

ENTRE LES LIGNES

LE MENSUEL DES AGENTS DE LA RATP

juin 2003 - n° 130

A LA LOUPE

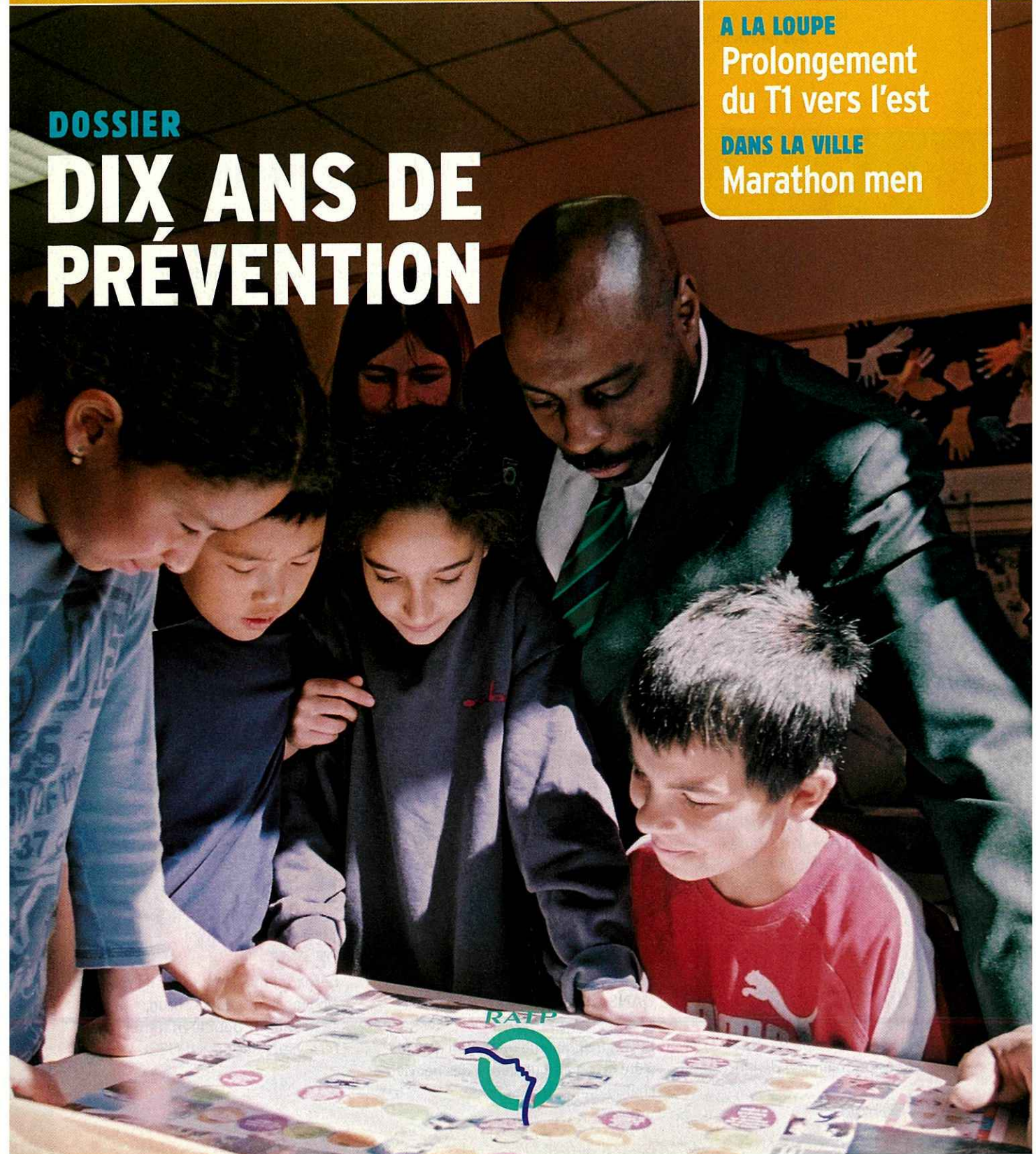
Prolongement
du T1 vers l'est

DANS LA VILLE

Marathon men

DOSSIER

DIX ANS DE PRÉVENTION

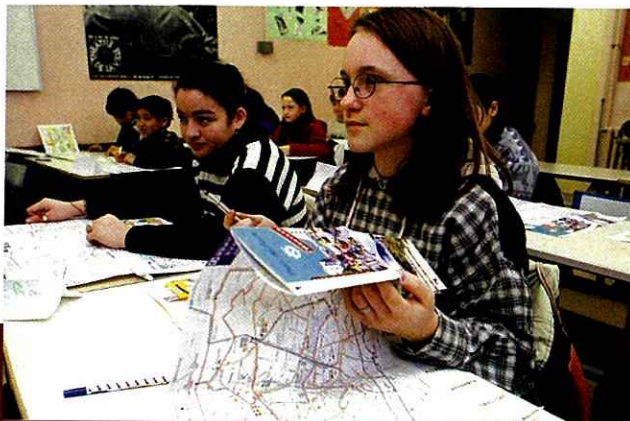
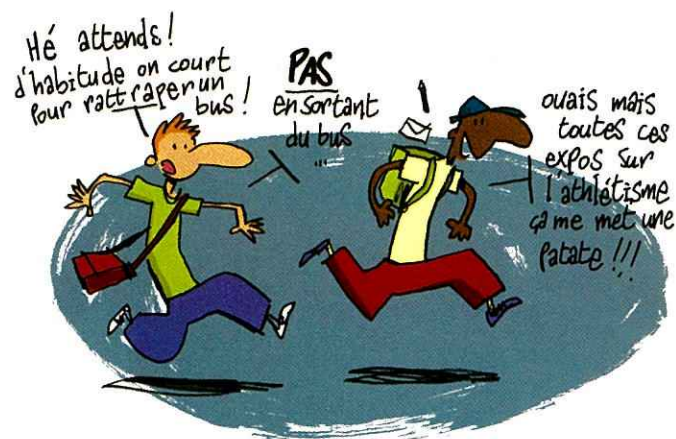


p.4

ON EN PARLE

LES SUJETS D'ACTUALITÉ

Le chantier Météor, l'intéressement des unités opérationnelles aux recettes publicitaires hors média et le point sur les actions de communication autour des neuvièmes championnats d'athlétisme.



DOSSIER

10 ANS DE PRÉVENTION

Alors que le kit pédagogique fête ses dix ans, de nouvelles actions d'éducation civique et citoyenne voient le jour. Ce mois-ci notre dossier fait le tour des différents dispositifs mis en place pour améliorer la vie dans les transports en commun.

p.12

DOSSIER

p.6

REPÈRES

LES FRANCILIENS NOTENT LA RATP

Les résultats 2002 du panel des Franciliens permettent d'évaluer le degré de satisfaction des voyageurs.

p.7

SUR LE VIF

CHAUDRONS SOUS CONTRÔLE

Philippe Ennixon, chargé d'affaires qualité au département MRF, supervise la fabrication du matériel MF2000.

p.8

SUR LE VIF

ADIEU GUICHETS, BONJOUR LES PSP

Le Point de service de proximité: résultats des premières expériences.

p.20

ARRÊT SUR IMAGES

UNE CAMPAGNE ATHLÉTIQUE

La RATP, partenaire national des neuvièmes championnats d'athlétisme, s'engage avec une campagne haute en couleurs.



p.22

DANS LA VILLE

MARATHON MEN

Le vingt-cinquième marathon de Paris a été un préambule réussi des neuvièmes championnats d'athlétisme.

p.24

RESSOURCES

LE RÉSULTAT DES COMPTES 2002

Les points essentiels des comptes de l'entreprise 2002 arrêtés fin mars par le conseil d'administration.

p.25

PANORAMIQUES

p.30

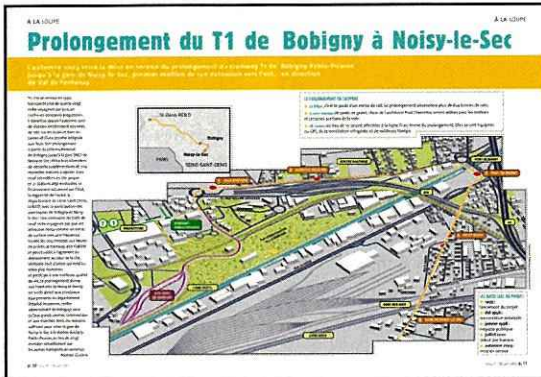
PASSIONNÉMENT SUR LES LIGNES DE L'EST

Bernard Rousseau, agent de maîtrise MRB au centre bus Lebrun, se passionne pour le matériel ferroviaire des pays de l'Est.

p.10

À LA LOUPE PROLONGEMENT DU T1 VERS L'EST

À l'automne 2003, le tramway T1 sera prolongé de Bobigny Pablo Picasso jusqu'à la gare de Noisy-le-Sec. Itinéraire à suivre...



ERRATUM ■ Des erreurs se sont glissées dans notre précédent numéro concernant les crédits photographiques. Photographies de la couverture, des pages 14 et 16, du bas de la page 31 : Gérard Dumax ; du haut de la page 31 : Joël Thibault ; des pages 18 et 19 : Jean-François Mauboussin ; également de la page 19 : Gilles Alligon ; de la page 26 : Bertrand Chabrol.



JACQUES RAPOPORT,
directeur général adjoint,
pôle Opérations.

JF. MAUBOUSSIN / RATP

EN TOUTE TRANSPARENCE

? Dans la nuit du 14 au 15 février, un effondrement de terrain se produit dans la cour du groupe scolaire Auguste-Perret (Paris XIIIe) située sur le chantier Météor. Quelles ont été les conclusions de l'enquête interne de la RATP ?

« Selon les conclusions des enquêtes, deux facteurs principaux sont à l'origine de l'accident : l'état du terrain calcaire dans la zone d'effondrement et la faible résistance du soutènement provisoire réalisé. Les enquêtes ont permis d'établir que les analyses géotechniques effectuées ont imparfaitement rendu compte du comportement réel du terrain, et que, au stade de l'exécution des travaux les calculs de résistance des sols ont conduit à alléger les dispositifs de soutènement provisoire qui avaient été prévus au départ. Les enquêtes soulignent que ces calculs ont insuffisamment pris en compte l'état de fracturation du terrain, que la méthode d'exécution retenue - conduisant à laisser un délai entre le creusement du tunnel et la construction de la voûte définitive - s'est avérée, dans ce contexte, inadaptée. Enfin, elle note que pendant la réalisation des travaux un certain nombre de signes, notamment des anomalies dans les tassements de terrain observés, auraient dû conduire à une adaptation des méthodes d'exécution.

? Dès l'accident, heureusement sans victimes, la RATP a reconnu son entière responsabilité. Est-elle seule responsable ?

« Prendre ses responsabilités ne signifie pas être responsable de tout.

En tant que maître d'ouvrage et maître d'œuvre, la RATP a pris immédiatement, vis-à-vis du public, des élus, des riverains, des parents d'élèves et des enseignants, ses responsabilités. C'est une attitude à la fois naturelle et courageuse. Cela ne veut pas dire que nous sommes seuls responsables. Dans les mois qui viennent, nous veillerons à défendre les intérêts de la RATP et à définir précisément la part des responsabilités entre notre entreprise et les différents acteurs du chantier et, notamment, le groupement d'entreprises Bouygues-Intrafor. ●●●

p.31

AVANT-APRÈS LE NOUVEAU VISAGE DE LOUISE-MICHEL

La lumière naturelle qui entre dans une station ? Tel a été l'un des paris réussis de l'architecte à qui fut confié la tâche de repenser la station Louise-Michel.

Entre Les Lignes : LAC A 85, 54, quai de la Rapée, 75599 Paris Cedex 12. Délégation générale à la communication-RATP. Tél. : 01 44 68 /36 51/36 44/36 68.

Directeur de la publication : Gilles Alligner. **Rédaction** : Simone Feignier, Nadine Guérin, Yan Rodriguez. **Ont participé à la rédaction de ce numéro** : Patrick Coupechoux. **Photographies** : DGC-AI. **Conception et réalisation graphique** : N|TEXTUEL

Chef de projet : Véronique Deldicque. **Directrice artistique** : Danielle Guigui. **Maquettiste** : Hélène De Carvalho. **Secrétaires de rédaction** : S. Gojard et B. Ducreux.

Réviseur : Dominique Joubert. **Couverture** : Bertrand Chabrol. **Photographe** : Question d'Édition. **Imprimerie** : Torcy Québecor. N° ADEP 1791. Membre de l'Union des journaux et journalistes d'entreprise de France, UJEF. **Abonnement** : 22, 80 € (27,50 € pour l'étranger), pour 10 numéros. Les demandes sont à adresser à Entre les Lignes, 54, quai de la Rapée, 75599 Paris Cedex 12. **Retraités de la RATP** : vos changements d'adresse sont à transmettre par écrit au bureau des Pensionnés, 30, rue Championnet, 75889 Paris Cedex 18.



Maître d'œuvre des travaux de construction du prolongement de la ligne 14, quelles mesures l'entreprise a-t-elle prises à la suite de l'effondrement ?

En dehors des mesures d'urgence prises dès l'accident, nous avons estimé, afin de sécuriser totalement le site, que nous devons prendre celles nécessaires pour que ce type d'accident, qui aurait pu entraîner des conséquences dramatiques, ne puisse se reproduire à l'avenir. Ces mesures visent à renforcer la maîtrise des risques sur tous les chantiers d'infrastructure de la RATP : des experts extérieurs à

l'entreprise seront missionnés pour contrôler, vérifier et valider, aux différentes phases des projets, toutes les dispositions ayant un impact sur la sécurité. Un processus formalisé et continu d'analyse et de gestion des risques sera systématiquement instauré pour chaque projet.

Dans quels délais pensez-vous reprendre les travaux ?

Les modalités de reprise des travaux et les méthodes d'exécution modifiées proposées par la RATP seront engagées après avoir reçu l'accord préalable d'experts indépendants. Le planning sur lequel nous travaillons vise à reprendre les travaux

souterrains ainsi que ceux de reconstruction de la partie endommagée de l'école cet été.

Quels enseignements tirez-vous aujourd'hui de cet accident ?

