

ENTRE LES LIGNES

mai 2002 • n° 120

LE MENSUEL DES AGENTS DE LA PATP

A LA LOUPE

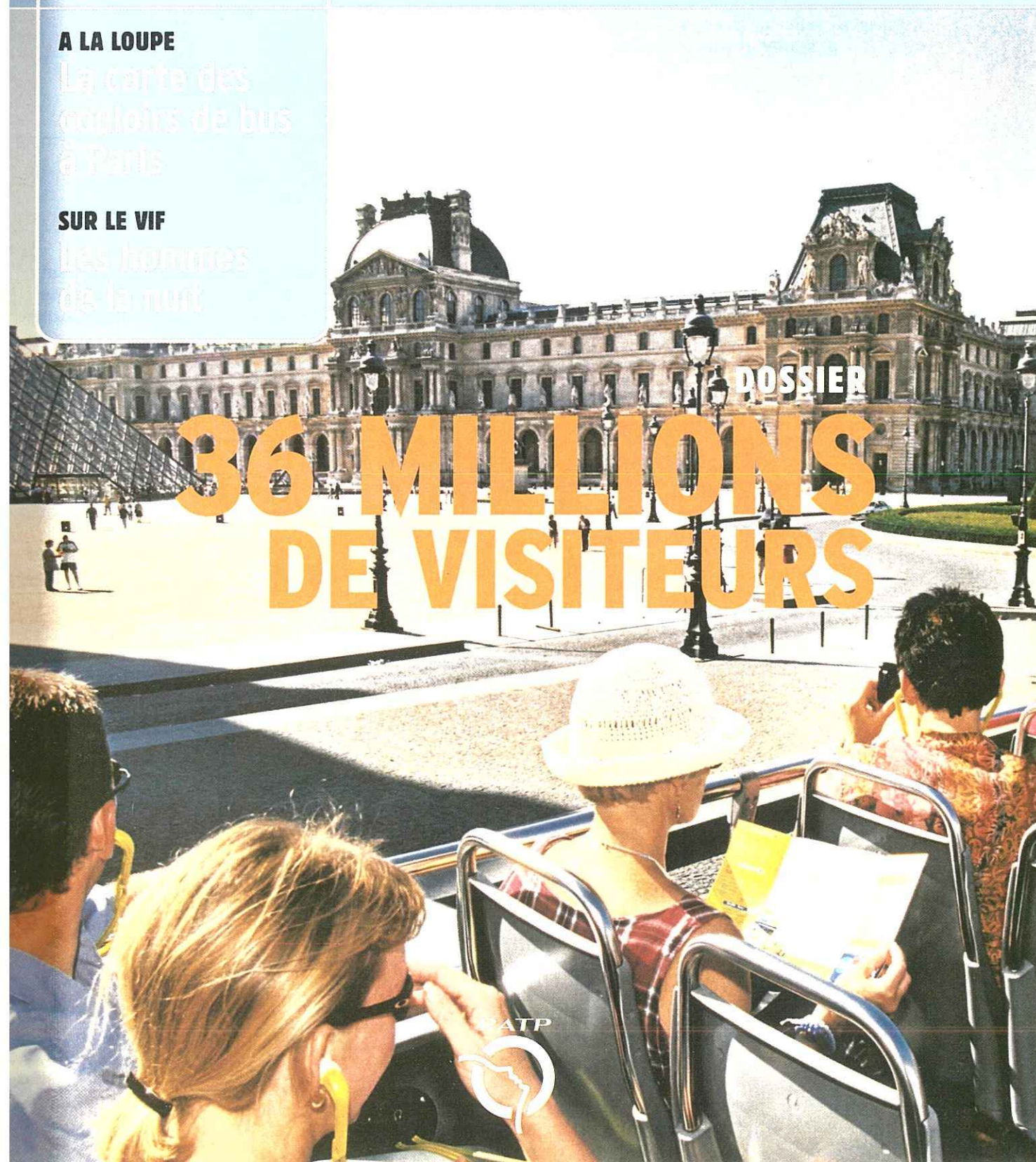
La carte des
emplois de bus
à Paris

SUR LE VIF

Les hommes
de la nuit

DOSSIER

36 MILLIONS DE VISITEURS



PATP



p.4

ON EN PARLE

LES SUJETS D'ACTUALITÉ

Au cœur de l'actualité, quatre thèmes commentés par des spécialistes : le projet de réglementation européenne sur les transports publics, le protocole stratégique entre Transdev et la RATP, l'offre de transport de la RATP, les bons comptes de l'exercice 2001.



DOSSIER

36 MILLIONS DE VISITEURS SUR LE RÉSEAU

Ils viennent d'Europe, des États-Unis, du Japon ou de province et découvrent l'Ile-de-France en bus, en métro ou en RER. La RATP offre un accueil spécifique à cette clientèle, jouant ainsi un rôle de premier plan dans le tourisme francilien.



p.12

DOSSIER

p.6

REPÈRES

LES MODES DE TRANSPORT PARISIEN PASSÉS AU CRIBLE

Quelques chiffres clés sur les modes de déplacement dans la capitale.

p.7

SUR LE VIF

LES POMPIERS SE FORMENT À SUCY

Visite du Centre de formation à la sécurité incendie de Sucs-en-Brie.

p.8

SUR LE VIF

LES HOMMES DE LA NUIT

À 22 h 30, ces agents investissent le réseau... Nuit blanche avec les poseurs de voie.

p.20

ARRÊT SUR IMAGES

LIGNE 14 : LE BOUT DU TUNNEL

Les travaux de prolongement entrent dans la dernière ligne droite.



p.22

DANS LA VILLE

CHEZ EUX, NOS TITRES FONT UN TABAC

À travers une vaste campagne de communication, la RATP met en avant les dépositaires qui vendent des titres un peu partout en Ile-de-France.

p.24

RESSOURCES

LE DIALOGUE SOCIAL RENFORCÉ

Depuis janvier, le nouvel accord sur le droit syndical et l'amélioration du dialogue social à la RATP est entré en vigueur. Le point sur ses innovations.

p.25

PANORAMIQUES

p.30

PASSIONNÉMENT

ALAIN, UN BAVARD PASSE À L'ÉCRIT

Si ses collègues connaissaient bien la gouaille d'Alain Drapeau, ils ne soupçonnaient peut-être pas son talent d'écrivain dont témoignent déjà deux romans.

p.10

À LA LOUPE LA CARTE DES COULOIRS DE BUS PROTÉGÉS À PARIS

Les nouveaux couloirs de bus protégés apparaissent dans les rues de la capitale. État des lieux.



GUY BOURGEOIS,
directeur de la Stratégie (STR).

RÉGLEMENTATION EUROPÉENNE

? La Commission européenne vient de proposer un nouveau projet de règlement européen sur les transports publics de voyageurs, dont l'issue devrait être connue à la fin de l'année. Quelles sont les principales orientations de ce texte ?

« La proposition de la Commission européenne a pour objectif d'assurer une utilisation des fonds publics transparente et efficace dans le secteur du transport de passagers. Les règles européennes sont en effet très précises en ce qui concerne les « aides d'État » aux entreprises et les distorsions de concurrence qu'elles peuvent entraîner sur les marchés européens. Jusqu'à récemment, le marché du transport urbain était considéré par la Commission européenne comme un marché local pouvant relever des législations nationales. Mais le développement de grands groupes internationaux de transport et le volume de fonds publics ont amené la Commission à faire évoluer sa position. Par l'instauration obligatoire d'un contrat entre une autorité compétente et un ou plusieurs opérateurs et d'une séparation comptable claire entre chaque activité, la Commission met en œuvre les principes de transparence financière et de contrôle de l'utilisation efficace des fonds publics. La question du mode d'attribution de ces contrats, mis ou non en concurrence obligatoire, est encore l'objet de nombreux débats. En ce qui concerne les modes ferrés (RER, métro et, avec une moindre certitude, tramway), on peut considérer que l'autorité compétente conservera la liberté de choix entre le mécanisme de l'appel d'offres et celui dit de la « gestion directe challengée* ». Ce dernier est bien adapté dans les grandes métropoles. Pour le bus, le système de mise en

SOMMAIRE

p.31 AVANT-APRÈS CULTURE PUB

Très prisée par les publicitaires, la RATP se découvre, au fil des années, de nouveaux supports qui intéressent de plus en plus les annonceurs.

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 44/37 33/36 68.
Directeur de la publication: Vincent Relave. **Rédacteur en chef, responsable de l'Agence d'information:** Gilles Alligner. **Rédaction:** Emmanuelle Bal, Anne Carrère-Hullin, Simone Feignier, Nadine Guérin, Yan Rodriguez. **Ont participé à ce numéro:** Pascal Halko, Franck Morel. **Photographies:** DGC-AV. **Conception et réalisation graphique:** N°1. **Textuel:** Chef de projet: Véronique Deldicque. **Directrice artistique:** Danielle Guigui. **Maquettiste:** Aurélie Ducroux. **Réviseur:** Dominique Joubert. **Couverture:** Jean-François Mauboussin. **Photogravure:** 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 Champignonnet, 75889 Paris Cedex 18.

● ● ● concurrence généralisée, sauf exception au cas par cas, actuellement prévu par la Commission, est difficilement applicable : c'est pourquoi le groupe des opérateurs des grandes métropoles, dont la RATP fait partie avec neuf autres métropoles européennes, travaille sur des propositions permettant de sortir de cette impasse dans le respect des règles européennes et des contraintes liées à l'organisation des transports publics dans les grandes métropoles. L'argumentation développée par le groupe va dans le sens d'une distinction entre, d'une part, les lignes de bus étroitement imbriquées dans le réseau ferroviaire central, l'ensemble constituant le « réseau complexe intégré » et, d'autre part, les lignes de bus dissociables de ce noyau central, généralement situées à la périphérie. Le Conseil européen de Barcelone de mars dernier a fait de l'adoption de ce projet de règlement une priorité pour les mois à venir : la période que nous vivons est donc d'une importance fondamentale pour l'entreprise. Les résultats obtenus jusqu'à présent doivent nous encourager à poursuivre, avec le groupe des grandes métropoles, le dialogue constructif engagé avec les institutions européennes (Commission, Conseil des ministres et Parlement). »

* Attribution directe « conditionnée » par des clauses de challenge (transparence financière, analyse des performances de l'opérateur et autres mesures pouvant remettre en question une attribution directe si l'opérateur n'est pas assez compétitif, et possibilité pour un opérateur concurrent de proposer une autre offre).

PARTENARIAT RATP-TRANSDEV



À la suite de l'accord de principe, signé le 18 janvier 2002, entre la Caisse des dépôts et consignations, le groupe C3D, Transdev et la RATP, un pacte d'actionnaires et un protocole stratégique ont été présentés au conseil d'administration de la RATP et à la commission de surveillance de la Caisse des dépôts et consignations les 24 et 26 avril. En quoi consistent-ils ?

« JACQUES MARSAUD, directeur général adjoint, pôle Développement et Politique de la ville. Le pacte d'actionnaires, convenu entre le groupe C3D et la RATP, décrit les conditions d'entrée de la RATP au capital

de Transdev, à hauteur de 25 %. Il réaffirme le principe de réciprocité selon lequel Transdev prendra une participation de 25 % dans la filiale d'exploitation opérationnelle du groupe RATP intervenant en France et à l'étranger – prochainement créée –, hors du cadre du contrat avec le STIF. Le protocole stratégique a été convenu entre Transdev et la RATP. Il organise le partenariat selon un principe de codéveloppement équilibré, à partir de leurs complémentarités et de leurs synergies potentielles, dans les domaines de l'exploitation de transport public local. Ainsi, le texte prévoit que Transdev, appuyé par la RATP, apportera savoir-faire et expérience dans le transport interurbain routier, les réseaux de bus, tramways et métros légers. De son côté, la RATP, appuyée par Transdev, interviendra dans l'exploitation des réseaux des grandes métropoles, des réseaux comprenant des lignes de métros lourds et des systèmes automatiques. La RATP et Transdev ont aussi prévu la création d'entreprises communes, notamment dans le domaine du rail régional. C'est ainsi qu'une candidature sera déposée en commun pour la gestion du réseau de Merseyrail, près de Liverpool en Angleterre. Autre mise en commun, celle de l'expertise dans la gestion des services à la clientèle liés au transport public. Enfin, les échanges de cadres et la mutualisation de compétences représenteront une part importante dans la mise en œuvre de cette coopération. »



AMÉLIORER L'OFFRE DE TRANSPORT



Les réflexions de la RATP sur l'amélioration de l'offre de transport, après avoir été débattues au conseil d'administration du mois d'avril, vont être proposées au Syndicat des transports d'Ile-de-France. De quoi s'agit-il ?

