surtout orange, bancs en matière plastique.



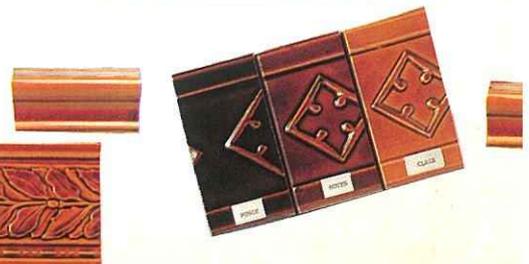
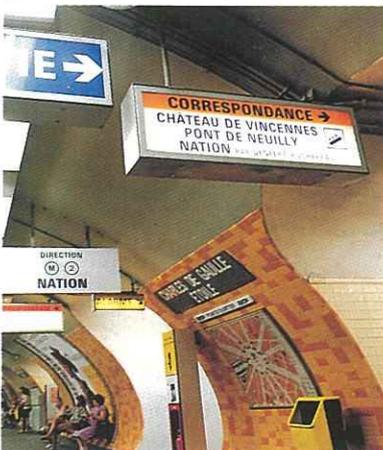
Nord-Sud

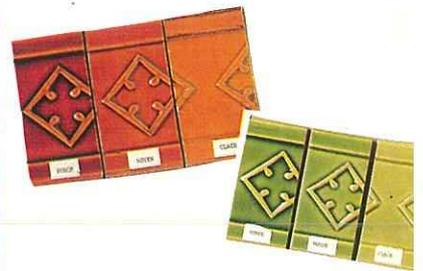
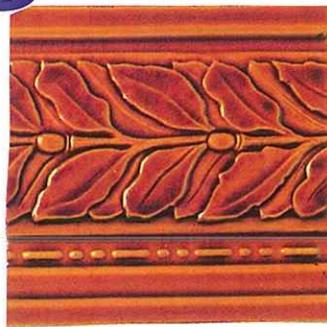
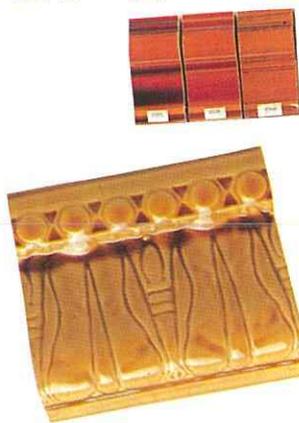
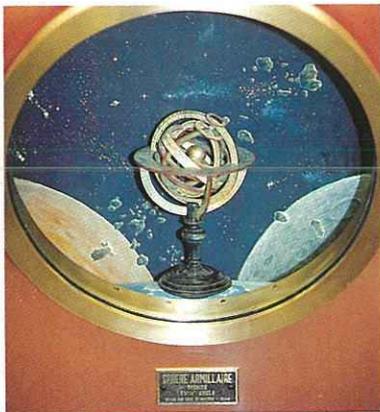
En 1992 il est décidé d'appliquer le parti « Nord-Sud » aux stations restant à rénover sur la ligne 12 et sur la ligne 13 entre Saint-Lazare, Place-de-Clichy et Porte-de-Saint-Ouen de la ligne 13 – ayant appartenu à la Compagnie du Nord-Sud créée en 1910. Rénovation à l'ancienne comme Place-de-Clichy (13), Sèvres-Babylone (12), ou mixée avec d'autres styles selon l'état de la station, comme à Porte-de-Versailles. Coût de l'ordre de 10 millions.

Ouidire

A partir de 1986, 28 stations ont été réalisées selon un nouveau design dû au cabinet d'architecture Ouidire.

Le style Motte n'est pas remis en cause mais revu et allégé avec un regard contemporain. Carrelage blanc (carreaux plans 10 x 20), banquette remplacée par des sièges assis-debout et des sièges individuels suspendus, voûte éclairée avec différentes couleurs. Les dernières stations rénovées : Odéon 10, Mairie de Saint-Ouen 13, Rambuteau 11. Coût de 5 millions à 9 millions, selon l'importance de la station et son état.





Une étude minutieuse des carrelages – formes et couleurs – a été menée par ITA. Pour assurer la cohésion des décorations.



Aménagements culturels

Depuis 1968, 85 stations ont reçu un aménagement culturel intégral – Louvre, Concorde (12), Arts-et-Métiers (11) –, ou partiel avec vitrines ou fresques – Pasteur (6), Champs-Élysées (1). Elles constituent un ensemble hétérogène, fruit dans la plupart des cas de partenariats externes. Une réflexion est en cours pour définir une nouvelle politique d'aménagements culturelle qui doit voir le jour en 1996.

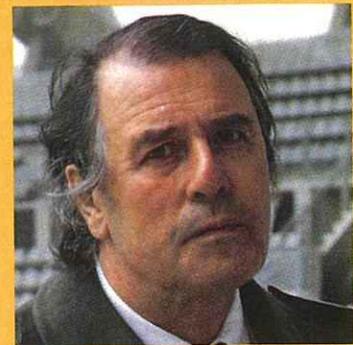


Un architecte dans le métro

La RATP a décidé d'associer à sa démarche de rénovation un architecte-conseil. Henri Gaudin a été choisi à l'issue d'une consultation lancée en septembre 1994 par le département Ingénierie des projets. Il se voit confier une « mission d'étude de définition de la requalification des espaces voyageurs et d'exploitation du métro dans le cadre de l'opération ESPACE METRO 2000, en assurant la cohérence d'ensemble ». A lui de définir le nouveau parti architectural de l'univers métro – salles, circulations et quais, parois, voûtes et sols, lumière, éclairage et couleurs, mobilier et signalétique – en respectant la volonté de l'entreprise de préserver les éléments patrimoniaux qui caractérisent son réseau. Et notamment :

- les plafonds clairs, pour estomper l'effet de souterrain,
- le carrelage blanc, et plus particulièrement l'historique blanc biseauté 7,5 x 15,
- les systèmes d'ornement du carrelage, des frises et

des entourages publicitaires, - le lien du métro avec la ville : - l'opération Raviver, - l'amélioration de l'éclairage, - les impératifs de maintenabilité. Sachant que la rénovation doit s'inscrire dans la durée et pouvoir évoluer.