Cet accident est une alerte grave sur un élément fondamental de notre entreprise : notre savoir-faire professionnel. Il concerne l'un des trois métiers à la base de notre entreprise : l'ingénierie. Il s'est produit sur le chantier du prolongement de la ligne 14 un dysfonctionnement important, dans un domaine où l'on pensait notre excellence établie. D'autres exemples, comme

l'incident de la ligne 9 en septembre 1992, de Notre-Dame-de-Lorette en août 2000 et le déraillement de Sucy-en-Brie sur le RER en juin 2002, montrent que nous ne sommes jamais à l'abri d'un incident sérieux. C'est pourquoi nous devons être extrêmement vigilants et veiller à maintenir sans répit nos compétences. Notre excellence doit être en permanence sous contrôle. C'est à cette condition que nous conserverons ce qui constitue le bien le plus précieux de notre entreprise, le gage de la confiance des voyageurs et du public, le gage de la pérennité et du développement de la RATP.»

VOYAGE AU COEUR DU SPORT

RATP/JEAN-FRANÇOIS MAUBOUSSIN



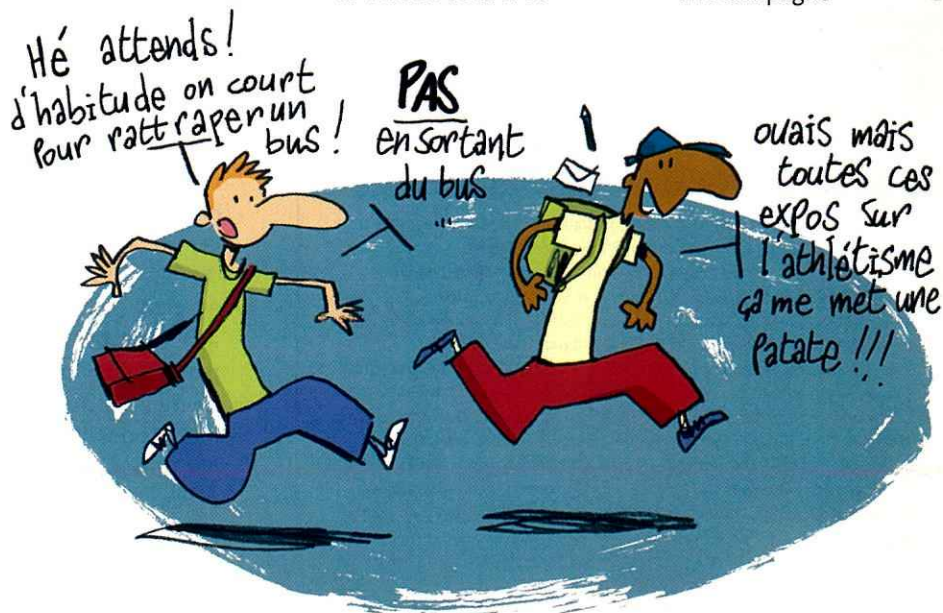
PASCAL HALKO, DGC, chargé de la communication Paris 2003

« La RATP entre dans un véritable rythme de communication pour accueillir sur ses réseaux les voyageurs venus du monde entier à l'occasion des Championnats du monde

d'athlétisme. La première action de communication, fin avril, a été la campagne d'affichage en 62x100 dans le métro. Courant mai, des oriflammes, et l'habillage de la maison de la RATP -

installation d'une voile rue de Bercy, d'un adhésif sur la tour côté Rapée et d'une piste dans la rue intérieure-ont rappelé l'évènement. Puis, fin mai, nous sommes montés en puissance avec une campagne

A deux mois des Championnats du monde d'athlétisme Paris 2003, pouvez-vous faire le point sur les actions de communications ?



ILLUSTRATIONS : LAURENT RICHARD

●●● d'affichage institutionnelle (4x3), sans oublier la mise en ligne d'un site intranet le 5 mai dernier. Symbole fédérateur, un bus pelliculé aux couleurs de l'athlétisme fait le tour de tous les centres bus, occasion d'animations au cours desquelles des places pour les championnats pourront être gagnées par les agents.

L'événement intègre nos réseaux, une ambiance festive sensibilisera les voyageurs et les agents à la compétition, pour les rendre acteurs de l'événement. Plusieurs animations de proximité verront en effet le jour cet été pour une évasion le temps d'un voyage, au programme : expo photos, démonstrations et

initiatives de disciplines d'athlétisme, opérations de sensibilisation à l'univers de la santé au travers du sport...

Toutes ces actions de communication sont une opportunité pour améliorer notre image auprès de notre clientèle. Elles sont génératrices de partenariats et permettent des actions exceptionnelles : pour

exemple, le fournisseur Mondo qui a réalisé la piste du stade de France, à fait prêt de la piste à la Maison de la RATP. Enfin un guide, adressé en interne, donnera toutes les informations à connaître sur ces championnats. Nous sommes prêts pour un voyage au cœur du sport ! »

INTERESSEMENT DES UNITÉS



BERNARD AVEROUS,
directeur du pôle Commercial
et définition du service

commerciaux (gérés par notre filiale Promo Métro) sont loin d'être marginales. Malgré une situation économique difficile, elles s'élèvent pour l'année 2002 à 80 millions d'euros. Ces recettes hors transport - dont toute variation affecte directement notre résultat - doivent être développées. C'est pour cela que nous cherchons à promouvoir les opérations dites « hors média ». Il s'agit, par exemple, de l'adhésivage des stations Concorde (ligne 12) et Havre Caumartin (ligne 3) pour le compte de Hewlett Packard, de l'adhésivage de deux rames sur la ligne 1 pour la marque Séphora, de la distribution de barres chocolatées Bisq dans dix stations à fort trafic dont Gare de Lyon (le public faisait même la queue !), ou encore de l'adhésivage des bus qui devient de plus en plus



? Un dispositif d'intéressement des unités opérationnelles sur les recettes publicitaires hors médias a été lancé en 2002. Les résultats obtenus permettent de concrétiser cet engagement dès cette année. De quoi s'agit-il ?

« Nos recettes hors transport ou « recettes annexes » qui proviennent principalement de la commercialisation de nos espaces publicitaires gérés par notre prestataire Métrobus (filiale de Publicis) et de la location d'espaces

courant sur le réseau parisien... Ces actions montées dans un laps de temps très court ne peuvent être réalisées sans le concours des agents des réseaux. La recette RATP issue de ces opérations est en croissance et, pour 2002, représente 3,3 millions d'euros. Je m'étais engagé dès 2001 sur un intéressement des unités aux résultats obtenus. Au vu des résultats 2002, 134 000 euros vont être redistribués en 2003 aux unités opérationnelles qui y ont contribué. Cet intéressement vient augmenter leur budget commercial et permettre de mettre en œuvre

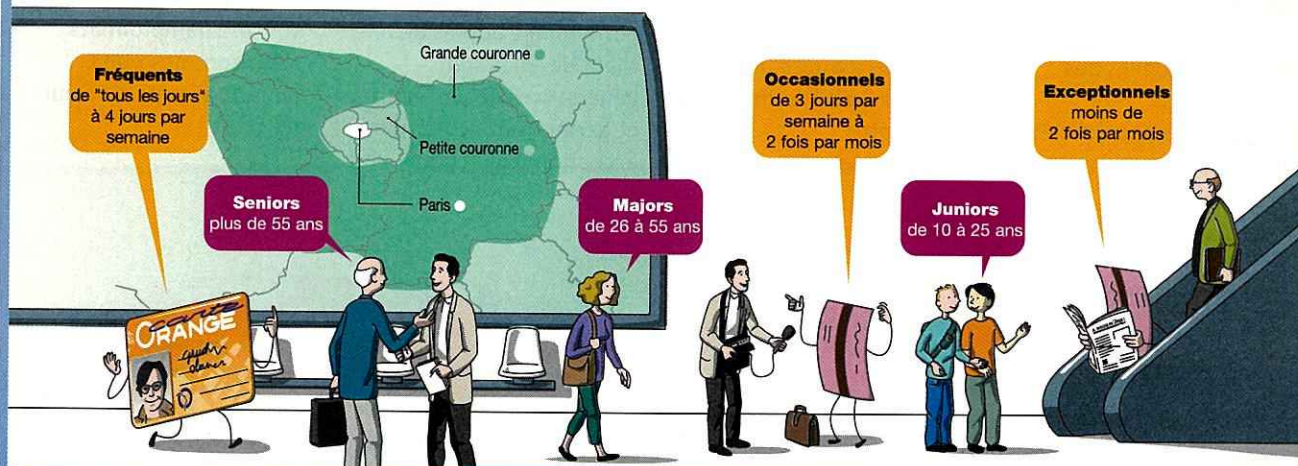
des opérations en direction de leur clientèle. De nouvelles idées sont actuellement testées (adhésivage de murs d'échiffre*, de tympans de station**, etc.), d'autres font encore l'objet de réflexions. Nous pourrions sans aucun doute continuer à séduire le public ... et les annonceurs. On le voit à travers ces exemples, les recettes hors transport sont l'affaire de tous. »

* Il s'agit des murs situés de part et d'autre de l'escalier donnant accès à la station de métro.

** Partie située au dessus du tunnel en fond de station.

Les Franciliens notent la RATP

Outil de pilotage des actions marketing, le panel des Franciliens permet de suivre le niveau de satisfaction des voyageurs ainsi que l'évolution de leurs attentes. Résultats, mode par mode, pour 2002.



2329 personnes, interrogées chaque trimestre, constituent le panel 2002. Elles sont réparties en sous-échantillons suivant trois critères : les marchés (*juniors* : 10-25 ans ; *majors* : 26-55 ans ; *seniors* : 56 ans et plus), l'habitat (Paris, petite couronne, grande couronne), la fréquence d'utilisation des transports en commun sur un an (*fréquents*, *occasionnels* ou *exceptionnels* - voir illustration). Les Parisiens s'avèrent plus critiques que les habitants de la petite et de la grande couronne, quel que soit le mode considéré. Tandis que les *occasionnels* et les *seniors* se montrent les plus indulgents.

6,9/10 pour le Métro

Une note globale de satisfaction légèrement supérieure à celle de 2001 (6,8). Rapidité, ponctualité, attente : tout comme les deux années précédentes, les points forts du Métro concernent les éléments liés au temps du déplacement et à sa performance, tandis que les points faibles touchent plutôt au confort et à l'attention portée à la demande du client.

6,8/10 pour le RER A ou B

La satisfaction globale à l'égard du RER est en légère hausse (6,7 en 2001) sans pour autant regagner son niveau de 2000 (6,9). Les clients du RER, de façon similaire à ceux du Métro, apprécient la rapidité de circulation et la ponctualité. Ils souhaitent plus de présence et de disponibilité de la part des agents RATP. Un besoin à rapprocher du critère sécurité qui ne fait que progresser depuis 2000.

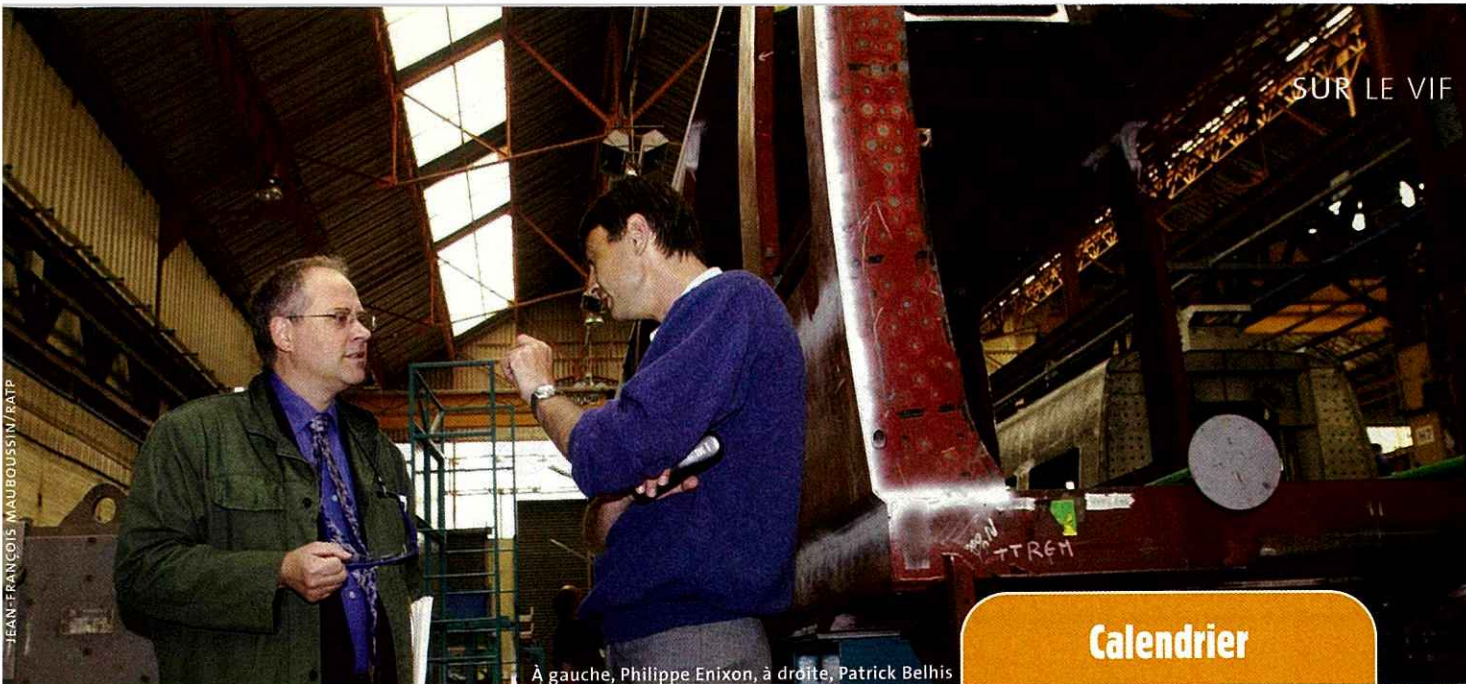
6,8/10 pour le Bus Paris

Une note en progression par rapport à 2001 (6,7). Les Franciliens sont satisfaits du professionnalisme des machinistes, de la propreté à l'intérieur des bus et de la sécurité. Les critiques portent sur la ponctualité, le temps de transport, la durée d'attente aux arrêts ainsi que l'information en cas de perturbation. Les plus satisfaits, globalement, demeurent les seniors ainsi que les exceptionnels, les occasionnels et les habitants de la grande couronne.

6,7/10 pour le Bus banlieue

Une note de satisfaction globale identique à celle de 2001 et dans laquelle le professionnalisme et l'amabilité des machinistes ont un impact fort. Les points faibles à améliorer en priorité concernent les critères liés au niveau de service offert : la durée d'attente, l'affluence et la ponctualité, ainsi que la présence et la disponibilité des agents en cas de besoin. Comme pour le Bus Paris, les aspects « relation de service » interviennent davantage dans l'appréciation globale du Bus.