« **BERNARD AVEROUS,** directeur, pôle Commercial et définitions des services. L'évolution des rythmes urbains conduit à une évolution importante de la demande de transport. En effet, entre

1990 et 2000, sur le métro, la demande a augmenté en soirée (59 % après 20 heures), le week-end (14 %) et en juillet-août (14 %), alors qu'elle a diminué de plus de 10 % à l'heure de pointe. Ce phénomène est aujourd'hui amplifié par les trente-cinq heures. Si nous avons déjà engagé des opérations d'amélioration du service, nous pensons qu'il faut aussi renforcer quantitativement l'offre sur tous les modes de transport. C'est la seule manière d'atteindre les objectifs de réduction d'usage de la voiture et d'amélioration de la qualité de vie en ville, énoncées dans le Plan de déplacements urbains. C'est dans cet esprit que nous avons transmis une note de réflexion au STIF, seule habilité à prendre des décisions dans ce domaine. Notre rôle est un rôle de proposition. Pour le métro, nous proposons d'offrir des fréquences

suffisantes à toute heure – jamais moins de cinq minutes – et un service homogène sur tout le réseau. Il s'agit en priorité de renforcer le service sur les périodes de nouvelle mobilité (début de soirée, nuit, week-end, été). Pour le réseau de surface, notre priorité s'articule autour du projet Mobilien, qui permet une adaptation effective de l'offre sur ses lignes : fonctionnement jusqu'à 0 h 30, dimanche compris, un bus toutes les dix minutes au moins jusqu'à

21 heures, toutes les quinze minutes le dimanche, toutes les vingt minutes en soirée. Pour les déplacements de nuit, en forte croissance, nous proposons un développement très important de Noctambus. Sur le moyen et le long terme, nous pensons qu'il faut revoir les normes de confort qui sont aujourd'hui de quatre voyageurs au mètre carré. Mais, je le répète, il s'agit aujourd'hui d'une réflexion de la RATP que nous versons au débat qui sera animé par le STIF. »



Les comptes de l'exercice 2001 sont les deuxièmes comptes de la RATP depuis la signature de son contrat avec le STIF. Quels en sont les résultats ?

ALAIN LE DUC, directeur financier.

« Le résultat définitif net de l'exercice se solde par un excédent de 22,1 millions d'euros, après application du contrat d'intéressement des salariés aux résultats, signé en juin 2001 (+ 9,2 millions d'euros). Il est légèrement supérieur au résultat enregistré en 2000, de 21,8 millions d'euros. Deux faits majeurs ont influé sur ces comptes. Du côté des dépenses, il a fallu mettre en œuvre la réduction du temps de travail. Son impact atteint 42 millions d'euros dans les comptes 2001 et 1150

agents ont été recrutés à ce titre cette année. Du côté des produits, les recettes totales du trafic sont en hausse de 1,9 % (+ 46,9 millions d'euros). Par effet de cumul sur deux ans, l'entreprise a dépassé de façon très nette les objectifs édictés avec le STIF (+ 6,1 %). Le bénéfice de ces recettes se partageant avec le STIF par le mécanisme de la "bande passante" (cf. ELL, n° 113, rubrique "Repères"), la RATP obtient un surplus de recettes de 29,4 millions d'euros. La croissance de recettes se ralentit néanmoins, le trafic ayant

diminué après les événements du 11 septembre. Autre point positif : un bonus « qualité de service » de 8,6 millions d'euros, atteignant 85 % de sa valeur maximale. L'exigence de qualité de service, inscrite dans le contrat STIF, entre pour la deuxième fois dans les comptes de la RATP. L'année dernière, le bonus s'élevait à 9,1 millions d'euros. Il est donc légèrement inférieur cette année, mais les critères sont plus exigeants. Le résultat sera affecté pour la deuxième année en capitaux propres pour financer le développement. »

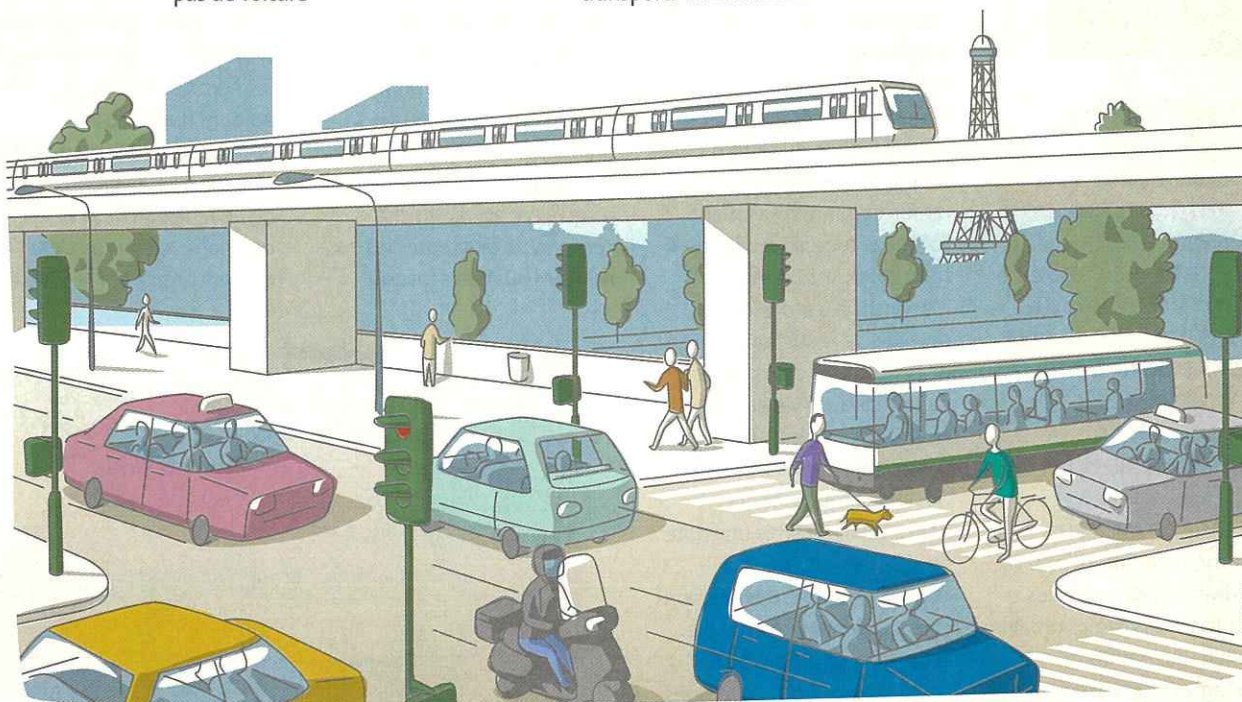
Les modes de transports parisiens passés au crible

LES SANS VOITURE EN TÊTE

56% des ménages parisiens n'ont pas de voiture

75% des déplacements se font à pied, en vélo ou en transports en commun.

94% de la voirie est réservée à l'automobile.



Bus + 1% Telle est l'augmentation de la fréquentation des bus à Paris au 4^{ème} trimestre par rapport à la même période en 2000. Les Parisiens ont effectué 94 millions de voyages au cours de cette période. En banlieue, la fréquentation des bus RATP est également en hausse de 1%.

Métro - 3% C'est la diminution des voyages en métro enregistrée au dernier trimestre 2001 par rapport à la même période en 2000. En revanche, à cette même période, la qualité de service s'est améliorée : 0,4 % de voyageurs de plus n'ont pas subi de retard sur l'ensemble de la journée. Toujours au cours de cette période, 335 millions de voyages ont été effectués en métro. Côté RER (A et B), le trafic est stable (113 millions de voyages au 4^{ème} trimestre).

Vélo + 32% Voilà quelle est la hausse de la fréquentation des aménagements cyclables au 4^{ème} trimestre 2001 par rapport à la même période en 2000. Au total, le vélo représente 3% de la circulation dans Paris.

Voiture commune 1,7 millions

C'est le nombre des utilisateurs du covoiturage en 2010, estimation du Certu (Centre d'études et de recherches sur les transports urbains). Le STIF a montré que le covoiturage de 240 personnes faisait économiser, en un an, 1500 places de stationnement, 117 tonnes de CO₂ et de 600 à 900 euros par passager.

Taxi et tandem 14 900

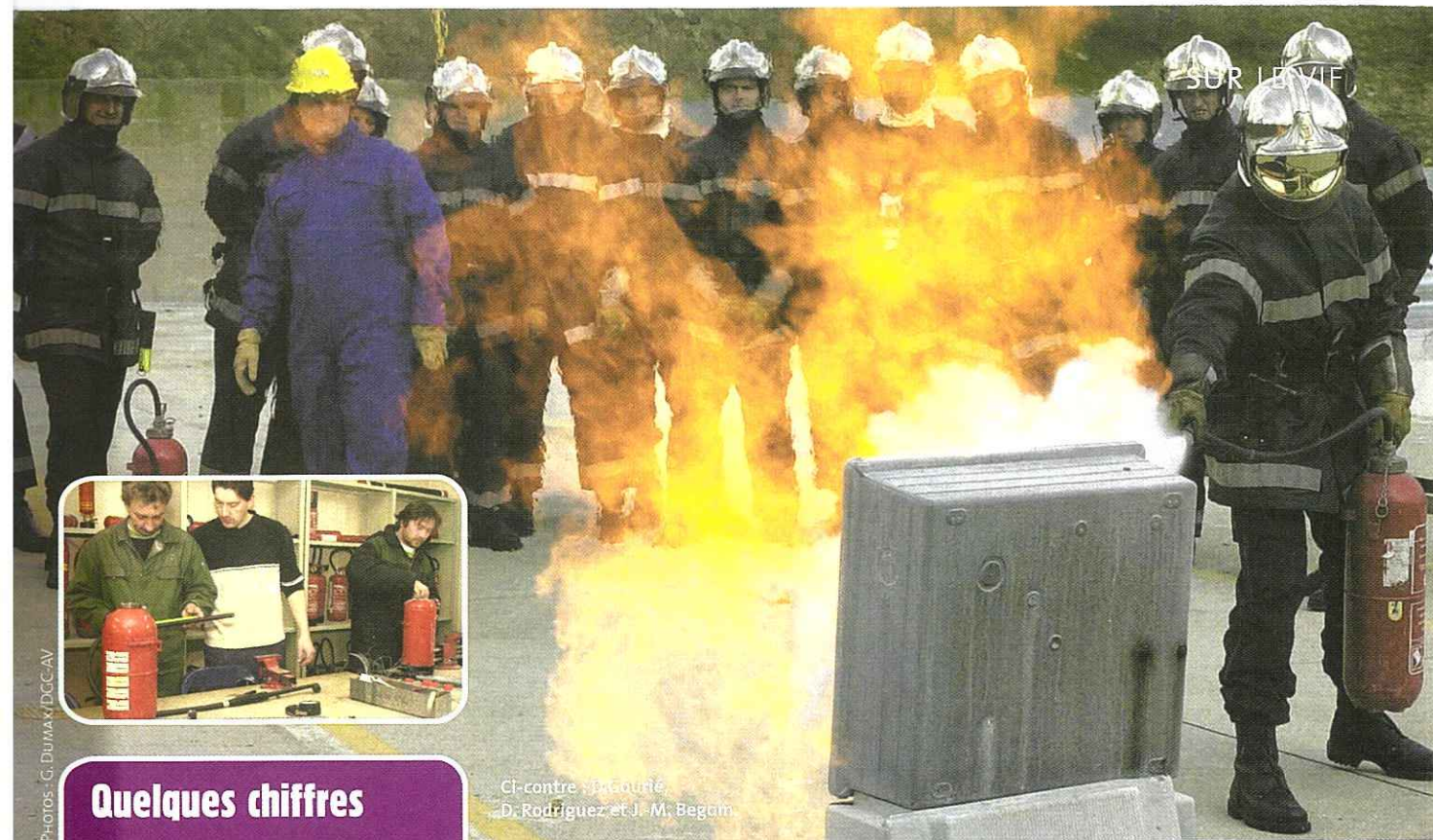
C'est le nombre de taxis fixé par la préfecture de police. Ils sont en nombre insuffisants aux heures de pointe et concentrés dans la desserte des aéroports (35% de leur activité). Plus écologiques, les taxis-tandem, sont apparus en juillet 2001 et comptent dix chauffeurs réguliers à ce jour.