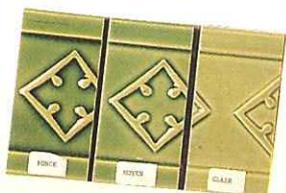


[Henri Gaudin est architecte D.P.L.G. Il a réalisé de nombreux bâtiments publics dont celui des Archives de Paris (1989) et, tout dernièrement, le stade Charléty inauguré en septembre dernier. Lauréat du concours pour la rénovation du Musée Guimet et de sa muséographie, il est l'auteur de l'université Saint-Leu d'Amiens (1992) et de l'extension de la mairie de Saint-Denis (1993). Il a également réalisé des collèges, lycées et des ensembles de logement dont un, situé à Evry, lui a valu de remporter le prix de « l'Equerre d'Argent » en 1986.]



Raviver

Depuis 1994, 100 stations de métro ont reçu le traitement RAVIVER. Il s'agit d'améliorer le ressenti des voyageurs par une remise à niveau de l'aspect et de l'environnement des espaces de transport. En corrigeant la multitude des petites dégradations, sans remettre en cause le style de la station. Actuellement, une station RAVIVER est réceptionnée par jour. Coût moyen d'une station : 1,2 million de francs. Fin de l'opération : début 1996 ●



Raviver, centième

Avec cent stations à son actif, Raviver atteint sa vitesse de croisière. Récit d'une remise à niveau avec l'exemple de Kléber.

Raviver fête sa centième station en mars. L'opération Raviver vise à remettre à niveau toutes les imperfections de l'environnement, visibles du voyageur, qui créent à la longue un sentiment désagréable de malaise. Parmi les stations réceptionnées durant le mois de mars, Kléber, sur la ligne 6, a suivi le parcours traditionnel : le tour du propriétaire avec ITA-Amof (maître d'œuvre), SEC (maître d'ouvrage) et l'exploitant (chef d'établissement) pour relever tous les défauts, les interventions nécessaires et établir un devis.

« Chaque station est "presque" unique, commente Serge Angelin, responsable de l'opération pour ITA. Avec des problèmes spécifiques qu'il faut résoudre au coup par coup. Ainsi Kléber est une station jeune, type Mouton-Duvernet, déjà rénovée et modifiée en 1972 : elle est donc en assez bon état. Mais il manquait des carrelages qui ne sont plus fabriqués aujourd'hui.

Il a été extrêmement difficile de retrouver la teinte beige rosé, semblable à l'origine. D'où des raccords perceptibles. » Refaire des carreaux à l'identique est un problème qui se retrouve pour chaque station : en tout, ITA aura fait réaliser plus de cent moules et filières et des dizaines de teintes pour approcher les carreaux originaux. A titre d'exemple, il existe ainsi trois teintes de blanc dans le carrelage biseauté. Autre spécificité : Kléber est le terminus de la ligne 6, côté Charles-de-Gaulle-Etoile, avec une station centrale et deux stations



Depuis 1994
100
stations
ont été traitées



latérales à une voie. Il aura fallu 6 000 m² de peinture pour remettre en état les voûtes et les côtés, après avoir traité les nombreuses infiltrations. Enfin, dernier problème, si la station est récente, ses accès extérieurs sont eux dans le plus pur style Guimard : il faudra attendre les autorisations pour pouvoir les repeindre.

« Chaque station est presque unique. » On a repris à Kléber, comme sur toutes les stations « ravivées », le sol asphalté, les bandes podotactyles, refait les cadres d'affichage administratif, recouvert les portes des armoires électriques de tôle à la peinture blanche cuite au four – spéciale anti-graffitis. L'opération s'est déroulée en trois mois. Au cadre technique de la ligne, Philippe Boivin, et à Daniel Plaza, responsable travaux secteur ouest, de veiller au respect du protocole de bonne tenue des chantiers, et d'éviter que les travaux deviennent trop contraignants pour les voyageurs.

A la fin des travaux, après un grand nettoyage, Kléber a été réceptionnée le 23 mars 1995. En mai prochain, l'ensemble des stations de la ligne 6 auront été « ravivées », en terminant par Trocadéro. Reste à assurer l'après-Raviver, pour que chaque station conserve sa bonne mine... ●

Un design épuré, des lignes sobres qui font référence à l'identité de l'entreprise. Ce sont les dernières **tendances** à la mode du métro londonien.