NADINE GUÉRIN



À gauche, Philippe Enixon, à droite, Patrick Belhis

Philippe Enixon chargé d'affaires qualité au département MRF, supervise la fabrication du futur matériel MF2000 à l'usine Bombardier de Crespin.

Chaudrons sous contrôle

Chaudrons et bogies prennent peu à peu forme à l'usine Bombardier de Crespin, près de Valenciennes (Nord), où le train de présérie du futur matériel MF 2000 du métro est en cours de fabrication. Cela, sous la surveillance rigoureuse de Philippe Enixon, chargé d'affaires qualité au département MRF. Sa mission, comme celle des autres contrôleurs localisés dans les usines où se construit un matériel commandé par la RATP, est de veiller à la conformité de réalisation des produits par rapport au cahier des charges. Le produit, en l'occurrence les chaudrons et bogies, est l'un des lots du marché du MF 2000, dont Bombardier a obtenu la réalisation. Si, tout au long de la fabrication, Philippe est présent sur le site et peut assister aux différentes phases du processus industriel, des « points d'arrêt » sont prévus, contractuellement, à cer-

tains stades précis. Des rendez-vous réguliers avec le constructeur, en la personne du responsable qualité, Patrick Belhis. À ces moments-là, Philippe s'assure du respect des spécifications et des procédures, apprécie les tests effectués par le constructeur et peut éventuellement demander que les mesures soient confirmées en sa présence si les résultats ne lui paraissent pas satisfaisants. Lui-même n'intervient pas sur le matériel, ne procède pas aux tests, qui restent sous responsabilité du constructeur jusqu'à la réception finale. D'ici à l'automne 2003, les cinq chaudrons – trois motrices, deux remorques et les deux loges de conduite – devraient être terminés et seront acheminés par plate-forme routière à l'usine Alstom de Petite Forêt (également près de Valenciennes). Ils seront suivis, peu après, par les bogies. Alstom,

Calendrier

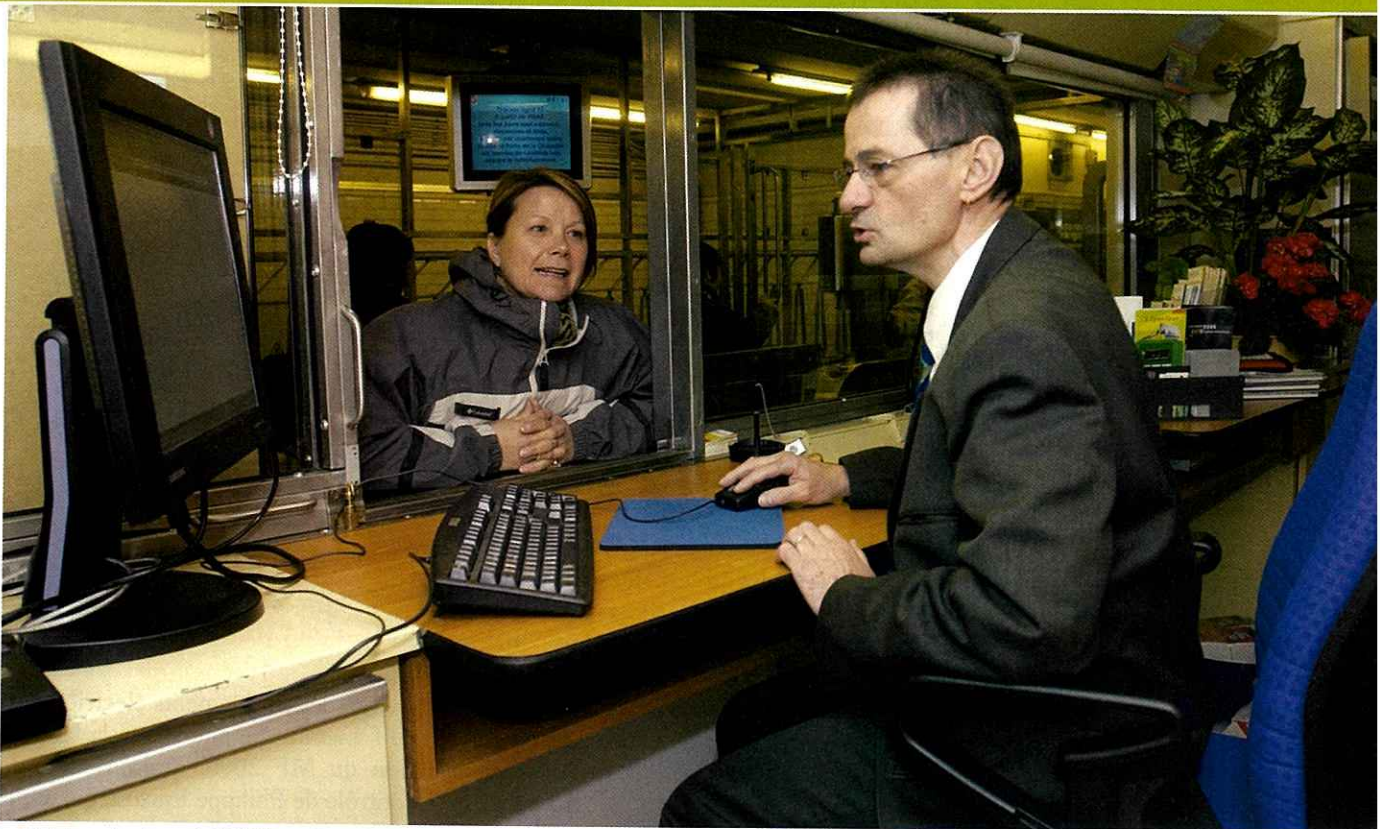
12 juillet 2001 : signature de la commande de 161 trains MF 2000, qui doivent équiper les lignes 2, 5 et 9.
Premier trimestre 2004 : fin de la fabrication du train de présérie, essais (deux mois environ) au centre d'essais ferroviaire de Valenciennes.
Fin du printemps 2004 : livraison du train aux ateliers de la ligne 2 de Charonne, essais de nuit en ligne (trois mois environ) et réception du train.
Automne 2004 : mise en service voyageurs du train.
Mi - 2005 : premiers trains de série sur la ligne 2.

chargé des équipements électriques et de l'assemblage, poursuivra la fabrication du MF 2000, toujours sous le contrôle de Philippe Enixon, qui, pour cette mission, a élu domicile avec sa famille à Valenciennes. « Je n'imaginai pas, confie-t-il, qu'en entrant à la RATP au département MRF je serais amené à travailler hors de Paris ! Après cinq ans de présence « en poste fixe » chez Alstom, à Tarbes (Hautes-Pyrénées) puis chez Cannes La Bocca Industrie à Cannes (Alpes-Maritimes), c'est aujourd'hui Valenciennes, jusqu'à la fin de construction du train de présérie, début 2004 ! » Et après ? jusque-là sa famille a pu le suivre sans problème, mais, les enfants grandissant, le choix devient plus difficile...

SIMONE FEIGNIER

Adieu guichets bonjour les PSP

La généralisation de la télébilletique entraînera la disparition de la vente au guichet. À la station Bastille, des agents volontaires ont testé et approuvé le premier Point de service de proximité.



G. DUMAX/RATP

Le Point de service de proximité (PSP) expérimenté à la station Bastille.

A première vue, c'est un guichet comme les autres, à Bastille, sortie boulevard Bourdon. Mais, en y regardant de plus près, une différence saute aux yeux : l'agent remet à un voyageur penché vers lui un plan de métro. La sacro-sainte vitre a disparu, remplacée par une vitre coulissante, qui, désormais, reste ouverte ! Il s'agit du premier Point de service de proximité (PSP), expérimenté à Bastille, ligne 5, à l'occa-

sion de la réflexion menée sur l'évolution du métier d'animateur-agent mobile. Franck Bourlier et Jean-Louis Bourdais font partie des agents volontaires à avoir participé à l'expérimentation, depuis sa mise en place le 27 janvier dernier, et font part de leurs remarques sur le carnet de bord ouvert à cet effet. « Le guichet, je n'en veux plus ! » Franck Bourlier, animateur-agent mobile sur le secteur sud de la ligne 5, est catégorique ! « Ce

PSP est une bonne approche : la suppression de la vitre a transformé nos contacts. On savait bien qu'elle était un obstacle, mais pas à ce point ! On peut désormais avoir une vraie conversation. Moins de rôleurs, d'agressivité, et, comme on n'a plus de monnaie, si on est obligé de renvoyer les clients vers l'Adup ou une autre recette, dans le pire des cas on a droit à une grimace, sans plus... » Côté équipement, Franck aurait préféré « un aménagement identique à celui des bou-



Un nouveau type de relations au sein du métro, auquel usagers et agents s'adaptent rapidement. Une évolution satisfaisante pour tous, constatent les agents volontaires.

quets de service. On reste en effet, ici, dans la configuration guichet, même si la vitre est ouverte. La preuve, les voyageurs nous demandent toujours des billets. Il faudrait que, comme dans les bouquets de service, nous soyons en contact direct avec les clients. L'abandon du guichet serait un signe fort du changement. Le métier évolue, on abandonne le bout de carton pour le passe sans contact, pourquoi ne pas moderniser aussi les équipements ? Le PSP, c'est bien, c'est un premier pas, mais il faut aller plus loin. »

Une évolution appréciée

Jean-Louis Bourdais, animateur-agent mobile à la station Bastille, aime le métier de la vente et, au début de l'expérimentation, n'était pas très favorable à l'évolution de son activité. Mais il a bien dû l'admettre : « La télébillettique est inéluctable, on est obligé de suivre, on n'a pas le choix, je me suis donc porté volontaire. Après deux semaines passées au PSP, j'ai complètement changé d'avis. J'ai réalisé ce que signifiait cette évolution pour l'accueil du client : on a un rapport totalement différent avec ce dernier, on peut véritablement établir des échanges, l'aider en lui donnant toutes sortes d'informations. Je vois le service à la clientèle différemment aujourd'hui, avec un côté enrichissant. » Seule difficulté pour lui, l'informatique : « Il faudra prévoir des formations plus importantes que celle qui nous a été dispensée pour ceux qui, comme moi, sont

novices en la matière. » Côté équipement, Jean-Louis Bourdais pense qu'il est nécessaire de « concevoir un point d'accueil – ouvert et dont on n'a pas besoin de sortir pour aider le client –, un lieu qui corresponde bien à la nouvelle relation de service ». L'expérimentation terminée, le retour à la recette traditionnelle a été dur : « On retrouve tout à coup les contraintes, les gestes répétitifs, les rapports peu faciles à travers la vitre ! J'ai demandé à revenir au PSP, mais il faut laisser la place aux autres collègues volontaires. »

La télébillettique supprimant la fonction vente au profit des Adup, l'animateur-agent mobile va donc voir sa fonction évoluer vers une nouvelle relation de service avec les voyageurs, l'accueil devenant le noyau du métier. Si les grands principes ont été établis (métier orienté vers le client, disponibilité de l'agent...), rien n'est défini précisément aujourd'hui. Tout reste encore à construire et le sera avec les agents volontaires pour participer à l'expérimentation, le management et les partenaires sociaux.

SIMONE FEIGNIER

Le point de service de proximité de Bastille, ligne 5

L'expérimentation du premier Point de service de proximité se déroule dans une recette inutilisée de la station Bastille, ligne 5, ce qui a permis de l'aménager (mise en place d'ordinateurs, d'une vitre coulissante) sans créer de gêne au service. Elle repose sur la participation volontaire et active des agents de station de la ligne 5, avec le soutien du management local. Chaque agent est présent pour une période de vingt et un jours, de 8 heures à 18 h 30, du lundi au vendredi. Un agent en service jour et un agent en service mixte ont en charge la tenue du poste. Le PSP n'assure pas la vente des titres

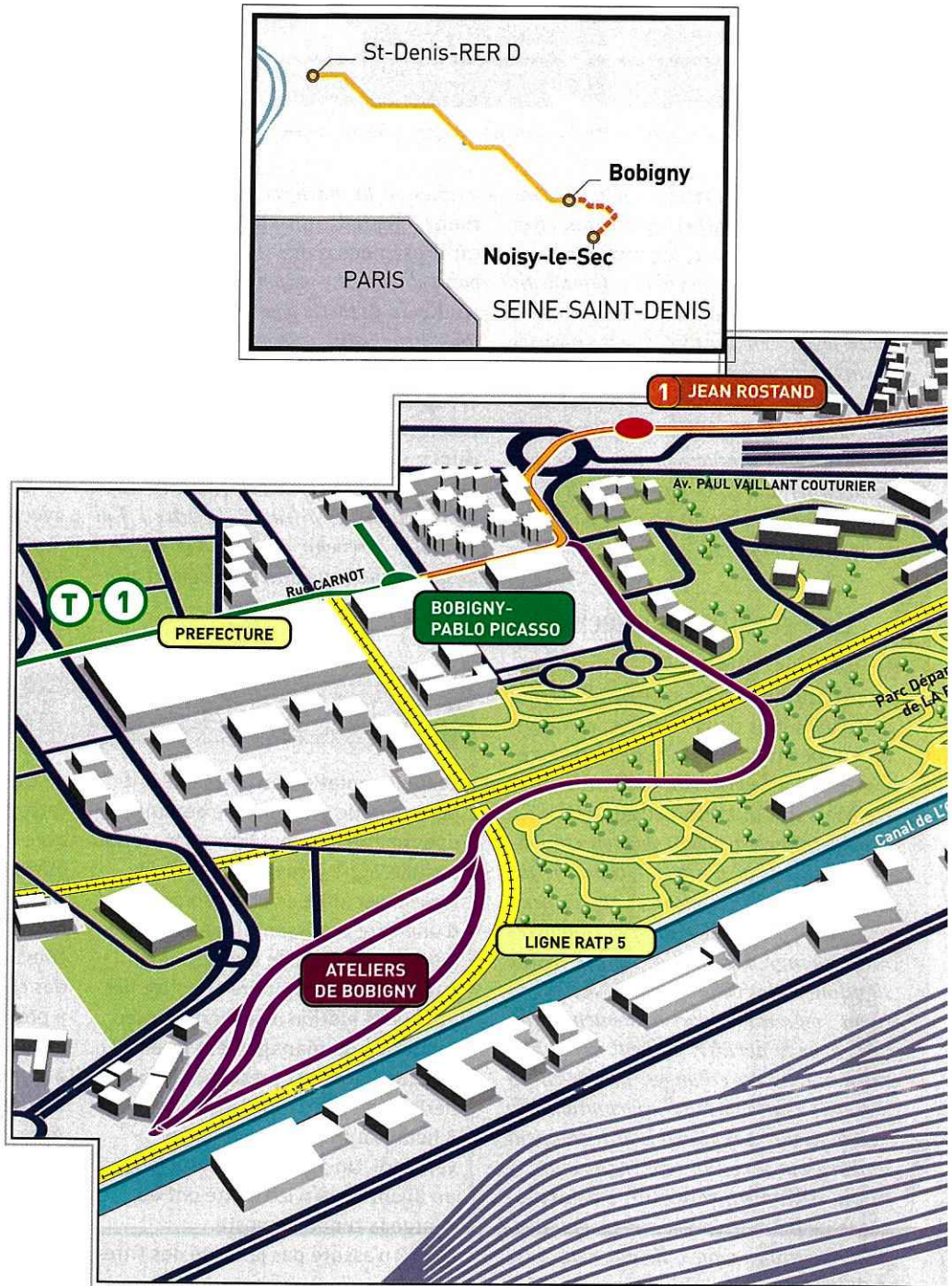
de transport, et les agents, libérés de cette tâche, disposent d'un ordinateur avec imprimante pour fournir des informations commerciales (tarifs, titres...), pratiques (plan du réseau, marche des trains...) ou locales. Une borne internet, à la disposition des clients, est placée dans la salle, à proximité du PSP. L'agent peut aider le voyageur dans sa recherche grâce à son ordinateur qui est connecté à cette borne. Après la mise en service de ce premier Point de service de proximité, deux nouveaux points devraient voir le jour cette année à Place-Clichy (ligne 2) et Hôtel-de-Ville (ligne 11).