Moto 10%

C'est le nombre de 2 roues motorisées recensés à Paris en 2001. En dix ans, les motos et les scooters sont passés de 55 000 à 83 000.

Source : « Bus, métro, vélo » : observatoire des déplacements à Paris. Autre : L'Express, édition du 23 avril 2002.

EMMANUELLE BAL



Photos : G. DUMAS / DCCAV

Quelques chiffres

Onze personnes travaillent au centre et une cinquantaine de formateurs internes à l'entreprise y enseignent. En 2001, 9 200 stagiaires, 3 800 « maison » et 5 400 extérieurs ont été accueillis. Une formation incendie d'une demi-journée est prévue dans le cursus de chaque agent. Le centre gère le fichier des 9 500 secouristes de l'entreprise et en forme 400 nouveaux par an. **CFSS, 6, rue du Chemin-Vert, 94370 Sucy-en-Brie.**

CI-contre : D. Bourdieu
D. Rodriguez et J.-M. Begon

Plus de 9 000 stagiaires sortent chaque année du Centre de formation à la sécurité incendie et au secourisme de Sucy-en-Brie. Une référence.

Les pompiers se forment à Sucy

A peine les pompiers sortis de leur camion, Jean-Jacques Ford, directeur du Centre de formation à la sécurité incendie et au secourisme (CFSIS), s'anime. Avec jovialité, il les accueille dans l'une des sept salles de formation du centre. Le café est prêt et la conversation s'enclenche facilement. Jean-Jacques Ford, avec ses dix-sept ans d'expérience chez les pompiers de Paris, est à l'aise avec ses anciens collègues. Il leur présente le programme de la matinée : partie théorique et entraînement à l'extinction des feux de gaz sur le terrain de manœuvre.

Créé en 1985, le CFSIS forme les agents de la RATP à la manœuvre incendie, au secourisme et à la vérification des extincteurs. Construit sur un terrain de

22 000 mètres carrés, il est le seul dans son secteur à se trouver si près de Paris (35 kilomètres). « *Cet atout nous permet de louer nos locaux et de vendre nos formations à plus de cinquante clients extérieurs* », précise Jean-Jacques Ford.

Un grand terrain de feu

Le terrain de manœuvre, circulaire, offre les moyens de s'entraîner à l'extinction de feux de liquides, de solides, de gaz, de véhicules, de bureaux, d'origine électrique et domestique. Ça et là, véhicules, armoires, postes de travail y sont exposés, noircis par les nombreux exercices. Le centre comprend aussi des locaux techniques. Cinq agents y assurent la maintenance et la recharge du matériel

d'incendie de l'entreprise : sparkletts, extincteurs à CO₂, à poudre, à eau et sur roues. « *Depuis un an, nous proposons une formation de "vérificateur en matériel incendie de première intervention", examen et diplôme à la clé. Deux cent cinquante agents l'ont déjà suivie* », souligne le directeur du centre.

Sur le terrain, les pompiers de Champigny n'en reviennent pas : « *Vous êtes mieux équipés que chez nous !* » s'exclame le capitaine. Dans le local des feux de gaz, Jean-Jacques Ford actionne les vannes avec application. « *Je veux qu'ils aient de belles flammes* », insiste-t-il, en commentant les gestes des pompiers. La réputation de son centre doit continuer de briller, et d'enflammer même !

EMMANUELLE BAL



On ne parle jamais des trains qui arrivent à l'heure... et encore moins de ceux qui ne déraillent pas. Chaque nuit, des hommes travaillent à la maintenance des voies. Reportage nocturne chez les poseurs de voie.

Les hommes de la nuit

22h30

La discussion va bon train dans «l'aquarium», la salle où se réunissent les agents de maîtrise. Dans une ambiance où se mêlent café, quartiers d'orange et récits de week-end, la répartition des chantiers de la nuit se passe dans la bonne humeur.

Le carnet de liaison («la navette») entre l'équipe de jour et celle de nuit circule de main en main. La poésie des termes utilisés reste difficile à saisir pour le novice : éclipse de raccord, utilisation du lorry freiné...

0h45

Les couloirs commencent à bruire de l'animation des équipes qui récupèrent l'outillage nécessaire à l'atelier.

1h40

Ligne 13, station Saint-Lazare. Daniel Perrin, animateur sécurité, explique la présence du DTPT (détecteur de présence tension) et du court-circuiteur : « *Ce sont les meilleurs amis du poseur de voie : sans eux, un rétablissement accidentel des 750 volts de*

courant continu pourrait être fatal ou projeter la victime à plusieurs mètres ! »

L'équipe prépare la pose de fer T («lorrytage») avec beaucoup de précaution : « *Il faut faire attention lorsqu'il y a de la pente avec le portique (voir ELL n° 90, avril 1999) : avec un rail de 15 mètres à 52 kilos par mètre, il ne s'agit pas que ça s'emballe !* »

2h30

Quai de la Rapée, ligne 5. L'équipe de nuit est entourée des peintres qui effacent les tags sur les murs ●●●

●●● et de deux maîtres-chiens qui entament une ronde d'inspection des recoins sombres. « *Contrairement à ce que l'on pourrait croire, on n'est pas toujours seuls sur les chantiers. Pour ce qui est des tags, c'est de pis en pis. Et, parfois, les peintres repeignent tout, compteurs compris !* » regrette l'un des poseurs de voie qui procède au changement d'un PI (plan incliné).

3h20

Sur la ligne 7, à la station Maison-Blanche, se prépare le « clou de la nuit » : la soudure aluminothermique. Tous les interstices du moule sont méticuleusement bouchés avec de la pâte à luter afin de le rendre complètement étanche. Après cinq minutes de chauffe du rail, le creuset rempli de poudre (mélange d'oxyde de fer, d'acier et de manganèse) est allumé. « *Faites attention aux projections !* prévient Sylvain Pagis. *C'est à cause de l'humidité sur le rail.* » Un peu plus tard, Pierre Auzuech explique « *qu'il faut vite trancher les morceaux de fer avant qu'ils ne refroidissent* ». Au moment du meulage, un halo de poussière se forme et dégage une odeur dont l'âcreté justifie l'obligation de port du masque...

4h20

Retour à République. Les hommes déposent les outils avant de passer sous la douche. Moment de détente

très apprécié après la tension accumulée. Le benjamin de l'équipe, Cédric Santer, 20 ans, fait partie des vingt-deux nouveaux poseurs de voie embauchés en service de nuit par l'unité EST-Voie durant l'année 2001. Il se dit satisfait de son travail et des avantages que lui procure le travail de nuit : « *Grâce à la formation interne, j'ai pu rapidement devenir efficace. Auparavant, je travaillais dans une usine de sièges de voiture, et je trouvais ça beaucoup moins passionnant. En plus, je préfère travailler la nuit, car je peux bien profiter de mes après-midi !* » Stagiaire pendant neuf mois, Cédric pourra obtenir en juin la qualification d'opérateur de maintenance sur les voies. Un « ancien », Pascal Le Guen, rappelle pour sa part que « *le travail est très éprouvant physiquement* » et que « *la retraite à 50 ans n'est pas du luxe* ». Pascal apprécie néanmoins des bons côtés de son activité et notamment une certaine disponibilité : « *Je n'ai jamais autant profité de mes enfants !* »

5h45

Jusqu'à la nuit prochaine, les hommes de la nuit quittent un à un les lieux et croisent le chemin des « lève-tôt » pour lesquels la voie est libre... et sûre.

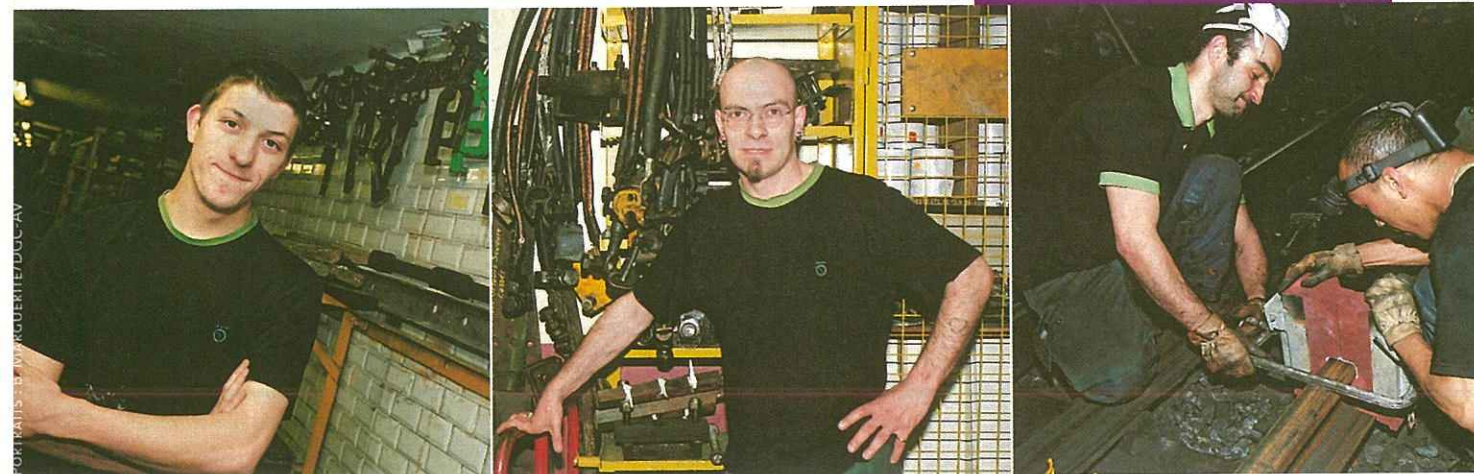
FRANCK MOREL

Le métier de poseur de voie, c'est un savoir-faire, des outils et des techniques, mais aussi et surtout des hommes. De gauche à droite, Cédric Santer, Pascal Le Guen et Pierre Auzuech.

Charte de préservation de la santé au travail

Un forum sur la santé au travail organisé par le département EST s'est tenu le 27 mars 2002. Il a donné lieu à l'adoption de la charte de préservation de la santé au travail.

1. La santé au travail, c'est l'affaire de tous et surtout de chacun.
2. L'unité Voie garantit la sécurité ferroviaire et la disponibilité des voies sans qu'aucune action ne soit effectuée au détriment de la sécurité dans le travail.
3. Petits ou grands, les chantiers doivent être préparés.
4. Travailler en sécurité, c'est aussi être attentif à la sécurité des autres.
5. Les équipements de protection collectifs et individuels sont systématiquement utilisés.
6. L'utilisation des matériels, outils et agrès défectueux est proscrite.
7. Les matériels, outils et agrès sont entretenus ou modifiés par des agents qualifiés et des entreprises habilitées.
8. La formation contribue au réflexe prévention.
9. Les retours d'expérience doivent servir à tous.
10. Le comportement de sécurité est un critère d'appréciation aussi important que la compétence technique et la reconnaissance professionnelle.