Le parti décoratif varié, expressif et coloré des stations des années 80 du Métro de Londres est aujourd'hui abandonné au profit d'une rénovation suivant une ligne sobre et uniforme. L'objectif principal est de faciliter les déplacements et d'assurer une bonne information aux voyageurs. L'éclairage est amélioré, l'identité de la station s'efface au profit de l'apparte-



London Underground

nance à l'entreprise qui est désormais nettement affichée. C'est le prolongement de la Jubilee Line à Charring Cross qui a révélé l'état vétuste des stations des autres lignes, la plupart du temps tristes et peu accueillantes. Trois groupes sont alors identifiés comme participant à la politique de rénovation du réseau. Les voyageurs, qui souhaitent la réduction du sentiment d'insécurité, la facilité des déplacements et une bonne information, le confort, une utilisation agréable du réseau. Pour le London Transport – chargé de coordonner le métro et les bus de Londres – sont mis en avant la cohérence du style, le développement du marketing avec notamment une meilleure utilisation du réseau aux heures creuses, l'amélioration des conditions de travail des agents et leur valorisation. Les habitants de la région enfin, qui demandent une incitation à utiliser les transports en commun

**De l'exubérance
des années 80 au
design épuré
des années 90**

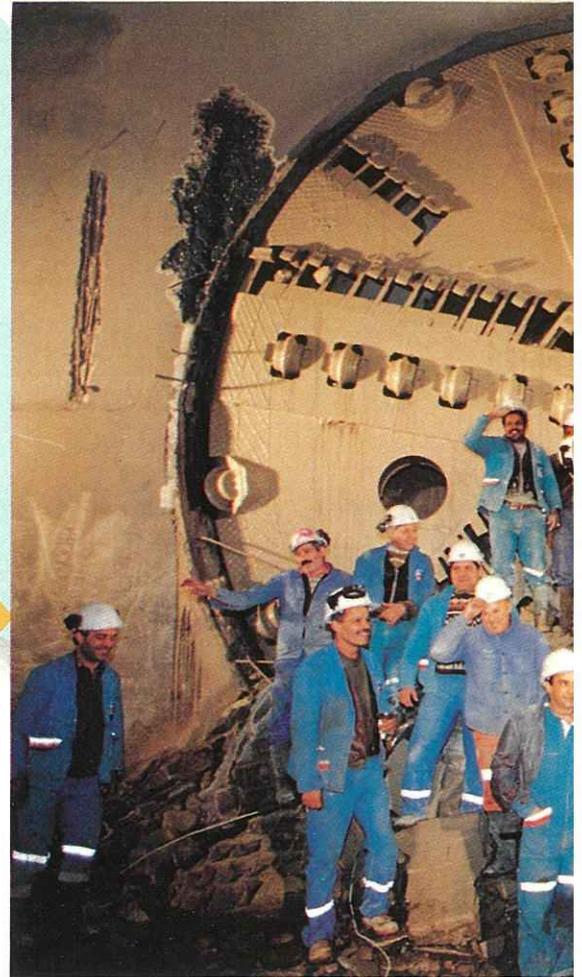
pour décongestionner la ville et un réseau attractif pour les touristes, l'une des principales industries de Londres.

En 1980, la caractéristique majeure de la rénovation du réseau est sa complexité visuelle, sa très grande diversité. La station est décorée en fonction de son environnement. Dans les années 90, si 50 projets d'importance diverse sont confiés à des designers et des artistes, on essaie cependant de conserver une certaine unité en rappelant dans chaque station l'identité du réseau, puis de la ligne à laquelle elle appartient. Des stations très colorées du début des années 80, décorées par des architectes et des artistes, au design sobre des années 90 : ainsi peut se résumer l'évolution de la politique de rénovation du London Underground. Et aujourd'hui, économie oblige, le Métro de Londres propose à de grands groupes de rebaptiser les stations à leur nom – pour un jour ou en permanence – contre paiement. Verra-t-on ainsi la station Knightsbridge devenir Knightsbridge-Harrods, du nom du grand magasin ? ●

Sandrine à PYRAM



Vue de l'ensemble du tunnelier dans l'usine de construction à Kiel. Longueur : bouclier seul, 11m ; 80 m avec le train suiveur. Poids total, 1 100 tonnes. C'est à partir d'un puits de service, au bord du bassin de l'Arsenal, que le tunnelier de Météor a commencé sa course à l'automne 1993. Depuis il a creusé et construit plus de 3 km de tunnel à 2 voies.



Quelques minutes après l'arrivée du tunnelier, la photo de famille : Sandrine, la marraine du tunnelier, chef de station à Billancourt sur la ligne 9, entourée des ouvriers.

Le poste de pilotage du tunnelier : un équipement de haute technicité.



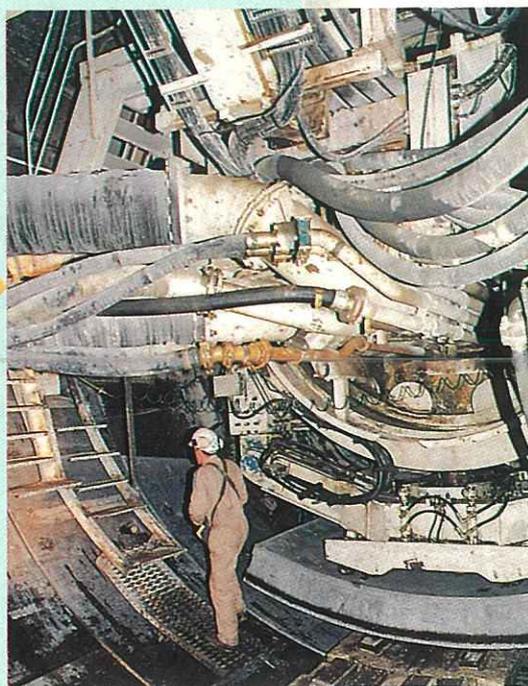
PHOTOS : CHABROL, MARGUERITE / SG-AV : DR