Prolongement du T1 de

L'automne 2003 verra la mise en service du prolongement du tramway T1 de Bobigny jusqu'à la gare de Noisy-le-Sec, premier maillon de son extension vers l'est de Val de Fontenay.

T1, mis en service en 1992, transporte plus de quatre-vingt mille voyageurs par jour, un chiffre en constante progression. Il bénéficie depuis l'automne 2001 de stations entièrement rénovées, de SIEL sur les quais et dans les rames et d'une priorité intégrale aux feux. Son prolongement à partir du pôle multimodal de Bobigny jusqu'à la gare SNCF de Noisy-le-Sec offrira trois kilomètres de desserte supplémentaires et cinq nouvelles stations à ajouter à ses neuf kilomètres en site propre et 21 stations déjà existantes. Le financement est assuré par l'Etat, la région Ile-de-France, le département de Seine-Saint-Denis, la RATP, avec la participation des communes de Bobigny et Noisy-le-Sec. Une croissance du trafic de neuf mille voyageurs par jour est attendue. Perçu comme un métro de surface avec une fréquence toutes les cinq minutes aux heures de pointe, le tramway allie fiabilité et ponctualité à l'agrément du déplacement au cœur de la cité. Véritable trait d'union qui rend les villes plus humaines et participe à une meilleure qualité de vie, ce prolongement donne aux habitants de Noisy et Bondy un accès direct aux principaux équipements du département (hôpital Avicennes, centre administratif de Bobigny) ainsi qu'aux grands centres commerciaux et aux marchés. Ainsi dix minutes suffiront pour relier la gare de Noisy-le-Sec à la station Bobigny-Pablo-Picasso, au lieu de vingt minutes actuellement par les autres transports en commun.

NADINE GUÉRIN

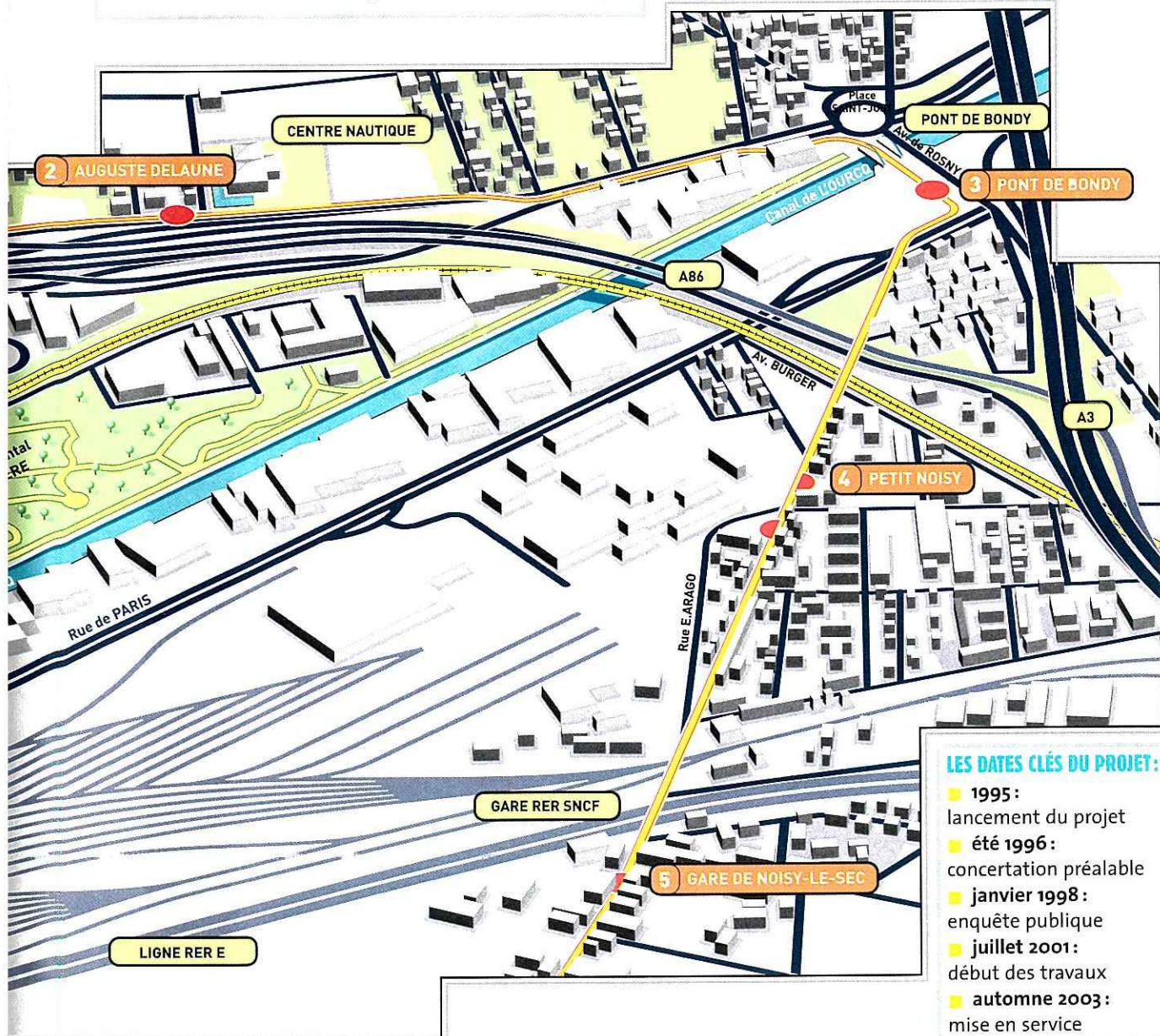


Bobigny à Noisy-le-Sec

Bobigny-Pablo-Picasso
en direction

LE PROLONGEMENT EN CHIFFRES

- **52 kilos**, c'est le poids d'un mètre de rail. Le prolongement nécessitera plus de 624 tonnes de rails.
- **13 000 tonnes** de pavés de granit, choix de l'architecte Paul Chemetov, seront utilisés pour les trottoirs et certaines portions de la voie.
- **28 rames** au lieu de 19 seront affectées à la ligne T1 au terme du prolongement. Elles seront équipées du GPS, de la ventilation réfrigérée et de valideurs Navigo.



LES DATES CLÉS DU PROJET:

- **1995**: lancement du projet
- **été 1996**: concertation préalable
- **janvier 1998**: enquête publique
- **juillet 2001**: début des travaux
- **automne 2003**: mise en service



RATP/BRUNO MARGUERITE

p.14 Prévention :
les différents visages
d'une politique d'éducation civique.

p.16 Des agents très classe.
Reportage sur les
interventions d'agents en collège.

p.19 La Fondation RATP
En exemple,
l'une des actions qu'elle
mène auprès d'associations.

Dossier

RÉALISÉ PAR PATRICK COUPECHOUX
ET MARIE-HÉLÈNE FRÉMAUX

DIX

Pour permettre l'accès de la ville au plus grand nombre, la RATP mène une politique de prévention éducative et citoyenne très active. Bilan des différents dispositifs mis en place à l'heure où le très populaire kit pédagogique fête ses dix ans.



ANS DE PRÉVENTION

Prévention sur tous les

Confrontée depuis une dizaine d'années à un environnement difficile, la RATP a développé une politique de prévention, grâce à l'implication de nombreux agents.

Dès 1993, la RATP noue un partenariat avec l'Éducation nationale et met en œuvre le programme pédagogique « Mon territoire c'est ma ville », suite à de nombreuses initiatives d'agents décidés à faire face à la dégradation des relations avec les jeunes dans les quartiers difficiles. Munis d'un kit pédagogique, les agents se rendent dans les écoles afin d'expliquer le métier aux enfants et aux adolescents, et au-delà, de promouvoir une attitude citoyenne.

Depuis, la prévention s'est largement étendue à tous les acteurs et départements de l'entreprise : « *Nous avons absolument besoin de la prévention pour exercer notre mission*, commente Marie-Hélène Pierrès, qui a longtemps été responsable du département Ville et Action Territoriale de la RATP et qui dirige aujourd'hui la Fondation RATP. *C'est une action pour laquelle nous devons conjuguer nos forces, à la fois à l'interne et en partenariat avec les acteurs de la ville.* »



Jean-Marie Molina, directeur du département Ville et Action Territoriale.

actions de prévention locale vont à la rencontre des populations dans les quartiers en partenariat avec les collectivités locales, les associations, la police, la justice. Elles laissent une part à des approches innovantes sous l'impulsion de la « Mission Prospective » qui anime des programmes de recherche avec des sociologues, notamment Éric Macé et Michel Viewiorka.

Un autre volet concerne la prise en compte de la dimension prévention au sein même des grandes politiques d'entreprise. Le recrutement de jeunes en contrat de qualification ou encore la tarification Imagine R pour les jeunes et les élèves boursiers, qui leur permet un accès en règle aux transports.

Les agences territoriales : des acteurs de proximité

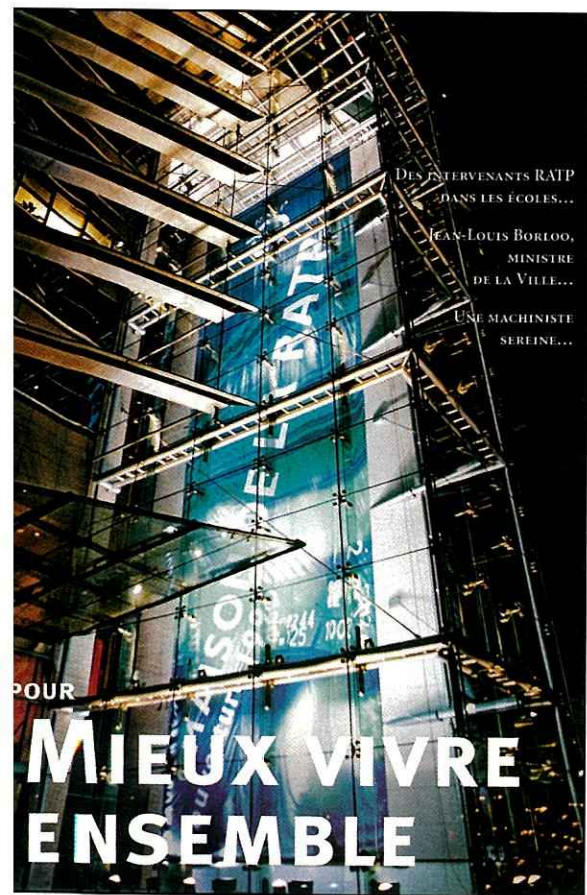
Dernier volet, la Fondation RATP, chargée d'aider les associations engagées dans des actions de cohésion sociale et d'insertion professionnelle. Ce sont les agences territoriales qui sont aujourd'hui en première ligne pour mettre en œuvre cette politique sur le terrain. Véritables acteurs de proximité, elles sont chargées de fédérer

Une politique en plusieurs volets

En conséquence, la RATP a décidé de formaliser et de permettre la coordination de tout ce qui existait depuis des années dans le domaine de la prévention. La politique est désormais déclinée en plusieurs volets.

Premier d'entre eux, la prévention active sur le réseau qui consiste à renforcer la présence humaine sur les lieux du transport soit par des agents de l'entreprise, soit par des médiateurs urbains.

Second volet, la prévention éducative et citoyenne. Du côté de l'éducation, elle se traduit par le programme « Mon territoire c'est ma ville », qui a fêté ses dix ans le 17 juin dernier, et par de nombreuses actions, fruits de l'imagination des agents de la RATP : elles vont de la création d'une ligne fictive ou de projets musicaux en passant par le théâtre... Du côté de la citoyenneté, les



Pour valoriser les acteurs de terrain, une revue a été réalisée avec une équipe de jeunes journalistes stagiaires (IPI).

Contact : B. Gitler, VIL, au 01 44 68 34 96 ; N. Huard, Fondation RATP, au 01 53 46 48 47.

les différents volets de la politique de prévention de la RATP. Elles recherchent des partenariats à l'interne entre les départements Bus, RER et Métro, et à l'externe, avec la police, les collectivités locales, la justice, les missions locales pour l'emploi, les associations, bref avec tous les acteurs de la ville. « *Lorsque la ville ne va pas bien, les transports ne vont pas bien. On ne peut pas permettre de laisser se développer des zones d'où les transports sont exclus. Cela met en cause la pérennité et la légitimité de l'entreprise* », dit Jean-Marie Molina, directeur du département Ville et Action Territoriale, responsable des agences territoriales. Alors, même si c'est difficile, même si la RATP sait que tout ne dépend pas d'elle, elle a décidé d'agir pour que la ville aille mieux.