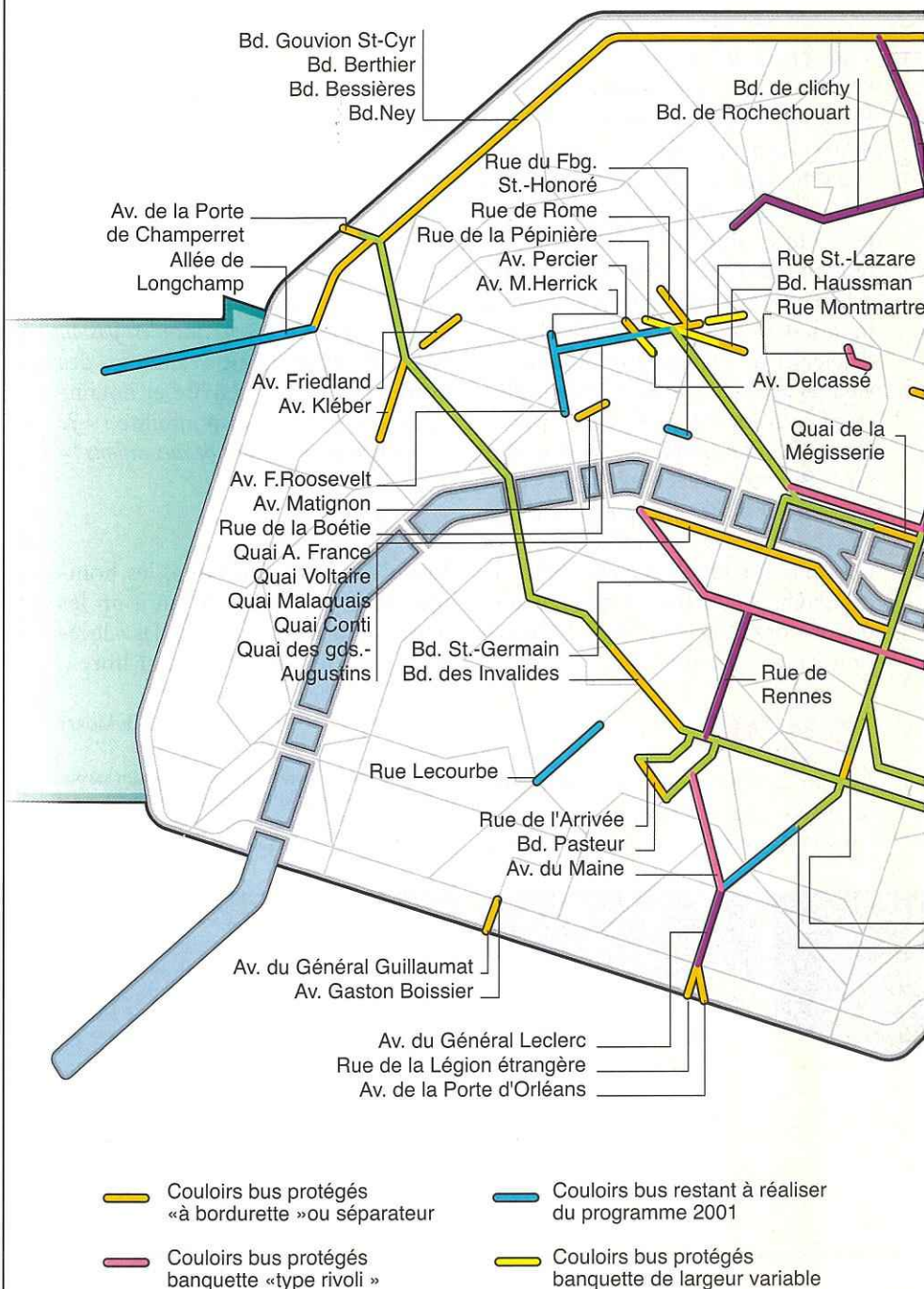


La carte des couloirs de b

28 KILOMÈTRES DE COULOIRS PROTÉGÉS

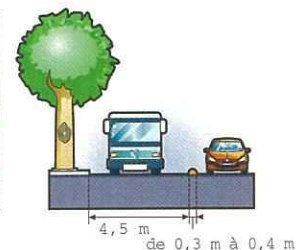
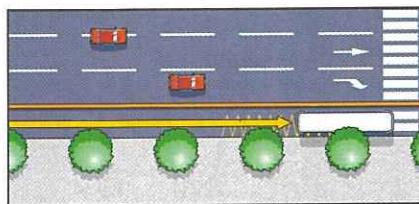
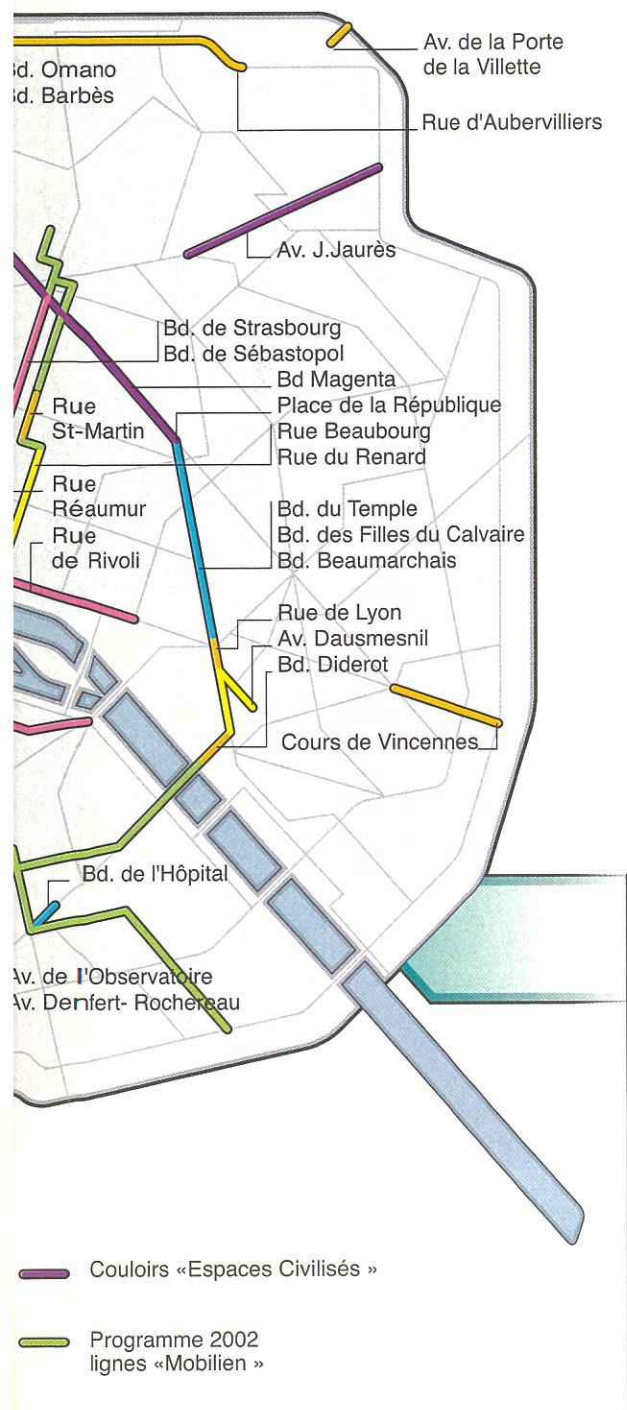
Depuis leur coup d'envoi, en août, les couloirs de bus protégés se sont étendus sur 28 kilomètres de voies de circulation dans Paris. Treize kilomètres doivent être encore réalisés pour atteindre les 41 kilomètres prévus dans le programme 2001. Ils mesurent 4,5 mètres de largeur et sont ouverts aux vélos. Le programme 2002 poursuit leur déploiement en se calquant cette fois-ci sur le programme « Mobilien ». Des lignes entières, les lignes 27, 38, 91 et 92 seront aménagées. Le programme 2003 poursuivra cette méthode avec d'autres lignes. Quelques couloirs seront créés dans le cadre d'un autre programme, baptisé « Espaces civilisés », qui consiste aussi à rééquilibrer la voirie en faveur des modes doux (vélo, marche à pied, etc.) et des transports en commun sur certains axes rouges (notamment boulevard Barbès, 18^e, et avenue du Général-Leclerc, 14^e). Avant ces 41 kilomètres de voies protégées, on comptait déjà 29 kilomètres de couloirs protégés par « bordurette », 127 de couloirs bus à peinture et 12,5 de couloirs « à contresens » dans la capitale.

EMMANUELLE BAL



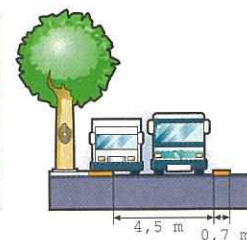
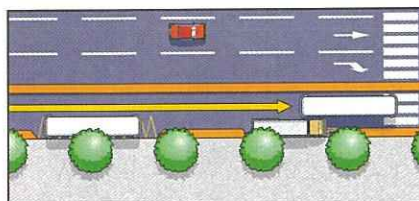
Bus protégés à Paris

Petit à petit, les nouveaux couloirs de bus protégés, dont l'aménagement a été décidé l'été dernier par la mairie de Paris, apparaissent dans les rues de la capitale. État des lieux.



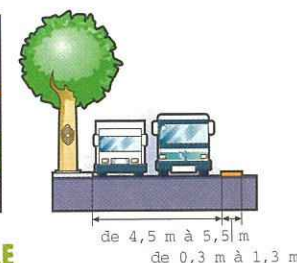
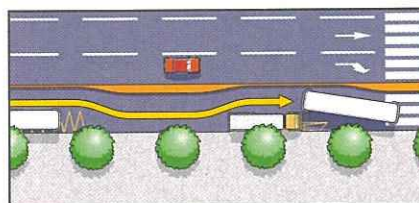
LES BORDURETTES

La majorité des nouveaux couloirs de bus sont protégés avec des bordurettes ou « séparateurs ». Large de 30 ou 40 centimètres, en béton ou plus récemment en granit, pour des questions d'esthétisme, ce type de protection couvre 17 kilomètres de couloirs à ce jour.



LES BANQUETTES DU TYPE RIVOLI

Neuf kilomètres de couloirs sont bordés de banquettes du type Rivoli. Larges de 70 centimètres, ces banquettes peuvent être, selon le lieu, en béton et bitume ou en granit, comme sur le boulevard Saint-Germain. Les espaces de livraison sont enchâssés dans le trottoir.



LES BANQUETTES À LARGEUR VARIABLE

L'emprise des espaces de livraison sur trottoir étant problématique pour les couloirs à banquette du type Rivoli, il a été décidé d'organiser les livraisons sur la chaussée à l'intérieur du couloir et de l'élargir à 5,5 mètres pour que les bus puissent effectuer des dépassements. Un schéma avec banquette à largeur variable a ainsi été élaboré par la mairie de Paris. Les banquettes à largeur variable sont destinées à être plantées dans leurs portions de 1,30 mètre.



p.14 En accueillant les visiteurs, la RATP participe à l'essor du tourisme.

p.16 Paris Visite, Carte Musées Monuments... Rappel des titres.

p.18 Parler leur langue, les accompagner : c'est l'accueil made in RATP.

J.-F. MAUBOUSSIN/DGCAV

Dossier

RÉALISÉ PAR SIMONE FEIGNIER

36

Cent cinquante millions de déplacements, 8 % du trafic... Les touristes ou visiteurs représentent une clientèle non négligeable pour la RATP. Aussi l'entreprise développe-t-elle une stratégie spécifique à ce marché en constante augmentation, et s'impose comme un acteur majeur du tourisme francilien.



millions de visiteurs sur le réseau



Bienvenue aux touristes

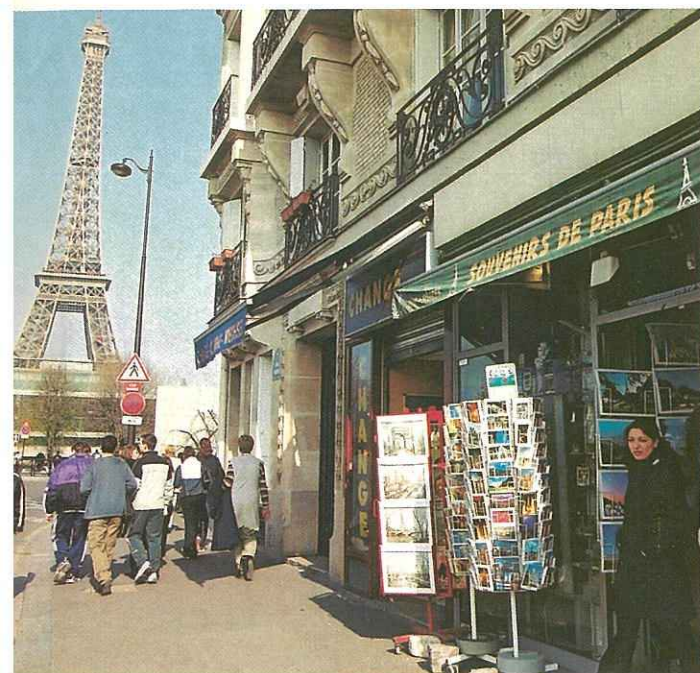
La démarche de la RATP envers ses visiteurs se mène sur trois grands axes : les informer en amont, avant même leur départ de leur pays ou région d'origine, les accompagner durant leur séjour et simplifier la gamme des titres à leur disposition.