24

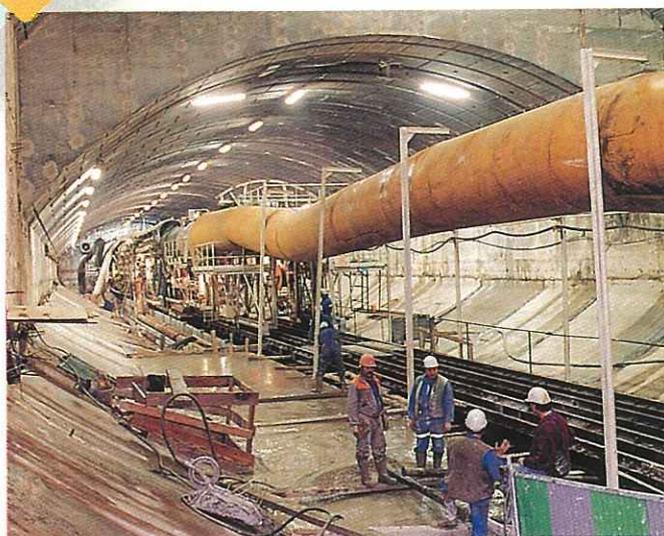
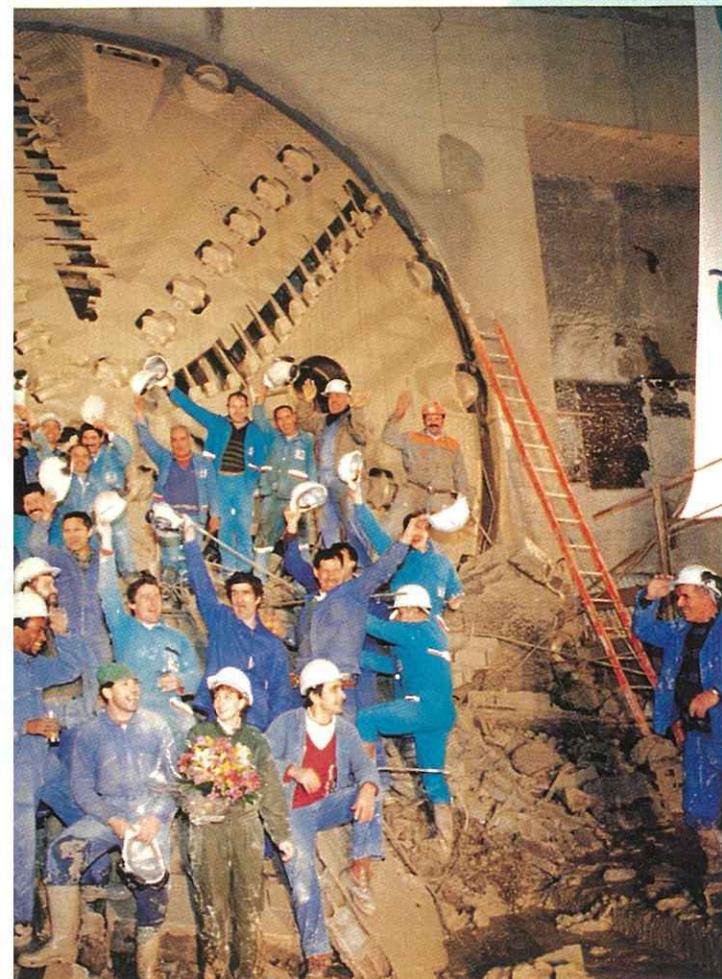
mardi 17 janvier 1995, à 12 h 30, 25 mètres sous l'avenue de l'Opéra, dans la future station Pyramides de la ligne Météor, immense cathédrale souterraine, Sandrine, le tunnelier de Météor, ébranle le tympan sud de la station. Bientôt commence à apparaître la tête de coupe, puissante mâchoire équipée de 54 molettes et de 110 couteaux d'abattage. Une voie d'eau s'écoule sur le radier de la station, puis l'ensemble de la paroi séparant tunnel et station s'écroule. Et le tunnelier s'immobilise à la hauteur du tympan. Un grand moment de l'histoire de la RATP. Après son passage à la station Pyramides, puis en avril à la station Madeleine, le tunnelier achèvera son ouvrage, début juillet, boulevard Haussmann, au niveau du square Louis XVI ; il sera alors démonté.

DES

Mise en place des voussoirs, plaques de béton qui forment l'ossature du tunnel. Plus de 15 000 voussoirs de 4 tonnes chacun ont été ainsi installés.



Avant de poursuivre sa course en direction du boulevard Haussmann, le tunnelier traverse la station Pyramides préalablement construite.



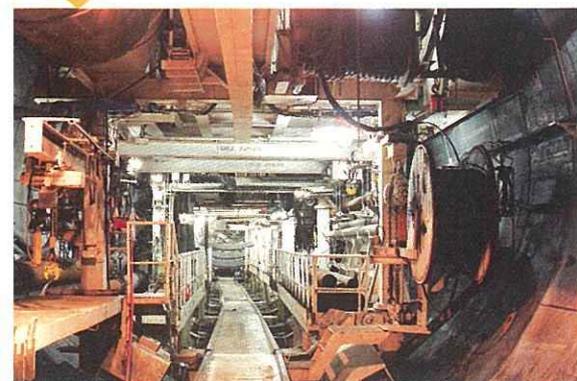
25

Train suiveur : ses différents équipements permettent en particulier d'assurer la logistique et l'approvisionnement du tunnelier.