RATP/GILLES ALIGON



DOSSIER

Créteil

en actions

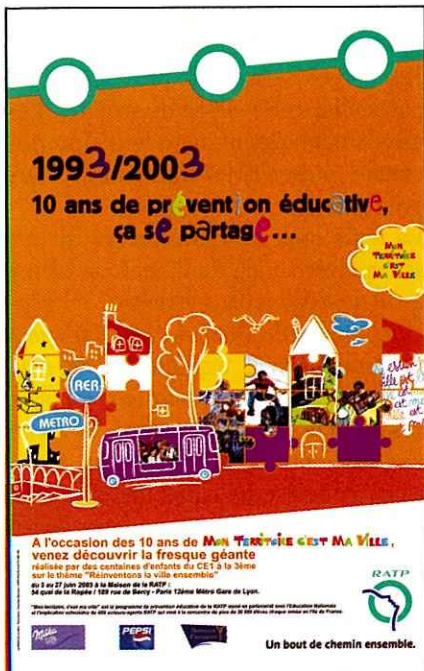
Les acteurs de la prévention ne manquent pas d'imagination, ni de motivation. Reste à coordonner leurs actions au niveau du département.

L'ambiance est plutôt bon enfant, et les personnes autour de la table semblent se connaître depuis longtemps. En tout cas, dès les premiers échanges, on se tutoie. Il y a là des représentants des centres Bus du département, Ivry, Créteil, Bords-de-Marne... Tous sont des responsables prévention et sécurité.

Agents RATP, policiers et éducateurs réunis

Aux côtés des gens de la RATP, en survêtement et T-shirt bleus, deux agents de la police nationale représentent l'Association Jeunesse Police du Val-de-Marne, qui aide les jeunes des quartiers difficiles, notamment par le sport. Au bout de la table se trouve un quadragénaire très *british*, lunettes sur le bout du nez, pantalon blanc et blazer bleu avec écusson. Il s'agit de Bill Owens, un Gallois, partenaire de l'Éducation nationale et créateur d'une association qui se propose d'aider les jeunes par la pratique du golf.

C'est Christophe Louis, responsable de la prévention urbaine à l'agence territoriale de Créteil, qui ouvre la réunion de ce comité local de prévention, dans les bureaux de l'agence. Durant plus de deux heures, les participants vont évoquer les actions en cours et discuter les projets. Les policiers évoquent le partenariat avec les machinistes, qui ●●●



Diffusée sur les réseaux, l'affiche sur les 10 ans de « Mon territoire c'est ma ville », invitant à découvrir la fresque réalisée par les collégiens et scolaires.



L'un des deux représentants de l'Association Jeunesse Police du Val-de-Marne.

RATP/GILLES ALIGON

●●● viennent les aider dans les centres de loisirs de leur association. On prend des décisions pour l'été qui s'approche, on sort les agendas. Christophe Louis en profite pour présenter un projet de T-shirt sur lequel figure un dessin amusant – croqué par un machiniste de Créteil, « *qui a un bon coup de patte* » – et une inscription : « Acteur de la ville en Val-de-Marne ». « *Il servira à identifier les agents de la RATP dans les différentes actions menées sur le terrain.* »

En fait, Christophe Louis travaille ici depuis janvier 2001, date de l'ouverture de l'agence de Créteil, qui compte dix-huit personnes. Son rôle est clairement défini : il doit coordonner les actions de prévention dans le département et nouer des relations avec les associations, les élus, les institutions. Tous les trois mois environ, il réunit les agents du Bus, du Métro et du RER – « *Auparavant, ils ne se connaissaient pas et menaient des actions chacun dans leur coin* » –, ainsi que des responsables d'association ou parfois de l'Éducation nationale et des municipalités.

Christophe Louis collabore avec les missions locales pour l'emploi. « *Nous les informons de nos besoins de recrutement, explique-t-il, et ils nous proposent des candidatures.* » L'idée, bien sûr, étant de faciliter le recrutement de jeunes des quartiers. Des actions originales sont menées pour aller au-devant de ces jeunes. Le « ville bus », par exemple, est un véhicule de la RATP spécialement aménagé avec une expo, une borne interactive, qui s'arrête « *là où il n'y a rien, ni mairie, ni école, ni, souvent, service public* ».



Michel Labed, responsable prévention et sécurité au centre Bus de Vitry.

RATP/GILLES ALIGON



Aider les jeunes par la pratique du golf, c'est l'affaire de Bill Owens.

RATP/GILLES ALIGON



Christophe Louis, responsable de la prévention urbaine à l'agence territoriale de Créteil.

RATP/GILLES ALIGON

Des agents

Il y a des jours où l'école transporte les enfants... La visite des agents de la RATP autour du kit pédagogique fait partie de ceux-là. Présentation live de ce mode d'information éducative.

On ne sait pas trop si la classe a réellement commencé... Dans le brouhaha général, Michel Pereira, dans sa tenue RATP, propose aux enfants de consulter un jeu de l'oie dans lequel on retrouve pêle-mêle Serge Gainsbourg et son *Poinçonneur des Lilas*, les monuments de Paris, les cent ans du métro et le « ticket chic et choc »... Petit à petit, Michel s'impose. À son côté, il y a Sylvie Ensargueix, une assistante de la ligne A du RER. Visiblement, tous deux connaissent bien ce collège de Boissy-Saint-Léger – « *dans une ZEP banale* », comme dit Jean-Noël Bernard, le proviseur –, en particulier cette classe de sixième. Les gosses connaissent aussi leurs interlocuteurs, puisqu'ils les appellent par leurs prénoms...

La règle consiste à dire un chiffre et à se reporter au jeu de l'oie. Combien y a-t-il de stations dans le métro? « *Vingt-huit!* » hasarde Bilel. « *Non, il n'y en a pas deux par ligne*, explique Sylvie, *mais si chaque station représentait un jour, lorsque tu les aurais toutes faites, tu aurais vieilli d'un an!* – *Trois cent soixante-cinq!* » lance alors, triomphante, une voix dans le fond. Vient ensuite le moment du jeu de rôle. Akim est assis sur une chaise, contre le tableau, il est le voyageur du bus, Ralph est le contrôleur. Michel tombe alors la veste et la passe à Ralph, ainsi que sa cravate. « *Comme ça, tu as l'air d'un vrai contrôleur.* » Mais l'autre a l'air un brin emprunté dans ce costume trop grand pour lui... Il s'approche du voyageur : « *Pouvez-vous me montrer votre ticket, s'il vous plaît?* » Akim ne se fait pas prier : « *Casse-toi du train!* j'suis

très classe



Les animations des agents de la RATP dans des classes permettent aux enfants d'appréhender les notions de civisme aussi bien en théorie qu'en pratique. Ci-dessus, une ligne fictive, imaginée par les enfants.

chez moi ici! » La discussion peut alors commencer. « *Que fait-on dans ces cas-là?* » interroge Sylvie. « *On tire sur le frein!* » propose une voix. « *Imagine que ta mère soit dans le train, explique alors Michel, et qu'elle doive aller chercher ton petit frère chez la nourrice, qu'est-ce qui va se passer pour elle si le train s'arrête? Que va dire la nourrice?* » Une seule solution, il faut négocier, pas facile...

« *Ce genre de situation arrive tous les jours, explique alors Sylvie, il y a des règles qu'il faut respecter, s'il avait acheté son billet, il n'y aurait pas de problème...* » Pourquoi faut-il payer son ticket? Pour que le

train marche, il faut payer l'électricité... Célia Doucet, leur jeune prof de français approuve. « *Les enfants adorent cette visite mensuelle, raconte-t-elle après la classe, ils apprennent beaucoup de choses sous une forme ludique, et puis, ils se rendent compte qu'il existe des règles partout, pas seulement en classe.* » Ils expliquent même Paris à leurs correspondants d'un collège de Soissons, avec lesquels ils sont en contact par Internet, grâce à ce que leur racontent les agents de la RATP. « *Alors que la plupart d'entre eux n'ont jamais mis les pieds dans la capitale* », affirme le professeur de français. ●●●

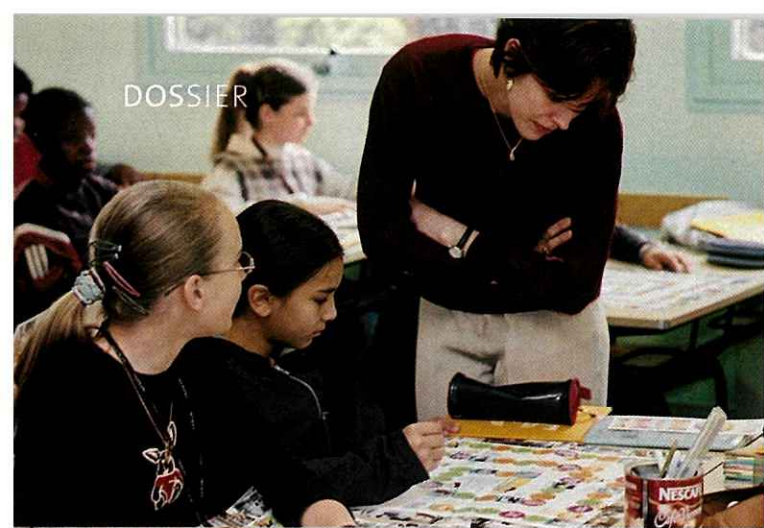
Le kit fête ses dix ans

Le kit pédagogique, ensemble de documents qu'utilisent les agents qui se rendent dans les classes, a fêté ses dix ans, le 17 juin dernier à la Maison de la RATP, où une immense fresque, constituée des dessins des enfants, a été inaugurée par Anne-Marie Idrac. Les interventions concernent les classes de CE1 jusqu'à la troisième. Durant l'année scolaire 2002-2003, 34 300 élèves ont ainsi reçu la visite de 450 agents volontaires de la RATP, dans le cadre de l'opération «*Mon territoire c'est ma ville*».

IMAGINER UNE LIGNE DE BUS...

C'est vraiment une belle idée... explique Jean-Claude Zaoui, aujourd'hui chargé de prévention au département Bus. Il s'agit de créer, avec les élèves, une ligne fictive de bus. Tout y passe : l'étude de la carte de la ville et de ses lieux importants (la mairie, l'école, le commissariat, le centre culturel et l'ANPE...), la création du parcours du bus, l'invention d'un ticket (« *car rien n'est gratuit* »), le règlement intérieur... Puis, lorsque tout est prêt, le bus, décoré pour la circonstance, circule sur le parcours inventé par les enfants, avec un vrai machiniste de la RATP. Les gosses sont dedans, aux arrêts ils interpellent les passants, qui parfois les accompagnent... Aujourd'hui, de nombreux machinistes, des

mainteneurs, régulateurs et animateurs des lignes de Pantin et de Garges, partent dans les écoles à la rencontre des collégiens. Menée depuis 1996, l'expérience a déjà eu lieu une bonne quinzaine de fois, et ce n'est pas terminé... Cette année, quatre classes dans les communes d'Aubervilliers, de La Courneuve, de Saint-Denis et de Pantin ont réalisé leur ligne fictive. Le 17 mai dernier, quatre nouveaux bus dont le parcours a été imaginé par les élèves ont sillonné ces villes pendant une journée. « *La relation entre les agents de la RATP et les jeunes en est bouleversée*, explique Jean-Claude Zaoui. *Un jour, un enfant m'a dit : "Quand je serai grand, je serai machiniste, comme toi."* C'est un des plus beaux compliments que j'ai reçus dans ma vie... »



Une vraie complicité s'est instaurée au fil du temps entre Sylvie Ensargueix, pionnière de l'activité, Michel Pereira et les enfants.



RATP/BERTRAND CHABROL

●●● Sylvie et Michel, de leur côté, sont satisfaits. Sylvie est une pionnière dans cette activité, elle a commencé en 1993. C'est elle qui a recruté Michel. « *Moi, j'avais commencé alors que j'étais machiniste sur un bus, dans le cadre de l'action "citoyenneté", nous emmenions des enfants des banlieues à la mer pour les vacances. Ils n'avaient pas grand-chose, une brosse à dents et une paire de tennis coupés.* » En fait, sur la ligne A, une douzaine d'agents de station et sept conducteurs participent à ces actions dans les écoles. « *Au début, nous faisons cela de notre propre chef, explique Sylvie, et tout allait bien si la hiérarchie était compréhensive, ce qui n'était pas toujours le cas. Aujourd'hui, c'est différent, nous sommes structurés et nous sommes beaucoup à le faire...* »

Après les échanges en classe, tout le monde sur le terrain « *pour une journée de visite* ». Pour l'occasion, la RATP met un RER spécial à disposition pour la visite du poste central de commandement à Vincennes. À l'aller, la moitié de la classe fait le voyage dans la loge

du conducteur, l'autre moitié au retour... Puis le train passe dans les rouleaux du nettoyage. « *Les gosses adorent cela* », raconte Sylvie, avec un petit sourire attendri. Puis tout le monde se rend à la cantine, où elle a réussi à négocier un demi-tarif. L'après-midi est consacrée à la visite du garage où l'on nettoie les tags – « *mais sans faire la morale* » – ou aux maîtres-chiens. La découverte de lieux généralement fermés au public est très valorisante, elle favorise une prise de conscience plus nette des problèmes abordés en classe. Chaque année, est organisé un concours entre toutes les classes concernées par ce programme pédagogique. Cette année, il s'agit de faire des dessins sur le thème « *Réinventons la ville ensemble* ». Les récompenses varient selon les années. Sylvie raconte : « *L'an dernier, dans la classe gagnante de Champigny, il y avait huit gosses à peu près illettrés. Ils ont donc enregistré un poème chanté sur une cassette... Ils étaient heureux d'avoir gagné.* »

Association de bienfaiteurs

Le centre bus de Saint-Maur compte parmi ses agents, Fabrice Ferjule, carrossier de son métier et passionné de rallye automobile. Encouragé et rejoint par plusieurs collègues de travail, Fabrice a créé son association TeamFab Racing en 2002, signe une convention avec le centre Bus, ce qui lui permet de pouvoir effectuer dans le centre des travaux sur son véhicule sur son temps personnel. Jusque-là rien de très extraordinaire, si ce n'est que Fabrice Ferjule et Christian Hury, responsable prévention et sécurité du centre Bus, ont eu ensemble l'idée d'associer à cette opération des jeunes du Centre de formation automobile (CFA) Andrieu de Saint-Maurice, avec qui il y avait des problèmes sur la ligne de bus 111. Les jeunes participent aujourd'hui aux travaux au centre de formation – notamment en carrosserie – et assistent aux compétitions parrainées par le Conseil général et le journal *GTI Mag*. Leur hébergement, lors des rallyes, est financé par la Fondation RATP.



RATP/GILLES ALLICON

L'association TeamFab Racing s'est ouverte aux jeunes du Centre de formation automobile Andrieu de Saint-Maurice.

La Fondation RATP

Quelle est la démarche de la Fondation RATP ?