En 2001, ils ont été plus de 36 millions de visiteurs en région Ile-de-France. La RATP entend par visiteurs les personnes, françaises ou étrangères, qui séjournent en Ile-de-France, pour des raisons privées ou professionnelles, durant une période comprise entre une nuit et quatre mois. Les étrangers viennent principalement des États-Unis, de Grande-Bretagne, d'Italie et du Japon, mais cette répartition a quelque peu évolué depuis le 11 septem-

bre, et l'on note une présence croissante de touristes européens. Il s'agit donc d'une population très diverse, dont le nombre croît régulièrement. De 30 millions en 1996 – dont 55 % d'étrangers et 45 % de Français –, elle est passée à 36,4 millions en 2001, soit une augmentation d'environ 20 % – dont 67 % d'étrangers et 32 % de Français.

Ces visiteurs ou touristes venus à la découverte de l'Ile-de-France empruntent les réseaux et représentent 150 millions de déplacements, soit environ 8 % du trafic de la RATP. La moitié des déplacements s'effectuent sur les réseaux de la RATP : 60 % des visiteurs français et 74 % des étrangers utilisent les transports en commun franciliens. Aussi la RATP s'est-elle penchée sur cette clientèle particulière, qui constitue un marché intéressant sur le plan du trafic et du chiffre d'affaires. L'entreprise s'est fixé pour objectif principal de mieux connaître ces visiteurs pour leur offrir un service plus adapté à leurs différents besoins.

« Nous allons concentrer nos efforts sur les secteurs les plus porteurs, précise Laurent Thomas, responsable du ●●●



En France, la RATP est le premier vendeur de passeports Disney et de la Carte Musées Monuments. Elle joue donc un rôle de premier plan dans le développement du tourisme en Ile-de-France.

● ● ● marché et de la stratégie visiteurs (CML), où se situe un marché potentiel : Amérique du Nord, Europe (Grande-Bretagne, Allemagne et Benelux), Asie du Sud-Est et Japon. Notre volonté est en effet de nous préoccuper le plus possible des visiteurs en amont [voir page 19], de les informer avant même le début de leur séjour sur l'offre de la RATP et de les orienter vers la gamme des produits et dessertes touristiques. Puis nous nous attacherons à les accompagner pendant leur séjour [voir page 18]. »

L'entreprise doit également s'adapter à l'évolution du comportement d'achat des visiteurs : aujourd'hui, on achète son séjour de plus en plus tard – voyages dégriffés, Internet. Les ventes de titres doivent pouvoir s'effectuer non seulement sur le réseau, mais aussi en surface, dans les gares, les aéroports, les hôtels, les lieux où séjournent les visiteurs.

Paris Visite sera valorisé, des titres seront créés et d'autres supprimés

Un autre objectif est de développer les ventes du titre touristique Paris Visite, qui est acheté aujourd'hui par 10 % des étrangers. « Nous envisageons de revoir la gamme des produits touristiques. Dans sa forme, tout d'abord, en étudiant une présentation homogène, sur un dépliant unique, poursuit Laurent Thomas, et en valorisant Paris Visite. Pour celui-ci, le dessein est de proposer un véritable contrat de service au client, afin qu'il en ait pour son argent. » Il est également envisagé de proposer la création d'autres titres ou de produits combinés véritablement intéressants pour le touriste, sans que cela complique trop l'offre touristique. À améliorer aussi, la fidélisation des visiteurs par des offres et des relations de qualité adaptées au client – information, confort, accueil en différentes langues étrangères et, pour les visiteurs professionnels, en nouant des contacts avec les entreprises françaises ou étrangères (voir pages 18 et 19).

En se préoccupant de chaque visiteur et en lui apportant une réponse sur le plan du transport, des services et des produits touristiques, le Groupe RATP tend à devenir un acteur incontournable du tourisme francilien. Le succès de l'Open Tour, le leadership sur certains produits touristiques – l'entreprise est le premier vendeur en France de passeports Disney et de la Carte Musées Monuments – en témoignent. L'organisation en octobre 2001, par la RATP, avec le MIT International et Eurostar, de la Nuit internationale du tourisme, à l'occasion de la tenue à Paris du Salon des professionnels du tourisme, en est une preuve supplémentaire.

Une bonne raison de prendre le bus

C'est bien connu, pour se déplacer, les touristes empruntent davantage le métro que le bus, en raison de sa facilité d'utilisation. Comment les inciter à prendre les bus ? « Nous avons repris le concept "get on-get off" des Cars rouges – dont on assurait la vente des billets – pour l'Open Tour, explique Thierry Lansier, président de Paris l'Open Tour, principe selon lequel le touriste peut interrompre et reprendre son parcours à sa convenance. » Né d'un partenariat entre Urbiel, filiale de la RATP, Cityrama et Guide Friday, l'Open Tour a été lancé en 1998. Il va se développer rapidement, entraînant d'ailleurs dans son succès les Cars rouges, qui disposent aujourd'hui de trente véhicules. Les vingt-sept bus de l'Open Tour, eux, transportent trois cent mille passagers par an. Un grand succès pour ce bus « open deck » !

Des titres sur mesure

Plusieurs titres répondent aux différentes demandes des visiteurs.
Vedette de la gamme : Paris Visite.



Paris Visite

C'est le titre touristique par excellence : il permet aux visiteurs de se déplacer par tous les modes de transport – métro, RER, bus, tram, Montmartrobus, Noctambus, trains de banlieue et Optile –, pour un nombre illimité de déplacements et à un prix forfaitaire, ainsi que de se rendre à Disneyland Paris – première destination touristique européenne –, à Versailles et aux aéroports.

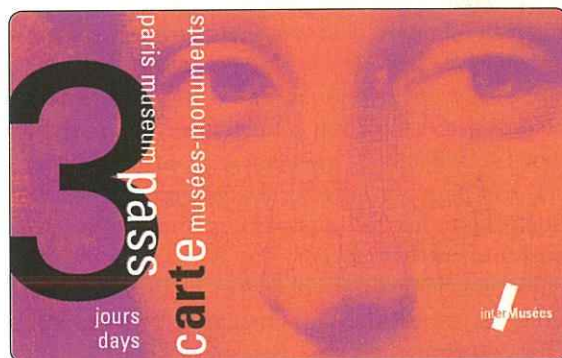
Les possesseurs du titre bénéficient également des avantages du chéquier « Privilèges », qui regroupe des offres exclusives ou des réductions chez quatorze partenaires, dont les Bateaux parisiens, Canauxrama, la Cité des sciences et de l'industrie, Chez Clément, les Galeries Lafayette, le Stade de France, la Tour Montparnasse, la Réunion des musées nationaux...

Le titre est valable un, deux, trois ou cinq jours en Ile-de-France, en zones 1-3 (Paris et proche banlieue), 1-5 (Paris jusqu'aux aéroports), 1-8 (Paris et toute l'Ile-de-France). Son prix varie de 8,38 à 26,68 euros. Demi-tarif pour les enfants de 4 à 11 ans, gratuit pour les moins de 4 ans.

C'est un titre très intéressant pour l'entreprise. Il s'en est vendu plus de 2 millions en 2001 (0,6 % d'augmentation par rapport à 2000, compte tenu des événements du 11 septembre), dont près de 1,6 million par la RATP.

Carte Musées Monuments

Complément de Paris Visite, la Carte Musées Monuments offre un accès illimité et immédiat – sans file d'attente – à soixante-dix musées et monuments de Paris et de l'Ile-de-France. La RATP est le premier vendeur en France de cette carte, valable un, trois ou cinq jours. Elle est disponible dans les principales stations de métro, à l'Office de tourisme de Paris et dans les Fnac, au tarif de 15 euros pour un jour, 30 euros pour deux jours et 45 euros pour cinq jours. La vente de ce titre a connu une augmentation de 14,2 % en 2000 et de 12,6 % en 2001.



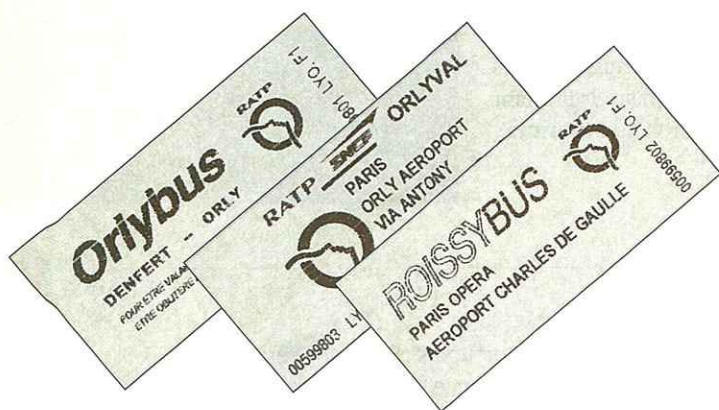


Passeport Disneyland Paris

La RATP est le premier vendeur de ce titre qui offre l'accès pour une journée au parc de son choix – Parc Disneyland ou Parc Walt Disney Studios. Ce passeport est vendu dans les principales stations de métro et gares du RER, où le touriste peut acheter en même temps son titre de transport dans les agences de voyages, à l'Office de tourisme de Paris, au kiosque de la gare londonienne de Waterloo et par les voyagistes.

Son prix est de 36 euros pour les adultes et de 29 euros pour les enfants de 3 à 11 ans.

Près de 200 000 passeports ont été vendus en 2001, soit une baisse de 5,8 % par rapport à 2000, alors que l'augmentation avait été de 11 % en 2000 sur 1999.



Dessertes aéroports

Trois services assurent des liaisons spéciales entre Paris et les aéroports d'Orly et de Roissy - Charles-de-Gaulle.

■ Orlybus offre une liaison entre la gare de Denfert-Rochereau et l'aéroport d'Orly Sud et Ouest. Billet spécial : 5,5 euros ou Paris Visite 5 zones.

■ Orlyval propose un service régulier et fiable entre la gare d'Antony, RER B, et l'aéroport d'Orly Sud et Ouest. Le billet spécial est à 7 euros, Orly-Paris à 8,65 euros et Orly-La Défense à 10,45 euros ou Paris Visite 5 zones.

■ Roissybus assure, en cinquante minutes environ, la liaison entre le quartier de l'Opéra et l'aéroport Roissy - Charles-de-Gaulle. Billet spécial : 8 euros ou Paris Visite 5 zones.

Les visiteurs de l'an 2000 en chiffres

36 millions de visiteurs ont séjourné en Ile-de-France en 2000. Parmi eux, 11,8 millions (32,4 %) de Français, dont 29 % venaient pour leurs loisirs et 3,6 % pour affaires.

Les 24,6 millions d'étrangers (67,6 %) séjournaient pour leurs loisirs (56,6 %) et pour affaires (11 %).

Les visiteurs sont anglais (19 %), américains (18 %), allemands, italiens, japonais, originaires du Benelux (8 % chacun), espagnols (7 %), océaniens (4 %).

La durée moyenne de leur séjour en Ile-de-France est de 3,5 jours pour les Français – ils reviennent pour les trois quarts d'entre eux chaque année –, tandis que les étrangers restent 2,3 jours en moyenne (au lieu d'une moyenne de 6 jours en 1996). 89 % des visiteurs séjournent seuls, en couple, en famille ou entre amis, et 11 % séjournent en groupe.

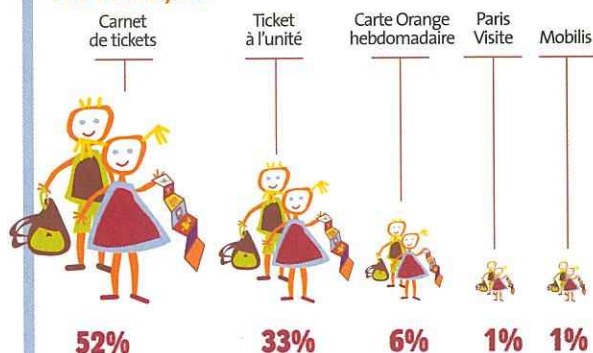
40 % des séjours pour les étrangers sont organisés par des professionnels.