La station Pyramides

Zoom

Longue de 120 mètres et haute de 11 mètres, la station Pyramides de la future ligne Météor a été réalisée entièrement sous l'avenue de l'Opéra et les immeubles adjacents, sans interrompre la circulation automobile. Son gros œuvre est maintenant terminé. Il a nécessité 31 000 m³ de terrassements souterrains. La voûte est constituée de 1 328 voussoirs de 4 tonnes chacun. La station est entièrement située dans la nappe phréatique à 25 mètres de profondeur, ce qui a conduit à utiliser 6 000 m³ de produits destinés à étancher le terrain. 10 000 tonnes de béton et 4 000 tonnes de ferraille ont été nécessaires.



En expérimentation sur les lignes 4 et 9, les équipes du Contrôle Sécurisation Assistance, ou CSA, ont fait leurs preuves. Un nouveau métier pour mieux lutter contre la fraude.

Le CSA, ou contrôle, sécurisation, assistance, est une affaire qui tourne bien : du directeur de ligne aux agents de station, chacun loue son efficacité. En expérimentation depuis novembre 1994 sur deux secteurs des lignes 4 et 9, les équipes CSA assurent leur triple mission dans un climat de confiance et de solidarité.

Les agents, tous volontaires et issus de trois corps de métiers différents – agents de station, du contrôle itinérant et de la sécurité –, se sont « naturellement » soudés. D'abord grâce à une formation initiale très complète : sportive, juridique, psycho-relationnelle, maîtrise des situations

conflictuelles... Ensuite en concrétisant, sur le terrain, la volonté de travailler ensemble, en harmonie et cohérence : « *Tout est à créer, le dialogue est totalement ouvert, on échange nos propres expériences, on progresse ensemble, avec de vrais moyens* », explique Daniel Chollet, ex-agent de station sur la ligne 8.

Un parcours bien défini

Complémentarité, cohérence, professionnalisme, sont les atouts d'une organisation maintenant bien rodée, à l'exemple des 11 stations du secteur ligne 9. Briefing à 18 h 45 à Gallieni, répartition des deux équipes sur chaque moitié



du secteur, opérations de contrôle de 19 h 30 à 22 heures, pause, sécurisation et assistance de 22 h 45 à la fin du service. « *Ce système permet de passer au moins une fois dans chaque station tous les soirs* », précise Franck Grangié, venu du contrôle itinérant.

Des agressions réduites

Côté SDF, grâce à la visite systématique des quais, ces derniers ont totalement disparu du secteur, contribuant ainsi à maintenir la propreté des lieux. Les conducteurs y trouvent également leur compte, notamment lors de leur dernier tour : les équipes CSA, réparties le long des quais, font

PHOTOS : CHABROL / SG-AV ; DR

26

Témoignage

Daniel Doussot, directeur de la ligne 4
 « **Le profil de la ligne 4 n'est pas celui de la 9 : fréquentation, affluence, environnement sont différents. De plus, sur la ligne 4 il y a le N2S absent sur la 9. Progressivement, les agents, puis les conducteurs, se sont rendu compte de l'intérêt des CSA, et je tiens à les remercier de s'être associés à cette démarche. En janvier 1995, les équipes CSA ont dressé 4 270 procès-verbaux, évacué 500 indésirables, encaissé 93 850 F de recette sur les**

bulletins d'indemnité forfaitaire. En matière de reconquête du territoire, de lutte contre la fraude, les CSA semblent être le meilleur choix parmi les dispositifs possibles : plus nombreux, mieux formés aux problèmes spécifiques à traiter, très mobiles, ils sont donc plus efficaces. L'avenir des CSA se jouera davantage dans la répartition et la spécification des équipes appelées à intervenir sur des secteurs chauds ayant des particularités forcément distinctes. »

VINE VOIE

Les lignes du CSA



SECTEURS :

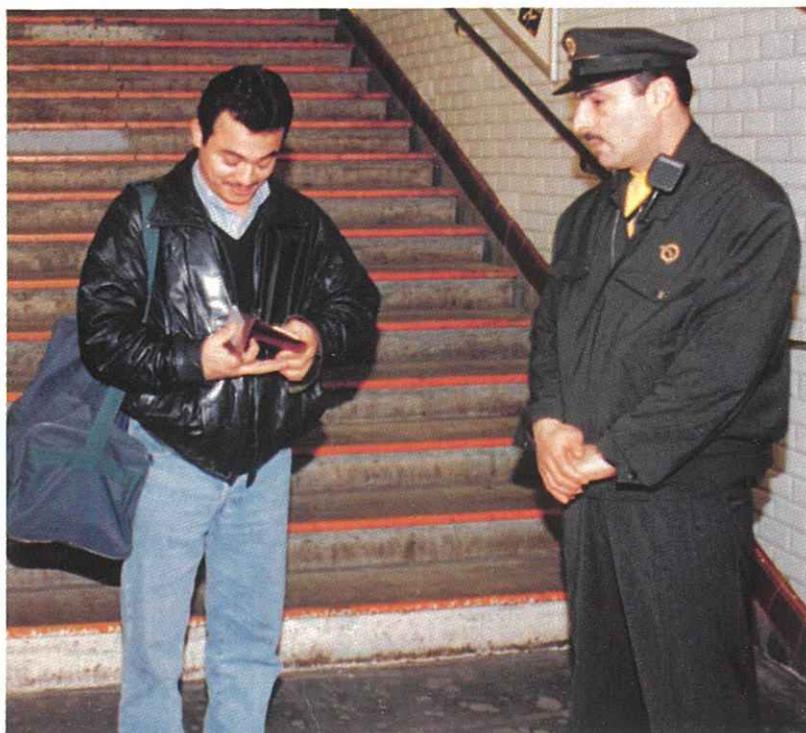
ligne 4 nord : Château-d'Eau
- Porte-de-Clignancourt ;
ligne 9 est : Saint-Ambroise
- Mairie-de-Montreuil ;
ligne 2 est : Avron -
La Chapelle depuis le
1^{er} mars 1995.