Aider les associations qui, dans les quartiers difficiles, agissent pour l'intégration des jeunes et l'insertion sociale et professionnelle : tel est l'objectif de la Fondation RATP, créée en 1995 et présidée par Anne-Marie Idrac. Évidemment, cet objectif s'inscrit pleinement dans la démarche générale de l'entreprise, qui entend développer sa politique de prévention éducative et citoyenne sous des formes variées. « *La Fondation, explique Marie-Hélène Pierrès, sa secrétaire générale, subventionne des projets qui lui sont présentés, tous doivent être menés en Ile-de-France et agir en faveur de la cohésion sociale. Elle n'apporte, volontairement, pas d'aide au budget de fonctionnement des associations, afin de ne pas les rendre dépendantes d'elle.* » Pour cela, les associations candidates doivent présenter leur projet devant un comité d'évaluation, qui prend la décision d'apporter un

soutien ou non. En 2002, la Fondation a ainsi subventionné trente-trois projets. Parmi lesquels un chantier école de construction de yoles, avec des jeunes en voie de désocialisation, pour les aider à sortir d'une logique d'échec et retrouver une confiance dans leur avenir, notamment sur le plan professionnel, ou encore le « golf éducatif », qui se propose de faire avec des jeunes en difficulté un travail sur leurs comportements, la maîtrise de soi, le respect des autres et de l'environnement par la pratique de ce sport... La Fondation, comme c'est la règle pour toutes les fondations d'entreprise, a sa propre autonomie par rapport à la RATP et reçoit une dotation pour cinq années, d'un montant annuel de 450 000 euros, les subventions qu'elle alloue étant très variables, 2 000 euros pour certains projets, jusqu'à 25 000 euros pour d'autres, la moyenne se situant à 10 000 euros...



Marie-Hélène Pierrès,
secrétaire générale de
la Fondation RATP.

« Savoir se conduire pour savoir conduire »

Recruter des jeunes en difficulté pour construire des crosscars, c'est l'idée de Jean-Pierre Liset, président de l'Amicale autos historiques des travaux publics...

Entre les lignes - Votre association organise des compétitions de « crosscars » avec les lycées, de quoi s'agit-il ?

Jean-Pierre Liset : En fait, tout a commencé d'une façon anodine. Nous étions quelques amoureux d'automobiles anciennes et nous occupions nos années de retraite à en profiter. Nous allions sur les circuits avec nos belles voitures des années 1960. C'est alors que nous avons rencontré des gamins. Trois d'entre eux se sont montrés passionnés par ce que nous faisons. En 1996, la Fédération de sport automobile a lancé une opération de recrutement de pilotes pour des courses de crosscars, des petites monoplaces de compétition. Nous avons alors proposé d'aller au lycée Charles-Petiet à Villeneuve-la-Garenne. Quatre gamins, à la limite de la déscolarisation, ont ainsi pu être recrutés. Nous avons ensuite étendu l'expérience, et, cette année, cent cinquante jeunes des Hauts-de-Seine sont concernés.

Entre les lignes - Comment cela se passe-t-il ?

Jean-Pierre Liset : Le crosscar arrive au lycée en kit, et les enfants doivent le construire. L'intérêt, c'est que tout le monde prenne part à cette activité, le professeur de méca-

nique bien sûr, mais aussi celui de français ou d'anglais... Pendant la construction du crosscar sur un circuit de karting, des cours de découverte de la voiture sont donnés avec un mulet (ou prototype). Puis viennent les compétitions. Pendant des semaines, tout tourne autour de la voiture. C'est aussi l'occasion de parler de respect, de civisme. Une règle s'impose : la rue se partage et n'est pas un espace de jeu. Notre association a ainsi formé six animateurs qui vont donner des cours dans les collèges et les lycées. Tous viennent de quartiers difficiles...

Entre les lignes - Et la Fondation RATP ?

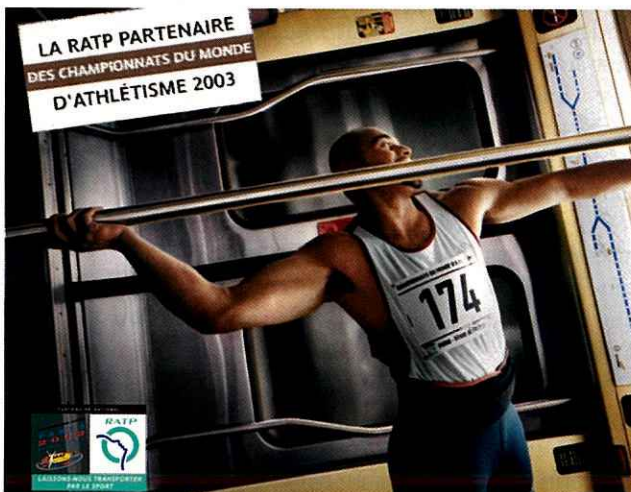
Jean-Pierre Liset : Elle nous apporte à la fois un soutien financier : en quatre ans nous avons reçu de sa part deux fois 15 000 euros et un soutien humain important. En effet, des agents de l'entreprise s'impliquent dans le challenge Crosscar en transportant les gamins sur les circuits. Un projet de réaménagement d'un bus réformé en vue de sa transformation en paddock est en cours d'étude.

Une campagne athlétique

La RATP, partenaire national des neuvièmes championnats d'athlétisme, s'engage pour l'esprit du sport. Un partenariat qui va bien au delà d'une simple campagne d'affichage. A vos marques, prêts, sprintez !

1 LIGNES DE SPORT

L'entreprise s'affiche et dans le même temps promeut en grand l'événement. Ainsi, trois panneaux au format 4 x 3 mètres sont visibles en ville, sur les quais du métro et du RER. Réalisés par l'agence Euro Rscg-BETC, ces visuels consacrent chacun un mode de la RATP : un lanceur de javelot s'exerçant avec la barre de préhension pour le RER, la chaussure troquant les célèbres trois bandes contre les couleurs de cinq lignes de métro et les couloirs du sprint avec un couloir de bus. Même concept pour les trois affiches, croiser les valeurs de la RATP avec celles de l'athlétisme : rapidité et mobilité.



RATP



2 LA MAISON DU SPORT

La Rue intérieure qui relie dans la Maison de la RATP, le 189, rue de Bercy au 54, quai de la Rapée revêt également les couleurs de Paris 2003. Au sol, une piste d'athlétisme de 104 mètres de long a été offerte et posée par la société Mondo, une entreprise italienne qui est une référence en la matière puisqu'elle a installé notamment la piste du Stade de France. Aux côtés de cette piste, une fresque présente les temps forts de l'athlétisme mondial et ceux des transports et de la RATP.

DR



3 TOUTE(S) VOILE(S) DEHORS

Toujours à la Maison de la RATP, la grande voile située à l'entrée du côté de la rue de Bercy flotte, à plus de trente mètres de hauteur, aux couleurs des exploits sportifs à venir et reprend la signature de l'entreprise pour cet événement: «Laissons-nous transporter par le sport». Elle intègre également la ligne graphique créée pour la RATP par l'agence Leroy Tremblot pour les championnats du monde (trois sportifs qui courent, lancent ou sautent). Côté 54, quai de la Rapée, un adhésif micro-diffusant, procédé



totallement inédit, représentant le logo des championnats, recouvre la grande tour en verre. Elle s'illuminera dès la nuit tombée et sera ainsi visible du métro, du pont Charles-de-Gaulle, du quai de la Rapée et du quai d'Austerlitz...



4 TOUJOURS EN LIGNE

Pour tout savoir sur cet événement, le site intranet sur Netilus permet de suivre l'actualité du partenariat RATP avec les championnats du monde d'athlétisme. On y trouve de nombreux reportages et galeries photo, le plan transport, le calendrier des épreuves, les chiffres clés et même un billet mensuel de Needy Guims, athlète de haut niveau de la RATP, qui participera à la compétition. Pour les internautes, le site ratp.fr consacre une rubrique consacrée à la manifestation sportive. Accessible dès le portail, elle relaie les actions et événements de Paris 2003. De plus, depuis le mois de juillet, la page d'accueil du site web reprend la ligne graphique de l'entreprise.

Marathon Men

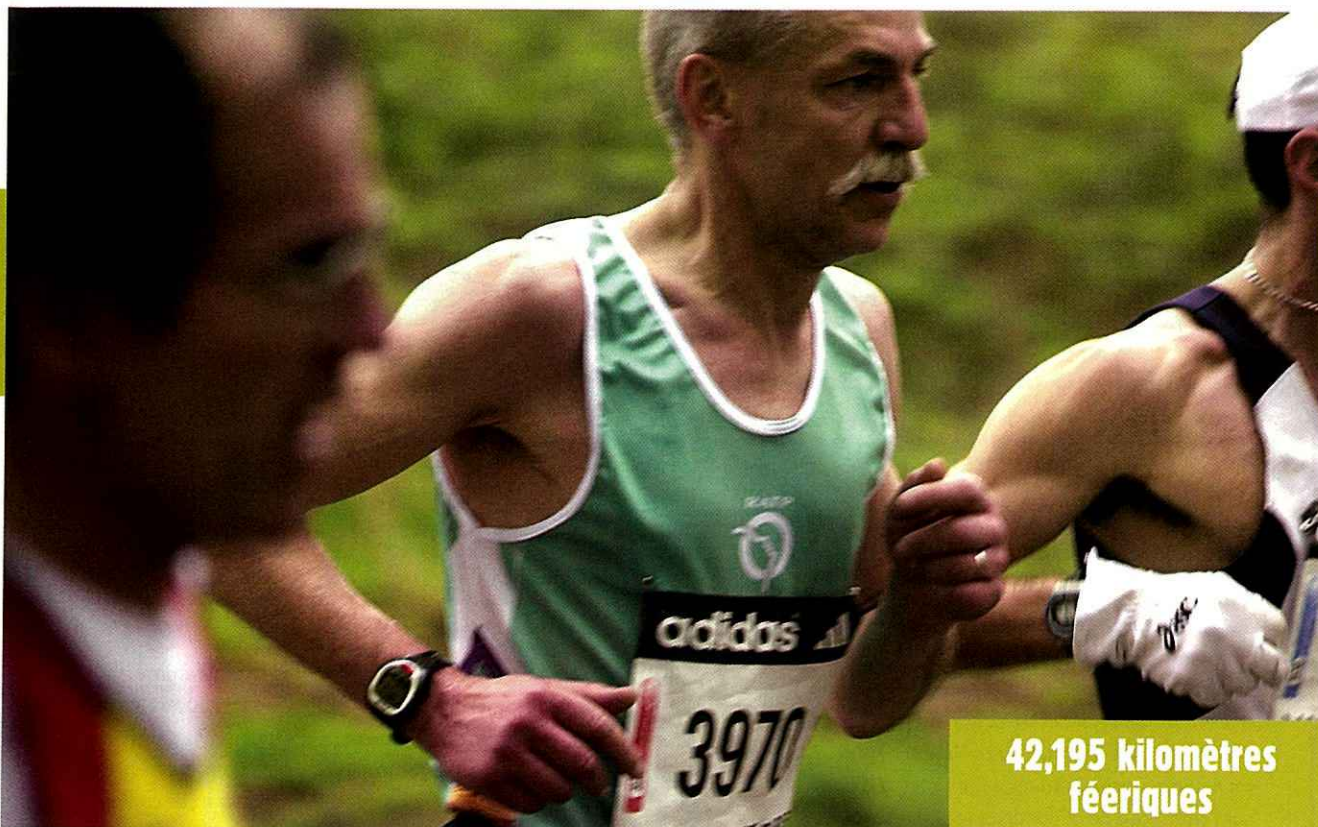
Le marathon des IX^{es} Championnats du monde d'athlétisme ne pouvait bénéficier de meilleure promotion que le spectacle proposé par les forçats du bitume à l'occasion du 25^e Marathon de Paris. Foulées d'entraînement...



Cette vingt-cinquième édition du Marathon de Paris, qui s'est déroulé le 6 avril dernier, a été l'occasion pour les partenaires nationaux des IX^{es} Championnats du monde d'athlétisme – la Caisse d'épargne, Gaz de France et la RATP – de promouvoir cet événement par leur présence au Marathon-Expo et tout au long du week-end. En effet, Marathon-Expo à la Porte de Versailles est le rendez-vous incontournable des professionnels du «running», des pratiquants de la course à pied et des amateurs de sport. C'est aussi le lieu de passage obligé pour les trente mille coureurs qui viennent y retirer leur dossard et leur puce de chronométrage (permettant d'établir les résultats de chacun des participants).

Transportés par le sport

Gratuite pour le public, cette manifestation a accueilli quelque soixante mille visiteurs en deux jours et demi. L'occasion, pour l'entreprise, de présenter sur un stand le Plan transport pour Paris 2003 (cf. Ell n° 127), les sportifs de haut niveau de la RATP, et d'afficher sa signature pour l'événement: «Laissons-nous transporter par le sport». Côté course, le Kényan Mike Rotich s'est offert le record de l'épreuve et la huitième performance mondiale de tous les temps en bouclant les 42,195 kilomètres



GILLES ALIGON/RATP

42,195 kilomètres féeriques

Les 30 et 31 août prochain, pour l'épreuve du marathon des Championnats du monde d'athlétisme investiront Paris : le samedi 30, les marathoniennes, puis, le dimanche 31, leurs homologues masculins. Ils sillonneront la capitale avant de rallier le Stade de France. Imaginé par Alain Spira, directeur délégué de la compétition au sein du Comité d'organisation Paris 2003 Saint-Denis, le parcours est destiné à mettre en valeur l'architecture et le patrimoine historique et culturel de Paris. Les concurrents s'élanceront du parvis de l'Hôtel de Ville et parcourront 42,195 kilomètres. L'épreuve passera par la Bastille, la place des Vosges, le musée du Louvre, les Champs-Élysées (dans le sens de la montée), le pont d'Iéna, devant la tour Eiffel pour finir dans l'arène du Stade de France. Un parcours magique...

en 2 h 6 min 33 s. Second, le Français Benoît Zwierzchlewski a par ailleurs égalé la meilleure performance européenne jamais effectuée en 2 h 6 min 36 s (avec le Portugais Antonio Pinto). Prometteur, donc, dans la perspective des Championnats du monde de Paris-Saint-Denis... Treizième lors des Championnats du monde d'Edmonton, Benoît Zwierzchlewski s'affirme ainsi comme l'un des candidats au podium le 30 août prochain. Chez les dames, la victoire est revenue à la Kényane Beatrice Omwanza avec 2 h 27 min 43 s devant l'Italienne Rosaria Console. Pas moins de cinq Françaises se sont hissées parmi les dix premières.