Les Français et les étrangers effectuent en moyenne 3 déplacements par jour.

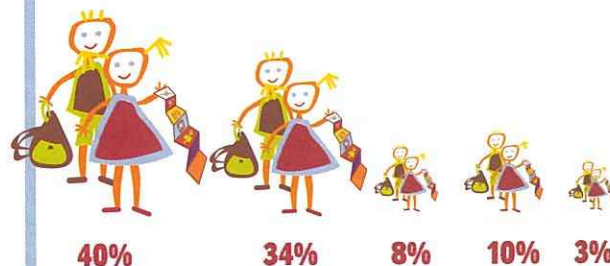
74 % des étrangers et 60 % des Français utilisent les transports en commun, et la RATP est leur transporteur privilégié. Ils empruntent surtout le réseau ferré, notamment le métro.

Les titres achetés par les visiteurs :

LES FRANÇAIS



LES ÉTRANGERS



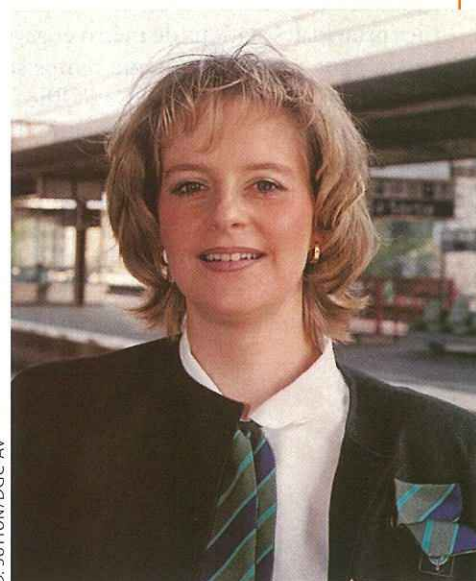
L'art et la manière de recevoir

Sur les réseaux, l'attention portée aux touristes se traduit notamment par la multiplication des points d'accueil et la présence de machinistes polyglottes.

De dix en 2000, le nombre de points d'accueil et d'information est passé à une quarantaine aujourd'hui. Ils sont installés, en juillet et août, à proximité des points de vente les plus fréquentés par les touristes. Des informations sont remises à la clientèle, qui est ensuite accompagnée à la recette voisine pour acheter son titre. La RATP a été, en 2001, la première entreprise de France à se voir décerner le prix Bonjour par le secrétariat d'État au Tourisme

pour cet accueil. À noter que les cinq critères de la charte Bonjour sont semblables à ceux du Service Attentionné. Du côté des bus, une initiative du centre de Point-du-Jour consiste à proposer aux machinistes des cours d'anglais, plusieurs lignes du centre desservant des sites touristiques. À charge, pour ceux qui le souhaitent, de porter un badge signalant leur connaissance de cette langue. Devant le succès de la démarche, le badge est devenu international. Si la RATP s'attache à mieux recevoir les visiteurs sur ses réseaux, elle souhaite aussi aller au-devant d'eux. De mars à octobre, un kiosque d'information et de vente de titres est installé dans la gare londonienne d'arrivée de l'Eurostar, Waterloo. Monté en partenariat avec Voyages Vacances International, il est financé aussi avec les Galeries Lafayette, partenaire important de la RATP sur le marché du tourisme,

et tenu par du personnel anglais. Un service qui répond totalement à la demande des touristes d'acheter leur titre de transport dans leur pays, avant leur départ.



D. SUTTON/DGC-AV



J.-F. MAUBOUSSIN/DGC-AV

Salvador Peris, machiniste à Point-du-Jour

Espagnol, polonais, catalan, anglais, portugais : Salvador Peris parle couramment ces langues, comme l'annonce le badge apposé sur le tableau de bord de son bus. Machiniste hors ligne à Point-du-Jour, « *un vieux rêve de gosse et la certitude de pouvoir agir dans une entreprise qui bouge* », il participe à la démarche menée par le centre. Engagée en 1993, elle propose des cours d'anglais aux machinistes qui le souhaitent afin qu'ils puissent répondre aux questions des touristes empruntant particulièrement les lignes 22, 52, 72 et 171 du centre bus. Pour Salvador, de père catalan et de mère polonaise, qui passe ses vacances en Angleterre pour parfaire son anglais et a appris le portugais en six mois pour son travail précédent, l'occasion est inespérée ! « *La démarche est valorisante pour les machinistes, apprécie Salvador, les touristes repèrent vite le badge et sont ravis de pouvoir discuter avec nous dans leur langue. Ils en profitent pour nous demander des conseils, des adresses de restaurants. Le badge est même utile pour les automobilistes : à Opéra, un couple en voiture cherchait son itinéraire ; apercevant le badge dans l'autobus, ils m'ont interpellé pour que je les guide depuis mon bus !* »

Les visiteurs étrangers apprécient la qualité des transports en commun qui sont perçus comme pratiques, fiables et faciles à utiliser.

Stéphanie Joan, chef de service

de la gare de Joinville-le-Pont, RER A

Stéphanie Joan aime le contact avec la clientèle : chargée tout d'abord de l'information des voyageurs à Charles-de-Gaulle - Étoile, à son entrée à la RATP, elle s'occupe dès l'été suivant du stand d'accueil pour les touristes dans cette même station.

Ce qu'elle apprécie surtout, ce sont les relations nouvelles qui s'établissent avec les voyageurs lors de ces opérations : « *Le client nous approche pour avoir des informations et des conseils, il s'adresse à nous de façon différente, avec plus d'attention.* »

Aujourd'hui, chef de service à la gare Pont-de-Joinville du RER ligne A, elle retrouve ces relations avec la clientèle qui fréquente la gare. En effet, à proximité, un camping international entraîne une fréquentation de touristes toute l'année avec, bien sûr, une hausse en été. « *Si les Japonais ont déjà leur titre Paris Visite en poche, les autres touristes l'achètent souvent à leur arrivée au camping et se retrouvent à la gare sans savoir l'utiliser ! À nous de leur en expliquer l'utilisation et de les conseiller. Les jeunes surtout nous demandent ce qu'ils peuvent faire à Paris, les sites à visiter.* » À l'occasion de ces contacts, Stéphanie utilise ses connaissances en anglais, acquises pendant ses études, mais elle aimerait bénéficier d'une formation plus approfondie à l'anglais pour répondre aux questions de la clientèle étrangère.

G. ALIGON/DCC-AV



Des titres dans la valise

La RATP se soucie des visiteurs dès la préparation de leur voyage. En effet, elle est en relation avec des agences et des tour-opérateurs du monde entier.

Non contente de bien accueillir le touriste sur ses réseaux, la RATP cherche à les informer le plus en amont possible, dès le moment où ils décident de leur voyage. C'est ainsi que Thierry Lansier, responsable de l'unité Ventes et Grands Comptes, CML, et son équipe ont établi des contacts réguliers avec les professionnels du tourisme. Qu'il s'agisse des voyagistes comme Frantour, Kuoni ou le japonais JTB, dont les catalogues proposent des séjours à Paris avec le titre Paris Visite inclus, ou d'agences, qui peuvent également proposer le titre seul. « *Paris Visite n'est pas l'unique titre vendu par la RATP : c'est aussi le cas du billet combiné Disney, de la Carte Musées Monuments et des billets des dessertes d'aéroports,* précise Thierry Lansier. *Nos clients privilégiés sont la Grande-Bretagne (premier marché touristique pour la France depuis la mise en service de l'Eurostar), la Suisse (les Suisses achètent le maximum de produits pour leur séjour avant leur départ), et les États-Unis. Les Japonais, venant surtout en*

groupe, représentent un marché moins important pour nous. »

30 % des ventes de Paris Visite s'effectuent par l'intermédiaire de ces clients professionnels, au nombre de six cents dans trente pays. 80 % des commandes arrivent par Internet (parisvisite.tm.fr). Ce site, réservé aux professionnels, leur permet de consulter le catalogue de produits et de passer commande.

Parallèlement, la RATP est présente aux principaux salons professionnels du tourisme, qui se tiennent à Londres en novembre (Work Travel Market), à Paris en mars (Les Rendez-Vous de Paris), à Berlin, Milan et Madrid. Elle participe aussi à des « workshops », tournées commerciales à l'étranger, notamment au Canada et au Japon.

La présence de la RATP à ces salons et visites offre autant d'occasions de rencontrer les clients réguliers et de nouer de nouveaux contacts avec les professionnels. Elle prouve la place occupée par la RATP dans le milieu du tourisme parisien, dont elle est aujourd'hui un partenaire important.

Prolongement de la ligne 14

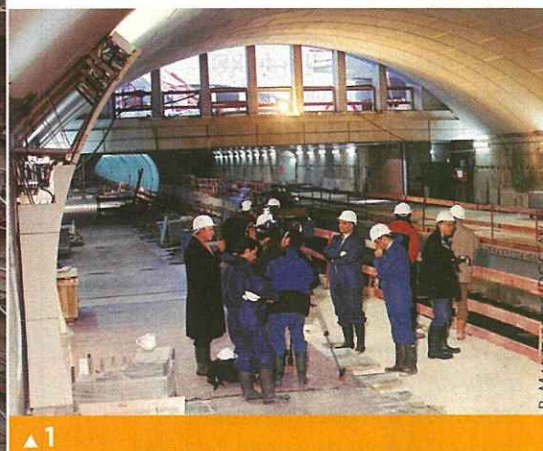
Le bout du tunnel

Les travaux du prolongement de la ligne 14 à Saint-Lazare vont bon train. Aujourd'hui, le génie civil est terminé et l'ouverture de la station Saint-Lazare est prévue fin 2003. Présentation du chantier.



LE CHANTIER MÉTÉOR SAINT-LAZARE EN CHIFFRES :

- 370 mètres de tunnel
- une station de 120 mètres de longueur et de 18 mètres de largeur
- un complexe d'échanges de quatre niveaux enterrés représentant une superficie de 5 000 mètres cubes
- 72 000 mètres cubes d'excavation
- 25 000 mètres cubes de béton
- 1 470 tonnes d'acier
- 120 kilomètres de câbles électriques



1 EN AVANT-PREMIÈRE

Les 18 janvier et 14 février, la station a été présentée à la presse. L'avancement des travaux est conforme au calendrier, et l'ouverture de la nouvelle station est prévue en décembre 2003. À ce moment-là, il faudra moins de quinze minutes pour relier Bibliothèque-François-Mitterrand à Saint-Lazare.

2 SOUS LA COUR DE ROME

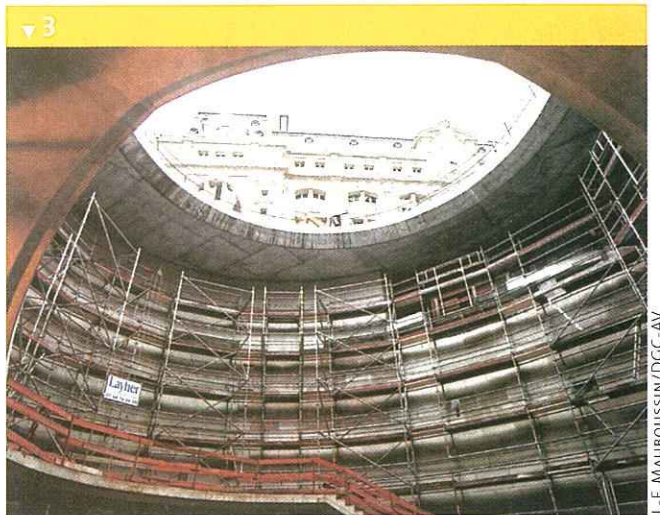
La station Saint-Lazare est installée sous la gare SNCF, la voirie et, en partie, sous les lignes 3, 12 et 13 du métro. Les accès et les correspondances de la station occupent toute la superficie de la cour de Rome. La voûte est entièrement terminée.

▲ 2

3 VERRE ET PIERRE DE TAILLE

On accèdera à la station par un escalier de verre ou par un ascenseur incliné situés dans le vaste puits de lumière habillé de pierre de taille. Celui-ci abritera une coupole monumentale de verre qui laissera pénétrer la lumière du jour jusqu'aux profondeurs de la station.