Effectifs par secteur :

**20 agents (station, contrôle
itinérant, sécurité) +
2 agents de maîtrise
polyvalents, tous volontaires.**

Moyens :

**Sept véhicules R 21
« Nevada ». (le déplacement
se fait uniquement en
surface), talkie-walkie,
gaz lacrymogène, une tenue
spécifique avec couvre-chef.**



Visite aux agents en station et opérations de contrôle : l'efficacité en action.

descendre du train les « indésirables » qu'ils ont repérés.

Toujours en termes d'assistance, les CSA effectuent en moyenne de deux à quatre interventions à la fermeture des stations auprès d'agents restés seuls. En trois mois, aucune agression d'agent n'est à déplorer sur le secteur de la ligne 9. Un premier bilan globalement positif pour ce métier que les agents plébiscitent. « *Nous cherchons à en faire nous-mêmes un nouveau métier, avec une nouvelle mentalité et une crédibilité certaine* », commente Franck Grangié. Et les voyageurs dans tout cela ? « *Quand on verbalise un fraudeur, le sourire de celui qui achète sa Carte Orange est notre plus belle récompense* », entérine Didier Sulmiersky, ex-agent de station sur la ligne 9. Les équipes CSA semblent bien être sur la bonne voie ●

Philippe Carron

Conçu par des agents pour faciliter les procédures d'entretien aux points d'arrêt bus, le guide de maintenance des informations et équipements est une réussite. Une démarche Qualité pour un meilleur suivi des dysfonctionnements.



Propre comme UN F

28

L'entretien de 14 000 points d'arrêt bus ne s'improvise pas. Le guide de maintenance des informations et équipements aux points d'arrêt, paru en mars 1994, en est un solide témoignage. Réalisé par une équipe résolument transversale – Bus, MRB, CML – ce guide formalise les règles de fonctionnement et de maintenance. « Nous avons la volonté d'en faire "la" référence en matière de points d'arrêt », explique Marc Lemercier, assistant formation technique à MRB, et qu'il précise parfaitement qui fait quoi ! »

Un suivi total des interventions

Une démarche qualité initialisée, en 1992, par Daniel Battavoine (MRB, Championnet) chargée par les responsables qualité MRB des centres de trouver une solution aux dysfonctionnements liés à cet entre-

tien et relevés depuis la décentralisation de la maintenance en 1991. Tous les centres sont alors contactés pour constituer une équipe (ELL n°46, p. 5) capable de collecter le maximum d'informations et de les mettre en cohérence dans un recueil, l'idée du guide étant déjà acquise. « Nous voulions en faire un outil qui dépasse la stricte maintenance MRB, donc

à l'usage d'ITA, BUS, SEC, SIT, CML... Et pour ce faire, nous avons mis au point une terminologie commune pour les intervenants », précise Jean-Michel Lemercier, CEL à Malakoff.

Le guide repose également sur un système informatisé, baptisé GIPA (gestion informatisée des points d'arrêt) : « C'est une base de données qui regroupe les équipements et adresses de

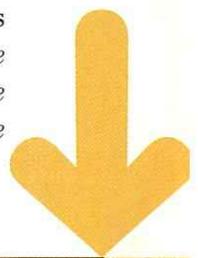
La maintenance bien appliquée



La maintenance des points d'arrêts implique d'abord une surveillance régulière : mensuelle, semestrielle et annuelle. Elle concerne notamment la signalétique (bandeaux, macarons), l'état de corrosion et du scellement des tubes, des surcadres et montants métalliques... Les interventions de maintenance concernent :

- la maintenance préventive et

- la maintenance corrective des équipements ;
- le maintien en état et le renouvellement des supports et des informations voyageurs : cadre vertical et surcadre des poteaux (plan itinéraire et de quartier, horaires, fréquence, service offert...), les différents cadres des abris ;
- le maintien de la propreté des potelets et abris (bonne lisibilité des infos, enlèvement des graffitis et affiches...)





L'équipe « points d'arrêt » lors de la présentation du guide évolutif au Prix de l'Implication : de gauche à droite, Daniel Battavoine, Hervé Masacret, Thierry Blachet, Marc Lemercier, Martine Delvolvé, Etienne Lengagne, Claude Cordier et Jean-Michel Lemercier.

OTELET

tous les points d'arrêt. Elle permet à tous les centres de signaler les défauts et d'aiguiller automatiquement ces signalements aux différents intervenants. Enfin, elle permet le suivi total des interventions effectuées », commente Etienne Lengagne, responsable GIPA à Bus. Et pour en faire un guide évolutif, un réseau de correspondants points d'arrêt est créé par l'équipe : « Nous avons maintenant un correspondant par centre qui nous sert de relais permanent. Avec la formation que nous leur avons dispensée, la mise à jour du guide est effective », poursuit Marc Lemercier.