Challenge inter-entreprises

La RATP s'est illustrée lors de cette édition dans le challenge inter-entreprises. Avec plus de trois cent cinquante agents participants, l'entreprise

s'est imposée et a remporté le challenge du nombre. Par ailleurs, les coureurs ont accompli une véritable performance, puisque la RATP est arrivée deuxième au challenge du meilleur temps parmi cent trente-quatre entreprises (calculé sur les cinq meilleurs temps des coureurs de chaque équipe) derrière la brigade des sapeurs-pompiers de Paris et devant Azur Assurances.

YAN RODRIGUEZ



BERTRAND CHABROL/RATP



Le résultat des comptes 2002

Fin mars, le conseil d'administration de la RATP a arrêté les comptes de l'entreprise pour l'année 2002. Présentation des points essentiels.

Environnement économique plus difficile, charges de fonctionnement alourdies : les résultats 2002, troisième année d'application du contrat passé avec le Stif, n'ont pas atteint le niveau que s'était fixé la RATP ni celui des deux années précédentes. Cependant, la croissance du trafic, qui traduit un nouveau record annuel, a limité les effets sur l'entreprise de ce contexte tant externe qu'interne. Ainsi, malgré le léger fléchissement de ses résultats, la RATP préserve ses marges de manœuvre pour son développement.

LE RÉSULTAT NET

L'exercice 2002 se solde par un excédent de 23,5 millions d'euros. Bien qu'en retrait de 7,8 millions d'euros par rapport à celui de 2001, il permet un intéressement des salariés s'élevant à 7 millions d'euros. D'où un bénéfice de 16,5 millions d'euros.

LE CHIFFRE D'AFFAIRES

Les recettes totales du trafic (nombre de titres vendus multiplié par leurs prix contractuels) progressent de 3,3 % par rapport à celles de 2001. Elles s'élèvent, après application de la clause de partage des risques avec le Stif, à 2 536 millions d'euros (la fréquentation du réseau pouvant évoluer à la hausse comme à la baisse, une clause du contrat vient encadrer ce risque. Comme ce fut le cas en 2000 et 2001, les objectifs fixés par le Stif ont été dépassés). Les recettes publicitaires, en revanche, n'ont pas progressé cette année, du fait de la conjoncture.

LES DÉPENSES D'INVESTISSEMENTS

Elles représentent 622 millions d'euros. Le programme interne (501 millions d'euros) est totalement couvert par la capacité d'autofinancement de l'entreprise (522 millions d'euros). Il porte notamment, pour 333 millions, sur des opérations de qualité de service, d'amélioration, de confort, de modernisation et de gros entretien, 167 millions sont consacrés au matériel roulant des différents réseaux. Par ailleurs, 56 millions concernent des opérations du contrat de plan État/Région (prolongement de la ligne 14 et du T1 essentiellement), et 37 millions des investissements destinés à préparer le développement de l'entreprise hors d'Ile-de-France, à la suite du rapprochement avec Transdev.

LES CHARGES DE FONCTIONNEMENT

Elles connaissent une forte évolution (+ 3,8 %), une hausse supérieure au gain lié à la croissance. Elle s'explique, d'une part, par les coûts induits par l'achèvement de la mise en place de l'ARTT et l'augmentation des frais de personnel et, d'autre part, par les renforcements d'offre réalisés au cours de l'année, en accord avec le Stif. L'excédent d'exploitation s'élève à 442 millions d'euros, soit 15,2 % du chiffre d'affaires. Il ne progresse que faiblement par rapport à 2001, malgré la bonne évolution des recettes, en raison de la croissance importante des charges. Les coûts unitaires de production du transport (coût à la voiture-kilomètre) connaissent une évolution modérée du fait de la croissance de l'offre. Le coût total au voyage augmente de + 2,5 %. Le renforcement de l'offre et la progression du trafic ont ainsi permis une amélioration de la productivité.

NADINE GUÉRIN



Le clos de la Dhuis.



Villa Torpédo.

ACHETER EN SEINE-SAINT-DENIS

Habitation Transports du groupe RATP propose deux nouveaux programmes d'accèsion à la propriété :

- « **Le clos de la Dhuis** », six maisons de cinq pièces à Bagnolet, à 700 mètres de la station Mairie-des-Lilas (ligne 11). Vendues à partir de 184 000 euros, ces maisons de ville comportent parking et jardin.

Commercialisation :

Detrez Développement : 01 46 99 10 53.

- « **Villa Torpédo** », dix-huit maisons de ville à Saint-Denis, en partenariat avec DCF, situées à 300 mètres de la station Carrefour-Pleyel (lignes 13). Ces habitations de quatre et cinq pièces, comprenant parking, cave, jardin ou terrasse, sont vendues à partir de 169 000 euros.

Commercialisation : Groupe Élysées : 01 42 42 27 27.

Ces offres bénéficient de conditions préférentielles pour le personnel du groupe RATP jusqu'au 15 septembre 2003.

EXPÉRIMENTATION WIFI

Naxos, l'une des deux filiales de télécom de la RATP, a lancé au mois d'avril l'expérimentation de bornes Wifi (échange de données sans fil à haut débit, donc d'accès à Internet). Pour commencer, une douzaine de points d'accès seront déployés sur l'espace public au voisinage du trajet de la ligne de bus 38 (Gare-du-Nord - Porte-d'Orléans). La plate-forme en cours de réalisation, baptisée Wixos (Wifi extensible aux opérateurs de services) est conçue pour être ouverte à tous les opérateurs et intégrateurs de service. Par leur intermédiaire, elle s'adresse à tous les intervenants dans la ville, entreprises publiques et privées, mais aussi citoyens et touristes dans leurs déplacements.

Pour en savoir plus :

www.telcite.fr/naxosfr.htm.



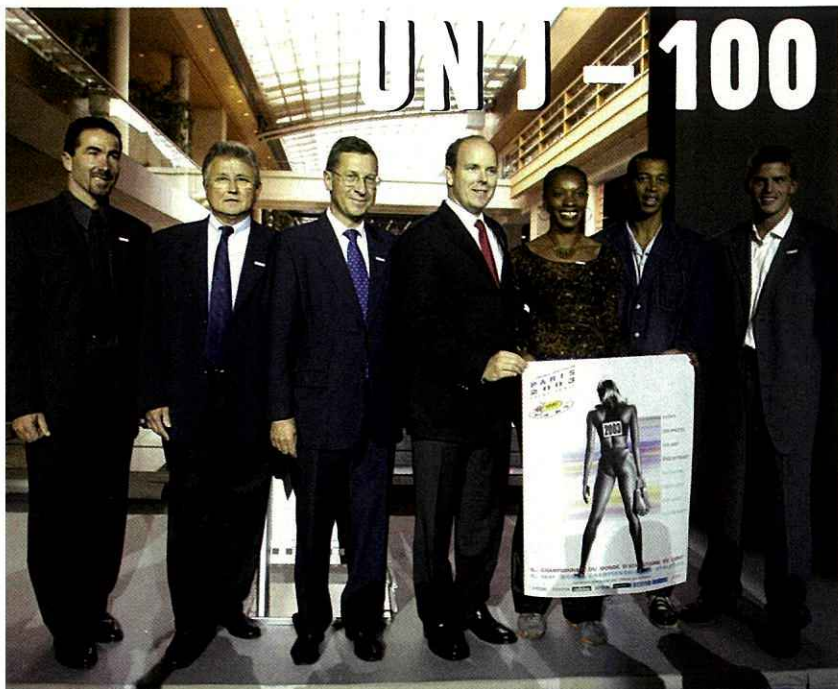
JEAN-FRANÇOIS MAUBOUSSIN/RATP

LE 72 A 60 ANS

Le 1^{er} mai, le centre bus de Point du Jour a fêté les soixante ans de la ligne 72 Parc-de-Saint-Cloud - Hôtel-de-Ville. Les machinistes de la ligne se sont engagés bénévolement pour célébrer cet événement. Un livre sur l'histoire de la ligne 72 depuis 1900 a été édité en collaboration avec les machinistes, le centre bus et le Patrimoine. Une exposition de photos et de vieux bus a eu lieu à la gare routière de la Porte-de-Saint-Cloud. Quatre anciens bus ont repris du service sur l'itinéraire du toute la journée. Un ticket commémoratif a été remis aux clients à leur montée dans le bus.

UN J - 100

TRÈS PEOPLE



JEAN-FRANÇOIS MAUBOUSSIN/RATP

Pour célébrer la date symbolique du J - 100, le GIP Paris-2003-Saint-Denis a fait du 15 mai une journée particulière. Ainsi, trois cents invités ont été conviés à la Maison de la RATP (par ailleurs siège du GIP Paris-2003-Saint-Denis) pour découvrir l'affiche officielle des championnats du monde d'athlétisme. Une affiche inspirée d'une photographie extraite de l'ouvrage Femmes athlètes* et dévoilée par Luc Alphand (ex-champion du monde de ski et aujourd'hui coureur automobile), Michel Jazy (président du comité de parrainage Paris 2003), le préfet Jean Dussourd (président du GIP Paris 2003), le prince Albert de Monaco, Odiah Sidibé, Stéphane Diagana et Jean Galfione, tous trois membres de l'équipe de France d'athlétisme.

* Une galerie de portraits de représentantes de l'équipe de France éditée par le perchiste Jean Galfione et le photographe Vincent Ohl, dont le produit des ventes est entièrement reversé à l'association Sport sans frontières.

AUBER SATELLISÉ

Eutelsat, le Centre national d'études spatiales, l'Agence spatiale européenne, la mairie de Paris et la RATP ont investi, du 23 avril au 4 mai, la salle d'échanges de la gare d'Auber afin d'expliquer les nombreuses utilisations du satellite dans la vie de tous les jours (Siel, Aigle, etc.). Ainsi, des forums animés par des experts, une exposition visuelle sous forme de questions-réponses démontrant les « plus » citoyens comme les déclinaisons pour la télévision, l'Internet, la localisation et la télémédecine ont été proposés aux voyageurs. Enfin, une exposition-concours, « Timbre pour l'espace », organisée en partenariat avec les écoles parisiennes était présentée.

Le Prix du timbre lauréat a été remis à la classe gagnante, le 29 avril, par Claudie Haigneré, ministre déléguée à la Recherche et aux Nouvelles Technologies.



DR

L'AVENIR AU CENTRE DE LA VILLE

Le 26 avril, le centre bus des Pavillons-sous-Bois et la ville lancent le service urbain de Drancy afin de faciliter l'accès du quartier de l'Avenir au centre-ville. La ligne 551, Stade-Charles-Sage - Drancy circule de 6 h 35 à 19 heures. Ce nouveau

service permet d'adapter les tableaux de passage à la demande pour permettre un service privilégié. Deux services urbains identiques à Noisy-le-Sec et Bondy ont rendu possible un taux de

fraude inférieur à 6 % à la moyenne du secteur et une augmentation de la fréquentation de 36 %. À la demande des communes, le centre bus est prêt à développer d'autres services urbains du même type.

MICROBUS À ACHETER

Le 19 mars, la RATP et la société Gruau ont signé l'acquisition de vingt Microbus. En janvier 2003, une première démonstration avait permis à la RATP de découvrir ce prototype de bus novateur. Une seconde démonstration dévoilera une motorisation hybride, électrique et diesel. Les trois premiers Microbus devraient être livrés en mars 2004. Des tests techniques doivent être effectués avant leur mise en service. Les Microbus prendraient leur service en septembre 2004. L'étude du site d'expérimentation est en cours, la décision du secteur d'affectation des Microbus devant être prise fin 2003. Parmi les partenaires du projet, seul



DR

Kéolis a fait l'acquisition d'un bus pour Laval. Les autres partenaires devraient suivre. Une présentation du Microbus est faite les 19 et 20 juin à Mulhouse aux journées de l'Association pour la gestion indépendante des réseaux (Agir).

LES BEAUX-ARTS OCCUPENT LA 14

Pendant un mois (du 6 mai au 2 juin), la RATP a accueilli l'exposition « Les Beaux-Arts empruntent le métro » dans les vitrines culturelles de la ligne 14. Situées dans les stations Madeleine, Pyramides, Gare-de-Lyon et Bercy, ces vitrines, au contenu fréquemment renouvelé, sont consacrées à la création contemporaine qui trouve ainsi le moyen de toucher le plus grand nombre. Cette exposition a réuni dix projets d'étudiants de l'École nationale des beaux-arts de Paris. L'occasion pour ces artistes de se confronter au grand public et de s'exprimer dans un espace hors norme.



DENIS SUTTON/RATP

NAVETTE DÉDIÉE POUR LE PARC D'AFFAIRES SILIC ORLY-RUNGIS

La Société immobilière de location pour l'industrie et le commerce (Silic) et la RATP ont mis en service le 3 mars une desserte entre l'aérogare d'Orly-Ouest et le parc d'affaires Silic Orly-Rungis. Ce service de navettes améliore la qualité des services de transport entre l'aéroport et le parc d'affaires Silic pour les chargés d'affaires. Exclusivement réservée aux locataires du parc Silic Orly-Rungis, cette navette (Mercedes OA 412 de vingt-deux places) roule du lundi au vendredi (sauf en août et les jours fériés) avec une fréquence de passage toutes les trente minutes. Pour en savoir plus : www.emif.fr.

NEW YORK DIT ADIEU À SES JETONS

Les New-Yorkais ont dit adieu à leurs jetons de métro créés en 1953. N'étant utilisées que par moins de 10 % des voyageurs, la Metropolitan Transportation Authority (MTA) a donc supprimé les petites pièces frappées de la phrase « *Good for one fare* » (valable pour un trajet). Les clients se servent désormais de cartes magnétiques.

Brèves

CERTIFICATION INTÉGRALE

Le centre bus Lebrun peut se prévaloir d'être une figure emblématique de la certification, puisque la totalité du centre bus se voit accorder la certification ISO 9001. Si d'autres unités ont mis tout en œuvre pour être certifiées, il est à noter que la certification d'un centre bus dans son ensemble est une première à la RATP. Les équipes de Lebrun sont ainsi reconnues pour la qualité de leurs résultats.