▼ 3



J.-F. MAUBOUSSIN/DGC-AV

▼ 4

4 ESCALIER CIRCULAIRE

L'escalier circulaire et les différents niveaux de correspondances engendreront une zone d'affluence considérable. En effet, le quartier Saint-Lazare est l'un des plus actifs de la capitale, et sa gare SNCF est la plus fréquentée de toute la région parisienne.

▲ 5



J.-F. MAUBOUSSIN/DGC-AV

5 COLONNES GÉANTES

La station et le complexe d'échanges (accès et correspondances) sont habillés de gigantesques colonnes conçues par le cabinet d'architecture Arte Charpentier.

PASCAL HALKO

Chez eux, nos titres font un tabac

Agréés par la RATP, environ mille cinq cents dépositaires délivrent des titres de transport. Une grande campagne de communication met en valeur ces commerçants de proximité.

Disséminés un peu partout en Ile-de-France, ils sont environ mille cinq cents libraires, buralistes, cafetiers, etc., dépositaires de la RATP, revendeurs de titres de transport.

Facilement repérables par l'enseigne du ticket vert lumineux, ces vendeurs sont implantés uniquement en surface et répondent à un véritable besoin, notamment en grande banlieue, où ils pallient le manque de guichet à proximité des lignes de bus.

Partenaires de la RATP, ils proposent donc, en plus de leur métier de base, un véritable service de proximité.

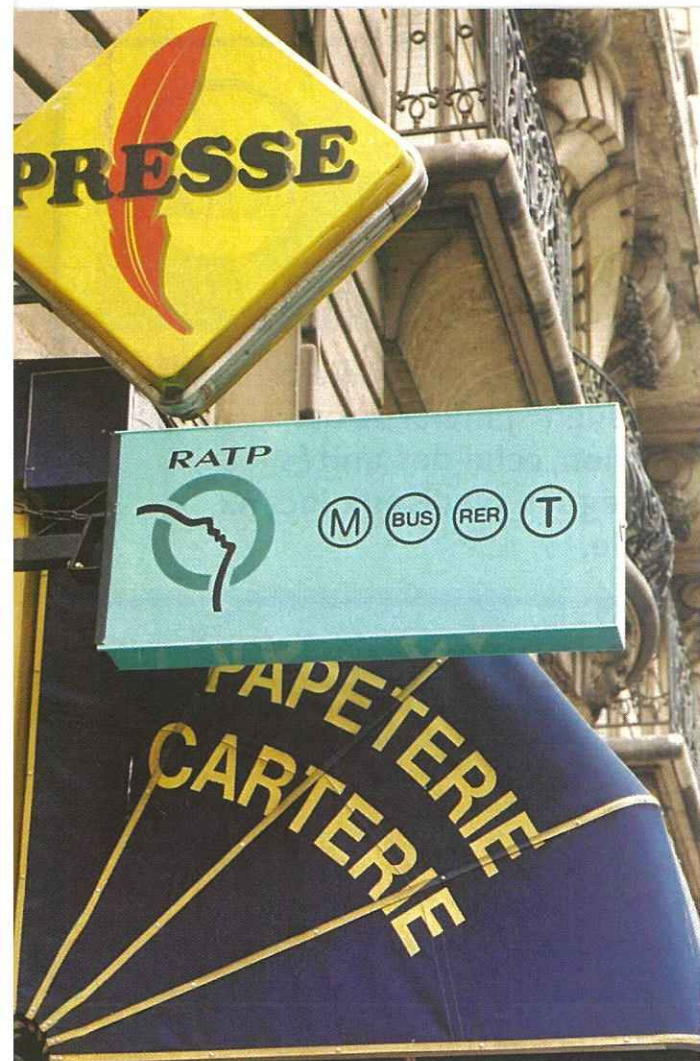
Consciente de cet état de fait, la RATP a lancé, du 4 au 11 mars, une grande campagne de communication événementielle (affiches sur le réseau RATP et dans les bus, guirlandes, stickers au sol... chez le dépositaire) mettant en valeur ce précieux canal de distribution complémentaire aux guichets.

Le dépositaire doit pouvoir informer, conseiller

Une campagne qui, d'ailleurs, fait suite à la charte de qualité de service – portant plus particulièrement sur l'accueil et l'information – instaurée entre la RATP et ces commerçants agréés. Ainsi, le commerçant agréé doit répondre à un certain nombre de critères tels que la mise en place d'une enseigne bien visible qui permette au client de le repérer facilement, l'engagement à donner les



J.-F. MAUBOUSSIN/DGC-AV



L'enseigne de la RATP bien visible sous celle du marchand de journaux : le client ne peut ignorer qu'il trouvera chez ce revendeur son titre de transport habituel, mais aussi des informations et des conseils pratiques.

Paroles de dépositaires

■ **Jacqueline, café Le Brézin, Paris 14^e.**

« Cette campagne faite par la RATP démontre que nous sommes un réseau important pour la RATP et que nous apportons un réel service à nos clients. »

■ **Pierre, maison de la presse, Savigny-sur-Orge (Essonne).**

« En l'absence de guichets à proximité, nous sommes en quelque sorte des agents de la RATP. Comme nous l'avons été pour l'État avec le passage à l'euro. »

■ **Claude, café Le Gambrinus, Sartrouville (Yvelines).**

« Depuis un an ou deux, nous sommes davantage soutenus par la RATP, qui nous a notamment donné un guide pour conseiller nos clients. Un argumentaire qui nous aide à y voir plus clair. »

informations dont a besoin un client de la RATP pour voyager dans le secteur, à l'aide d'un dépliant, d'indiquer le point d'arrêt le plus proche, et, en conversant sur ses habitudes de transport, lui conseiller le titre de transport le mieux adapté à sa situation et à ses besoins.

par les autres enseignes présentes sur ce type de points de vente.

À l'avenir et avec la généralisation de la télébilletique, il est prévu que les dépositaires assurent le rechargement des cartes sans contact.

Un réseau de vendeurs qui se développe, se remet en question et s'en-

gage à fournir un service de qualité. Il offre une bonne solution au manque de guichet de la RATP, et constitue un relais convivial où le client, en plus de se procurer son titre de transport, peut boire son café ou acheter son journal.

YAN RODRIGUEZ

En contrepartie, il perçoit une commission de 4 %

Afin de mesurer le respect de cette charte, des visiteurs mystères se présentent chez ces commerçants et, selon un baromètre préétabli, posent ensuite leur diagnostic. Des visites réalisées par un organisme d'enquêtes indépendant, en cas de problème, alertent le vendeur.

En contrepartie des efforts ainsi sollicités, la RATP a réévalué le montant de la commission versée sur les ventes, de 3,62 à 4 % du montant TTC. Elle se situe ainsi dans la moyenne des commissions versées



Les affiches réalisées pour la campagne de communication sur les dépositaires rappellent aux voyageurs la qualité de service qu'ils peuvent attendre de ce réseau de vente.



Le dialogue social renforcé

Le nouvel accord sur le droit syndical et l'amélioration du dialogue social à la RATP est entré en vigueur depuis le 1^{er} janvier 2002. Il instaure un troisième niveau de négociation, celui des unités opérationnelles, avec la désignation de délégués syndicaux locaux et consolide la procédure de l'alarme sociale.

UNE DÉCENTRALISATION ACCRUE DU DIALOGUE SOCIAL

Signé le 23 octobre 2001 entre la direction et l'ensemble des organisations syndicales, le protocole d'accord obtient 80 % de représentativité. L'innovation première du protocole 2001, dans le prolongement de celui de 1996, arrivé à échéance, consiste en la reconnaissance de l'unité comme établissement de droit syndical. Une nouvelle étape est franchie dans la décentralisation du dialogue social avec l'identification de trois niveaux

de négociation – l'entreprise, les dix-neuf départements et les soixante-dix-neuf unités opérationnelles –, ainsi que la mise en place de délégués syndicaux à chacun de ces trois niveaux. Les délégués syndicaux d'unité ont la faculté de négocier ou de conclure des accords collectifs relevant de l'unité. Les problèmes locaux et spécifiques pourront désormais être traités au niveau où ils se posent et par les acteurs de terrain.

L'ALARME SOCIALE CONSOLIDÉE

Utilisable par les organisations syndicales ou la direction en cas de situation jugée préconflictuelle, le dispositif d'alarme sociale prévoit la tenue d'une réunion dans un délai de cinq jours. Cette rencontre devant déboucher sur un constat d'accord ou de désaccord. Conçue pour prévenir les risques de conflit collectif, toujours pénalisants pour les voyageurs, la procédure d'alarme sociale a donné des résultats positifs. Ainsi, sur la période 1998-2000, sur une moyenne annuelle de 150 alarmes, 60 % ont débouché sur un constat d'accord, 12 %, après un constat

de désaccord, se sont soldées par un préavis. En dix ans, le nombre de préavis a été divisé par trois, une tendance qui s'est accélérée au cours des dernières années grâce à la concertation et à la prévention. Dans sa nouvelle version, l'esprit de l'alarme sociale est identique à celui de 1996 : anticiper et prévenir les conflits par la concertation, le préavis de grève constituant en soi un échec du dialogue. L'alarme sociale repose désormais sur un motif unique et la rédaction du constat d'accord ou de désaccord doit intervenir dans un délai de cinq jours.

UN CODE DE DÉONTOLOGIE

Le texte spécifie l'engagement des partenaires sociaux sur un code de déontologie servant de référence à l'exercice du droit syndical.

DEUX PERSPECTIVES NOVATRICES DU PROTOCOLE 2001

■ Les signataires conviennent de chercher à obtenir des accords majoritaires représentant au moins 50 % des voix. À défaut,

ils ne mettront en œuvre que les accords signés par des syndicats regroupant au moins 35 % des suffrages sur les dernières élections (CDEP, DP, commissions de classement).

■ Une démarche analogue sera engagée entre la direction et les organisations syndicales pour prévenir les conflits individuels.

DES MOYENS À L'APPUI DE LA NÉGOCIATION

Les délégués syndicaux locaux bénéficient notamment d'un crédit de dix à vingt heures par mois, selon l'effectif de l'unité. Chaque organisation syndicale représentative est créditée globalement chaque année d'une enveloppe

d'heures correspondant à la désignation de délégués syndicaux par unité. À charge pour elle d'assurer la répartition de ces moyens sous la forme de bons de délégation ou de chèques journées-agents.

NADINE GUÉRIN



J.-F. MAUBOUSSIN/DGC-AV

Le premier ministre Jean-Pierre Raffarin au PC 2000 le 13 mai dernier.

Le premier Ministre se penche sur la sécurité dans le métro

Le 13 mai, Jean-Pierre Raffarin, Premier ministre, et Nicolas Sarkozy, ministre de l'Intérieur et de la Sécurité intérieure, se sont rendus sur le RER et au PC 2000. Lors de sa visite, le Premier ministre a annoncé la mise sous commandement unique du préfet de police de Paris des services concourant à la sécurité

des transports en commun d'Ile-de-France. Il a également précisé que les effectifs, affectés à la sécurité sur les lignes RATP et SNCF de banlieue, seraient augmentés. Une décision destinée à combattre la délinquance qui a augmenté de 20 % en 2001 par rapport à 2000 dans les transports franciliens.

01 587

C'est le nouvel et unique indicatif de tous les numéros de téléphone des agents de l'entreprise, à partir du 15 juin prochain. Le basculement de tous les numéros se fera dans la nuit du 14 au 15 juin.

DEUXIÈME CONVENTION DU SERVICE ATTENTIONNÉ



Près de trois cents personnes, opérationnels, mainteneurs, fonctionnels, qu'ils soient opérateurs ou membres de l'encadrement, se sont retrouvées fin mars pour une deuxième convention sur le Service Attentionné. Le rôle du management dans l'accompagnement des initiatives des agents, le partage de bonnes

pratiques relationnelles entre plusieurs métiers sur un même site, avec notamment l'expérimentation menée sur le pôle multimodal de Bobigny-Pablo-Picasso, figuraient parmi les thèmes principaux de cette après-midi. D'autres témoignages sont venus illustrer une approche différente des clients et de l'évolution des métiers à travers l'utilisation des bouquets de services ou l'arrivée de la télébilletique. Les voyageurs, également présents, les ont confortés dans leur démarche en souhaitant qu'elle s'étende le plus rapidement possible à l'ensemble de l'entreprise.