Un récent sondage auprès des utilisateurs a notamment révélé que 86 % d'entre eux ont trouvé le renseignement qu'ils cherchaient ! En clair, cela s'appelle un succès ●

Philippe Carron

PHOTOS : ROY / SG-AV ; DR

Mieux vivre la bureautique

Une nouvelle formation liée aux contraintes du travail statique est proposée par PPP, Unité Prévention Sociale), à l'ensemble des agents des secteurs tertiaires de l'entreprise. Selon deux enquêtes effectuées en 1988 puis en 1992, les agents apprécient en effet les améliorations apportées au mobilier et à la qualité des écrans mais se plaignent toujours de gênes relatives à la charge vertébrale et oculaire. Catherine Pécheux et Daniel Puchat, de PPP, après avoir suivi un stage d'animateur à l'Institut national de recherche et sécurité, dispensent cette formation « Mieux vivre la bureautique » sur deux jours non consécutifs, au 38 bd Henri IV. La théorie – anatomie de l'œil, de la colonne vertébrale... – alterne avec la pratique – mouvements conseillés pour se décontracter, les gestes du quotidien... Prochaines sessions les 3 et 10 avril, 15 et 22 mai. Contacts : C. Pécheux, 81 655 et D. Puchat, 81 666.

Asnières fait sa promo

Le centre d'Asnières innove. Il crée la Promotion 94 réunissant 23 machinistes et un agent de MRB, tous arrivés l'an dernier à la RATP. Les buts : faciliter l'insertion dans



l'entreprise, favoriser le rapprochement entre exploitants et mainteneurs, réaliser le suivi d'une classe de jeunes agents.

Première action : un parrainage avec la mairie d'Asnières en présence des directeurs de Bus et de MRB. L'occasion d'un échange, pour prendre la mesure des enjeux auxquels se trouve confrontée l'entreprise.

La Mutuelle a 100 ans

La Mutuelle de la RATP a 100 ans cette année ! Pour célébrer cet événement, elle organise une grande soirée de gala le 1^{er} avril 1995 au profit de tous les orphelins de la Régie. Elle sera présentée par Julien Lepers, avec la participation du chansonnier Jacques Maillot et de Serge Lama. Réservation au 49 25 56 39. La Mutuelle c'est aussi 132 000 adhérents, 300 000 contrats, une caisse médico-chirurgicale et d'indemnités journalières, une caisse autonome Vie et Décès, une section orphelinat (900 filleuls), et deux maisons de retraite.



lire, voir, écouter

La longue histoire du Z

Un matériel hors du commun : il s'agit des automotrices Z, dont l'histoire est racontée, dans un livre à paraître en avril, par Gaston Jacobs, inspecteur du transport sur la ligne B du RER jusqu'en 1985.

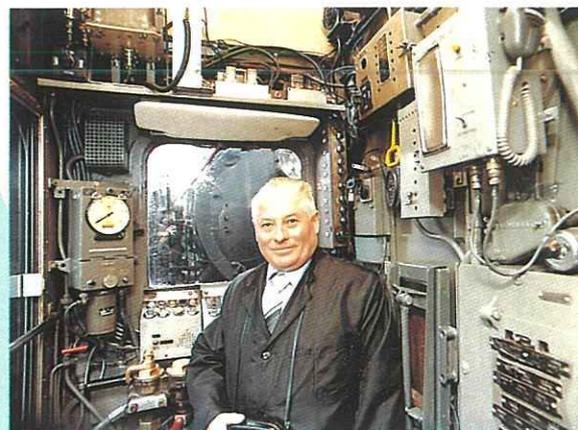
Conception, construction, mise en service

et évolution d'un matériel qui a circulé pendant cinquante ans, de 1937 à 1987, sur la ligne de Sceaux devenue ligne B, sont présentées.

Accompagnées des témoignages de ceux qui l'ont conçue et l'ont faite vivre.

200 exemplaires de l'ouvrage seront disponibles, au prix de 180 francs, pour les agents et les retraités de la RATP, à partir du 15 avril, à la Médiathèque, tél. : (49 5) 7 87 09.

« Les automotrices Z, un demi-siècle au service de la ligne de Sceaux ». 192 pages, 1 cahier couleur de 8 pages, plus de 200 illustrations.



sport

A la ligne

La Brème des Transports, championne de France 1994. Déjà victorieuse en 1988 et 1989, l'équipe de la RATP a remporté les Championnats de France corporatifs de pêche au

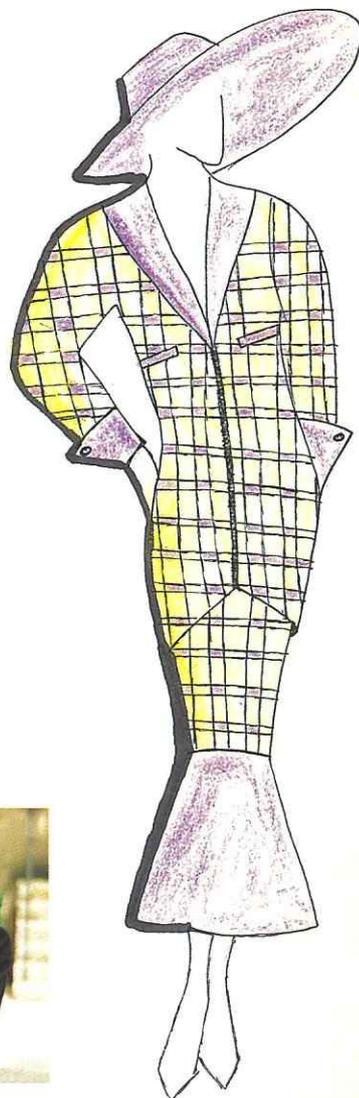
coup, par équipe, à Tarascon. L'équipe gagnante était composée de J.C. Ling (ESE), B. Le Roux (ESE), D. Guessard (Bus), A. Bouvier (Bus), J.C. Nicoviotis (RER).