DENIS SUTTON/RATP

LA CULTURE EN ROUE LIBRE

Depuis le 6 avril, et jusqu'au mois de septembre, les Franciliens peuvent allier pratique sportive et découverte du patrimoine de leur région. En effet, chaque dimanche, cinq balades guidées à caractère culturel sont lancées par le comité régional du tourisme Paris-Ile-de-France, la RATP et son service vélo Roue Libre. Ces promenades s'étendent sur 10 à 27 kilomètres. Elles sont programmées pour une journée (selon trois niveaux de difficulté) au prix unique de 40 euros. L'ensemble des prestations comprend un petit déjeuner d'accueil au départ du circuit, la mise à disposition du vélo, l'accompagnement tout au long du parcours et la visite de deux sites

culturels. Pour les randonnées de plus de 20 kilomètres, un retour avec navette est prévu.

Pour en savoir plus : www.citefutee.com (rubrique « sortir ») ou Maison Roue Libre au 1, passage Mondétour (forum des Halles), Paris 1^{er}, ouverte sept jours sur sept, toute l'année de 9 heures à 19 heures. Renseignements et inscriptions au 0810 44 15 34.



BERTRAND CHABROL/RATP

RENFORCEMENT DES LIGNES DE BUS

Les services de bus de Paris et de sa banlieue proche ont été renforcés sur huit lignes après l'aval du Syndicat des transports d'Ile-de-France. Le Stif a validé la création d'un service de bus sur les lignes 76 et 86 le dimanche, alors que la ligne 38 bénéficiera également d'un service le dimanche et d'un service en soirée sur sa partie Nord. Les lignes 38, 43, 47, 65, 76, 86, 91 et 96 connaissent un renforcement en journée et en début de soirée.



SUCCÈS À BOBIGNY

Ils furent près de mille cinq cents à venir en famille visiter les ateliers de Bobigny à l'occasion de la journée portes ouvertes du 26 avril. En dehors des séances de maquillage et des clowns prévus pour les tout-petits, la présentation des organes d'un train sous caisse depuis la fosse d'entretien et la loge de conduite remportèrent un grand succès. Comme en témoigne le livre d'or où les visiteurs ont fait part de leur intérêt pour la manifestation qui leur a fait découvrir les métiers de la maintenance.



PLAN D'ENTREPRISE : DES AGENTS MOBILISÉS

Le plan d'entreprise 2004-2006, c'est parti ! Depuis le 15 avril, des groupes de travail encadrement et opérateurs se réunissent pour appréhender les attentes, les priorités et la compréhension des agents vis-à-vis des axes stratégiques de l'entreprise. Les groupes d'opérateurs sont composés d'une dizaine d'agents d'exploitation, de maintenance ou du tertiaire, soit cent cinquante agents tous départements confondus. Les groupes d'encadrement comprennent une cinquantaine d'encadrants (cadres et maîtrise) de profils

variés. S'ajoutent à eux les sept cents agents, cadres et maîtrise, en formation Élan qui seront appelés à s'exprimer sur la démarche, ainsi qu'un réseau de jeunes cadres ayant participé à une formation action Piaf (Prospective information action formation). Ces groupes de travail, qui sont complémentaires, ont été réunis jusqu'au début du mois de juin pour alimenter le plan et participer à la conception de l'outil (contenu, forme, tonalité).

INFORMATIQUE ET LIBERTÉS

RESSOURCES HUMAINES

Conformément à la loi du 6 janvier 1978, il est porté à la connaissance du personnel la création à la RATP, à compter du 1^{er} juillet 2003, d'un traitement automatisé d'une gestion des ressources humaines individualisée et personnalisée. La première application mise en service porte sur la gestion de la formation. Les informations nominatives enregistrées sont l'identité, la formation, la vie professionnelle. Elles sont destinées aux responsables de formation. Le droit d'accès s'exerce auprès du département GIS, unité Politiques transversales, Projets et Innovation.

**LAC AR11, 54, quai de la Rapée,
75599 Paris Cedex 12.**

MÉDECINE DU TRAVAIL

Le Service de santé au travail de la RATP, sous le contrôle de l'Institut de veille sanitaire (INVS), entreprend une étude épidémiologique auprès des agents entrés à la RATP depuis le 1^{er} janvier 1980 (qu'ils soient actuellement en activité ou retraités) visant à connaître les causes de mortalité. Toutes les informations recueillies dans le cadre de cette surveillance sont couvertes par le secret médical et le secret statistique.

La loi n° 78-17 du 6 janvier 1978 relative à l'informatique, aux fichiers et aux libertés, s'applique aux données recueillies dans le cadre de la présente enquête et garantit aux personnes concernées un droit d'accès, de rectification et d'opposition pour les données les concernant. Ce droit peut être exercé en s'adressant directement auprès du médecin du travail responsable scientifique de l'étude :

**Docteur Alain Randon,
médecin du travail responsable scientifique et
technique de l'étude,
Service de santé au travail de la RATP,
26, boulevard de Picpus, 75012 Paris,
tél. : 01 404 87 570.**

Souscription

LIVRE GUIMARD EN SOUSCRIPTION

Pour tout connaître du métro Guimard, inutile de prendre un ticket. Il suffit de le découvrir dans un nouvel ouvrage, *Le Métropolitain d'Hector Guimard*, coécrit par André Mignard, responsable de la mission Guimard à la RATP (M2E), Michel Rodriguez, conducteur de métro sur la ligne 6, et Frédéric Descouturelle, deux spécialistes de l'Art nouveau. Riche de nombreux plans, dessins, cartes postales et documents d'époque inédits – retrouvés tant dans les archives de la RATP qu'à l'extérieur –, ce livre dévoile la véritable aventure du métro Guimard et de la CMP, ancêtre de la RATP. Il constitue désormais l'ouvrage de référence sur Hector Guimard et son œuvre.



DR

Coupon à renvoyer à :

Somogy éditions d'art,
57, rue de la Roquette,
75011 PARIS.

Ce livre d'art de 152 pages, format 17 x 24 cm, comprenant 220 illustrations, la plupart en couleur, sur papier semi-mat 150 g, est présenté sous reliure cartonnée.

En retournant ce bon de souscription (ou sa photocopie) avant le

15 septembre 2003, vous bénéficierez d'un prix de souscription exceptionnel de 25 € TTC, frais de port inclus (pour la France), et recevrez votre commande courant septembre 2003.

À compter du 17 octobre 2003, l'ouvrage sera mis en vente en librairie au prix de 30 €.

« LE CLUB RATP »



GILLES ALIGON/RATP

Et de cinq... Après celles de Gare-du-Nord, Antony et Denfert-Rochereau, les agences commerciales de Joinville (RER A) et Franklin-Roosevelt (ligne 1) ont ouvert leurs portes au public sous l'enseigne « Le club RATP » au cours du mois de mai. Murs et sols bleu foncé, façade entièrement

vitrée, fresque fortement éclairée aux couleurs des réseaux : le décor et l'organisation de l'espace s'adaptent à la diversité des sites rencontrés. D'ici à 2005, une trentaine d'agences seront ainsi déployées sur le métro et le RER.

C'EST SUR MA LIGNE

Le site avendrealouer.fr propose un nouveau service aux internautes utilisant ses services : la recherche d'un bien immobilier en Ile-de-France en fonction de la ligne de transport (RATP et SNCF) qui le dessert. La recherche par station ou gare est également proposée. Les plans des différents réseaux de transport viendront prochainement compléter ce nouveau service. Cette offre proposée, notamment en collaboration avec la RATP, devrait permettre de mieux s'en sortir dans



la jungle de la recherche d'un logement en Ile-de-France. À visiter : www.avendrealouer.fr.

Nom :

Adresse :

Tél. :

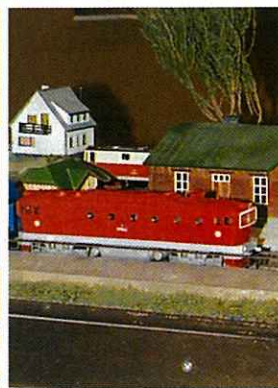
E-mail :

Oui, je souhaite bénéficier du prix de souscription et je commande exemplaire(s) de l'ouvrage *Le Métropolitain d'Hector Guimard* à 25 € = €

Je joins un chèque de € libellé au nom de Somogy éditions d'art.

Date : Signature :

Sur les lignes de l'Est



Le train électrique ? Un classique du jouet, indémodable et au succès garanti, allant même jusqu'à susciter parfois un engouement inattendu... Ainsi, Bernard Rousseau, agent de maîtrise MRB au centre bus de Lebrun, qui, ayant reçu ce cadeau à l'âge de trois ans, s'est découvert une passion pour le matériel ferroviaire des pays de l'Est (Russie, Roumanie, Pologne, Hongrie...), qu'il soit de taille réelle ou miniature. « Ces trains "collent" à l'image de leur pays et expriment une atmosphère particulière, celle de l'autre Europe aux réseaux méconnus. Même

lorsqu'ils ne sont plus à vapeur mais électriques, ils conservent un aspect désuet. Le design, les couleurs vives font qu'ils ne sont pas comme les autres. » C'est cette différence qui procure à l'ancien élève de l'école technique de Mozart – promotion 79 – un véritable dépaysement. En 1995, à la suite d'une rencontre avec deux autres passionnés comme lui des chemins de fer de l'Est et de l'Orient, naît l'association CFEF et O* dont il devient le secrétaire général. Leur ambition est d'échanger à travers des voyages, des expositions, un bulletin, informations et points de vue

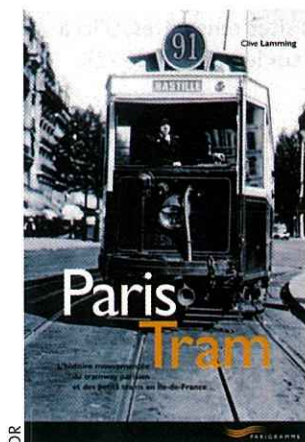
sur des réseaux touchés par la restructuration de ces pays. Durant trois années consécutives, cette petite association et sa vingtaine d'adhérents – « pas comme les autres », parce qu'ils ne s'intéressent pas qu'au matériel français – sera présente au Salon du modélisme de Porte de Versailles. Aujourd'hui, Bernard accumule dans sa maison de l'Essonne près de 150 mètres de voies – miniatures – et possède deux cents modèles, tous différents, de la marque Piko, la seule autorisée dans l'ex-RDA à fabriquer des trains miniatures. Et, quand il ne trouve pas sur le marché à un prix raisonnable ce qui l'intéresse, il réalise lui-même à l'échelle HO (1/87) des trains, ainsi que des éléments de décor – quais, gare, aiguillage... –, à partir de plans ou de photos adressés par des correspondants étrangers. Qui sait si l'histoire va se répéter, mais Bernard n'a pas résisté à offrir à sa fille un train pour ses trois ans...

*Chemins de fer de l'Est européen et de l'Orient, 5, impasse des Quatre-Coins, 91730 Chamarande.

UNE MONTRE SACRÉE

Qu'y a-t-il à l'intérieur d'une noix ? demandait Charles Trenet. Alain Drapeau (CML), lui, s'interroge sur ce qu'on peut voir dans sa petite montre squelette. Dans un style tour à tour gouaillieur ou tendre, il exprime ses goûts, ses révoltes, ses coups de cœur et ses observations. La société, décrite avec humour ou sensibilité, est parfois considérée sans pitié. Et tout cela aboutira à une définition personnelle du bonheur.

La Montre, d'Alain Drapeau, éditions Le Manuscrit, 5 bis, rue de l'Asile-Popincourt, 75011 Paris, tél. : 01 48 07 50 00, www.manuscrit.com



ÇA SE TRAM À PARIS

Tractés d'abord par des chevaux, puis par des motrices à vapeur, les tramways ont pris toute leur place à la veille de la Première Guerre mondiale. Entre-temps, on avait essayé toutes les formes d'énergies imaginables : l'air comprimé, le gaz et même la soude et l'ammoniaque ! Dans les années trente, le tramway a transporté 730 millions de voyageurs franciliens par an. Il a disparu de Paris en 1937. C'est cette fabuleuse histoire qu'évoque Clive Lamming dans son ouvrage *Paris Tram*. Après *Métro insolite*, qui nous faisait découvrir la face cachée et les coulisses du métropolitain, l'auteur nous raconte

aujourd'hui le tramway, de sa naissance à son grand retour en Ile-de-France avec les lignes T1 et T2, en attendant le tramway des Maréchaux. Pour les amateurs d'ambiance ferroviaire rétro, Clive Lamming indique également tous les lieux proches de Paris où du matériel à traction vapeur a été remis en service. Un livre d'histoire plein de petites... histoires.

Paris Tram, de Clive Lamming, éditions Parigramme, 176 pages, 19 €. En vente en librairie.

Le relookage de la station Louise-Michel à Levallois-Perret, confié à l'architecte Michel Ferranet, permet de faire entrer la lumière du jour dans le métro. Visite.



ARCHIVES/RATP

Les années béton

Ouverte à Levallois-Perret (Hauts-de-Seine) en 1937, à l'occasion du prolongement de la ligne 3 de Porte-de-Champerret à Pont-de-Levallois, elle s'appelait alors Rue-Vallier. C'est le 1^{er} mai 1946 que la station prend le nom de Louise-Michel. Révolutionnaire, anarchiste, Louise Michel participa à la Commune de Paris en 1871 et fut déportée au bagne de Nouméa en 1873, avant d'être amnistiée en 1880. Levallois, ville ouvrière, avait en effet donné, après la Seconde Guerre mondiale, des noms de héros de la cause révolutionnaire à ses rues. Cette station présente un accès de type particulier, par manque de place sur la voie publique. Situé à l'angle des rues Anatole-France et Louise-Michel, dans un pan coupé, il débouchait dans une construction en béton, en alignement des immeubles voisins. L'accès était rendu visible par un auvent sur lequel figurait, de chaque côté, l'inscription « Métro » illuminée.

Le nouveau visage de Louise-Michel

Les années lumière

Le 23 avril dernier a été inauguré le nouveau visage de Louise-Michel, dû aux bons soins de l'architecte Michel Ferranet. L'idée phare réside dans l'intégration d'une verrière dans la toiture, créant un puits de lumière éclairant l'escalier de descente. Le jour et la lumière pénètrent désormais à l'intérieur, évitant ainsi l'effet trou noir. Un relookage réussi, mené en partenariat par la ligne 3/3bis, la mairie de Levallois, qui a réalisé une fresque sur le mur mitoyen et réaménagé le mobilier urbain, et Promo Métro, qui a réhabilité les commerces jouxtant la station.

SIMONE FEIGNIER



GÉRARD DU MAXI/RATP

Stade de France



★ BITEC SAUD INC. 778 888 8888

LAISSONS-NOUS TRANSPORTER PAR LE SPORT

La RATP, Partenaire National
des 9^{es} Championnats du Monde d'Athlétisme,
qui se dérouleront à Paris du 23 au 31 août 2003.