portrait

A la mode de Pierre Zubar

déjà, à peine âgé de dix ans, il dessinait des croquis de mode féminine, coupait et cousait robes, ensembles ou jupes... Pierre Zubar, machiniste sur la ligne 20 depuis 1981, date de son entrée à la RATP, a gardé sa passion pour la mode même s'il n'en a pas fait son métier. « C'est très difficile d'entrer dans ce milieu, il faut des relations, de l'argent pour s'installer... » Après avoir suivi les cours de l'Institut Paris Modéliste, il consacre aujourd'hui tout son temps libre à construire un atelier de couture dans sa maison de Seine-et-Marne. « Je pourrai ainsi me consacrer à la couture sans être obligé, comme c'est le cas actuellement, de ranger croquis, tissus, épingles, aiguilles et ciseaux dès que mes trois enfants reviennent de l'école. Et je vais m'atteler à mon projet de défilé de mode. » Pierre Zubar imagine déjà ses modèles de laine, lin ou mousseline, tissus qu'il aime travailler : « Le tout c'est d'avoir une idée, partir d'un détail pour réaliser un croquis... » A quand son défilé de mode dans un centre bus ou un atelier ?

PHOTOS : DR.



Avec la restauration de la première motrice
métro, la RATP célèbre ses origines.

Présentation prévue à la Maison de la RATP.

Une histoire RETROUVÉE

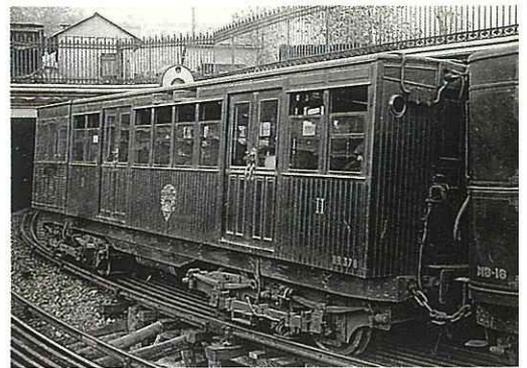
Les automobilistes passant devant le siège de la RATP, le 27 janvier dernier, ont freiné de surprise devant le spectacle. Pendant deux heures, une motrice de métro MM1 et une voiture d'attelage – construites pour l'exploitation de la ligne 1 en 1900 – étaient exposées à la curiosité des passants. Juste sorties des ateliers de restauration, elles faisaient cette courte halte avant de rejoindre une réserve, à Gonesse.

Renouer avec le patrimoine

Depuis quatre ans, la RATP s'est lancée dans une politique de conservation systématique de son matériel roulant, restaurant les véhicules acquis et conservés par l'AMTUIR au musée de Saint-Mandé depuis 1957. En tout, une quinzaine de matériels sont en cours de rénovation dans les ateliers de la RATP – Vaugirard, Fontenay, Boissy, Championnet – ou par des entre-

prises extérieures. Désormais, un exemplaire de chaque matériel qui arrive en fin d'exploitation est remis en état et conservé dans la réserve de Gonesse ; dernier en date : le bus SC 10.

Reste à présenter au grand public les pièces les plus significatives de l'épopée des transports urbains parisiens. En attendant la création d'un musée, toujours à l'étude, l'entreprise présentera huit véhicules dans un « Espace mémoire » à la Maison de la RATP, visible par tous de la rue intérieure piétonnière, mais non ouvert au public. Pour le ferré, on y trouverait la motrice MM1, la M 102 nord-sud de 1921 et la voiture d'attelage A 167, 1^{re} classe de 1913. Le bus serait représenté par l'omnibus hippomobile « Wagram-Bastille », l'autobus Brille Schneider P2 de 1906, un TN, un Somua OP 5 de 1950 et un Chausson de 1962. Une présentation complétée par la maquette de la motrice Z « ligne de



Sceaux » et la maquette d'instruction Lagny, animée.

« En installant cette mémoire de l'entreprise dans un lieu de passage – la rue piétonnière – la RATP affirme l'insertion du transport collectif dans la ville, expliquent Henri Zuber et Philippe Martin, responsables du projet (PAT). En même temps elle démontre la continuité de sa recherche de modernité technique et sa capacité à innover en s'adaptant aux transformations du milieu urbain. » Rendez-vous pour les admirer à Lyon-Bercy en octobre prochain ●

Yvonne Kappès-Grangé



Cette motrice est le seul exemplaire qui subsiste de la première série de matériel roulant du métro. Numérotées de 1 à 12, ces voitures, dotées de deux loges de conduite, ont été construites pour la ligne 1 et plus particulièrement pour la desserte des embranchements vers Dauphine et Trocadéro.

Les remorques de deuxième classe permettaient la composition de rames de 3 à 4 voitures. Certaines de ces voitures circulèrent jusqu'en 1932. Les deux voitures présentées ont été restaurées par la société Cannes La Bocca Industries, sous le contrôle de Jean-Claude Evrard (MRF).

La carte orange

Métro- boulot- expo- resto- disco- dodo.



*EURO BSCG, BABINET, TONGCUONG & ASSOCIES P.C. Nanterre 92400/911 02



A la fin de chaque mois, pendant une quinzaine de jours, la carte Orange s'affiche régulièrement sur les quais et dans les couloirs du métro et du RER.