SÉCURITÉ ROUTIÈRE: UNE CAMPAGNE DANS LES VILLES

« L'oubli d'un clignotant fait chaque jour vingt-sept victimes. » Ce rappel émane de la Sécurité routière qui a lancé une campagne d'information destinée à sensibiliser les citoyens aux dangers liés à la circulation en ville. En avril, des affiches ont été distribuées dans soixante villes et placardées à l'arrière des bus et dans les Abribus. M6 a diffusé un premier dessin animé, *La Rue de tous les dangers*, cofinancé notamment par la RATP,



la Fondation RATP, le Musée en herbe et Hatier. Cette campagne s'inscrit dans le programme « La rue, un espace qui se partage », lancé par le ministère des Transports.



ESSAIS DE POUSSETTES DANS LES BUS

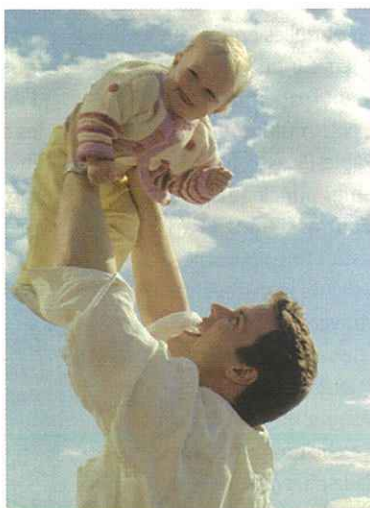
Après l'alternance à la conduite, un deuxième thème de réflexion du projet « évolution du métier de machiniste », la réglementation, mobilise le département Bus. Fin mars, trois groupes de travail, composés de voyageurs et de machinistes, ont rendu leurs propositions de modifications de la réglementation dans les bus. Elles portent sur trois points : l'accès des poussettes, la montée par l'avant et le cas particulier des colis et autres objets encombrants.

Les centres bus de Belliard, Lagny et Saint-Maur organisent l'expérimentation de ces propositions, jusqu'en juin, sur les lignes 29, 60 et 306. Ainsi, par exemple, des emplacements réservés aux poussettes pliées seront installés dans les bus de la ligne 60 et les machinistes accepteront que les parents montent avec leurs poussettes par les portes centrales, à condition qu'ils le leur demandent en montrant leur titre de transport.

Les premiers pas du congé de paternité

Au début d'avril, 258 agents avaient demandé leur congé de paternité à la RATP, accordé depuis le 1^{er} janvier 2002 en France. À la même date, on enregistre 40 000 demandes au niveau national. La durée du congé de paternité, de onze jours calendaires consécutifs ou dix-huit jours en cas de naissances multiples, s'ajoute aux trois jours auxquels les pères ont déjà droit pour une naissance. Pendant cette période, le salaire des nouveaux « pères RATP » est maintenu, comme pour les femmes en congé de maternité. Ce congé, non obligatoire, doit être pris dans les quatre mois suivant la venue de l'enfant. Pour en bénéficier, il suffit

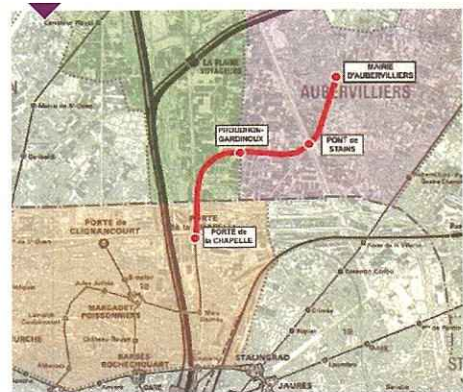
d'en faire la demande à sa hiérarchie un mois au minimum avant la date choisie. Pour plus d'information, contacter le responsable des Ressources humaines.



DR

UN MÉTRO POUR AUBERVILLIERS

Le 14 février, le STIF a approuvé le prolongement de la ligne 12 du métro (Mairie-d'Issy - Porte-de-la-Chapelle) jusqu'au centre-ville d'Aubervilliers. Trois nouvelles stations seront ouvertes et la ligne comptera 3,8 kilomètres supplémentaires. Le projet se divise en deux phases : la première, déjà financée à hauteur de 161,9 millions d'euros par la région, l'État, les collectivités locales et la RATP, verra naître la station Proudhon-Gardinoux. Les voyageurs la découvriront en 2007. Le creusement du tunnel jusqu'à la mairie d'Aubervilliers entre aussi dans cette étape, inscrite dans le contrat de plan État-région 2000-2006. La seconde phase, estimée à 132,8 millions d'euros, comprend la création des stations Pont-de-Stains et Mairie-d'Aubervilliers, opérationnelles en 2011. À noter, ces trois stations seront équipées d'ascenseurs, donc accessibles aux personnes à mobilité réduite.



DR

DES SERVICES À DOMICILE AVEC LA CARTE INTÉGRALE

Les abonnés de la Carte Intégrale peuvent utiliser gratuitement depuis février dernier un service de réservation de services à domicile, « Intégrale Service ». À la suite de contrats établis entre CML et une liste de prestataires, ils bénéficient de coûts préférentiels auprès d'artisans (plombier, cuisinier, etc.), d'instituts de beauté ou pour la garde d'enfants ou des ménages. Intégrale Service remplace l'ancienne ligne téléphonique « Vie pratique ». Il est gratuit jusqu'en juillet, mais coûtera ensuite 25 euros par an aux intéressés.

La RATP recrute des adjoints de sécurisation

Sous la responsabilité d'agents de sécurité, les adjoints de sécurisation (statut emploi-jeune) ont pour missions l'information et la communication auprès des voyageurs, la facilitation d'accès aux transports, l'aide au machiniste en cas de difficultés et la prévention des incivilités. Représentant la RATP, les adjoints de sécurisation travaillent en uniforme, au sein d'une équipe de quatre personnes dans un des vingt-trois centres bus (roulement 5 x 3 en service mixte et nuit). Pour exercer ce métier de service, il faut avoir entre 18 et 26 ans, mesurer au minimum 1,70 mètre pour

les hommes et 1,60 mètre pour les femmes et être en bonne condition physique. Un stage de formation d'une durée de neuf semaines est dispensé au sein de l'entreprise. Le salaire mensuel moyen net (primes comprises) est, après la période de formation, d'environ 1 125 euros.

Si un de vos proches est intéressé :
transmettre la candidature avec une lettre de motivation et un curriculum vitae (comportant la date de naissance) à l'adresse suivante :
RATP, département GIS,
unité DCO, 23, rue Belliard,
75889 Paris Cedex 18.

15 JUIN

Épreuves de sélections du challenge Bus 2002 sur la piste du nouvel espace formation*. Parmi les quarante-six machinistes – deux par centre – participant à ces épreuves, les deux premiers concurrents (un titulaire et un remplaçant) représenteront la RATP au Bus d'or de l'Union des transports publics à Grenoble les 8, 9 et 10 octobre prochain.

* 110, rue Ambroise-Croizat, 93200 Saint-Denis.



Agenda

DU LUNDI AU VENDREDI

Diffusion de « Dessus/Dessous » à 20 h 03 sur France 3 Ile-de-France. Cette émission a pour objectif de fournir aux téléspectateurs des informations pratiques sur les déplacements urbains en Ile-de-France.

DU 20 MAI AU 23 JUIN

Campagne d'affichage culturel « Un ticket

pour le Louvre » sur le thème « Expressions et sentiments » sur les quais des stations du métro et gares RER. Cette campagne a été instaurée par la RATP en partenariat avec le musée du Louvre.

2 JUIN

9^e brocante du centre bus de Pleyel, de 9 heures à 18 heures sur le parking du centre, au 219, boulevard Anatole-France, 93200 Saint-Denis. Au programme : un circuit promenade en autobus type TN4H, un stand d'information clientèle.

MRB REÇOIT LE TROPHÉE DE LA FORMATION 2002

L'équipe chargée de la formation au département MRB a reçu, au mois de mars, le troisième Trophée de la formation, aux côtés d'autres nominés comme la Snecma, Danone, la SNCF... Le dossier présenté par MRB portait sur une action de formation novatrice et un projet mobilisateur : la réalisation d'un film pédagogique *La Fête à Polo*. Créée il y a cinq ans, cette manifestation placée sous les auspices de Génération Formation, en association avec le journal *Les Échos*, récompense les projets les plus novateurs et facilement transposables dans le domaine de la formation continue.



Contact - Micheline Jacottin, MRB,
tél. : (01 49 2) 55 81.

DU 22 AU 30 JUIN

Festival de jazz à Montmartre en partenariat avec la RATP et l'association organisatrice « Un village dans Paris : Montmartre ».

LES 29 ET 30 JUIN

2^e édition du « Carrefour des Passions », exposition qui vise à permettre l'expression des artistes du CRE. Parc floral de Paris (bois de Vincennes), samedi de 10 heures à 24 heures, dimanche de 10 heures à 21 heures.

À l'écoute des associations de consommateurs

Les représentants de seize associations de consommateurs ont rencontré, le 22 mars, le président Jean-Paul Bailly et plusieurs autres responsables de l'entreprise. Ils ont fixé les rencontres et les nouveaux thèmes de travail à aborder avec la régie pour cette année :

offre de service politique et modalités de contrôle sur les réseaux, règlement européen en matière de transport public, politique de sécurité, relations clientèle, politique et modalités de maintenance du matériel.

Contact - Nadège Lacroix, tél. : (01 44 6) 8 35 45.



D. SUTTON/DGC-AV

RENNES S'OFFRE UN MÉTRO AUTOMATIQUE



G. DUMAX/DGC-AV

Après cinq ans de travaux, le métro Val (véhicule automatique léger) est en service à Rennes depuis le 15 mars. La capitale de la Bretagne est la plus petite ville du monde ayant choisi le tout-automatique. Longue de 9,4 kilomètres, la ligne dessert quinze stations et permet aux Rennais de traverser la ville du nord-est au sud-est en 16 minutes, avec des rames toutes les 2 minutes et demie en heure de pointe et de 5 à 8 minutes en période creuse. S'il roule sans conducteur, le Val

rennais emploie néanmoins une centaine de personnes, opérateurs, contrôleurs, médiateurs, etc. L'accès immédiat aux quais, sans couloirs à traverser, le rend accessible aux personnes à mobilité réduite. Le Val a coûté 527 milliards d'euros, soit 15 % de plus que le tramway prévu au départ, écarté, car il risquait de bouleverser le centre-ville. En France, Lille, Toulouse et Paris (Orlyval) l'ont également choisi.

RER A : DÉBATS AUTOUR DE L'INCIVILITÉ

Séduit par la démarche participative des ateliers d'initiative sur le thème de l'incivilité, auxquels certains agents de leur ligne avaient participé, l'encadrement du RER A a décidé de développer l'action dans quatre gares du secteur Nord-Est : Noisiel, Noisy-Champs, Torcy et Lognes. À l'automne dernier, une vingtaine d'agents se sont mis à travailler puis ont sollicité eux-mêmes, situation inédite, des voyageurs de ces gares. Deux rencontres d'une journée animées par trois consultants ont déjà eu lieu à Noisiel les 16 mars et 13 avril. La seconde rencontre s'est enrichie de la présence de jeunes «squattant» régulièrement l'enceinte de ces gares, accompagnés d'animateurs de quartier. Elle a permis de rompre avec l'anonymat des relations entre les agents et ces jeunes et de créer des liens. Des propositions d'actions concrètes, à court terme, seront émises à l'issue d'une dernière réunion, le 23 mai.

La casquette made in Métro



Un nouveau produit dérivé enrichit la gamme des objets griffés transports parisiens.

Une casquette arborant le fameux M du métro accompagné des célèbres stations Palais-Royal,

Trocadéro... De quoi se faire remarquer sur la plage cet été !

Casquette « M Paris », prix public : 15,10 euros ; prix interne 12,10 euros. En vente à la boutique « Métro & Bus Paris, Objets du patrimoine », salle d'échanges de la gare de Châtelet-les-Halles, côté correspondance avec la ligne 4. Ouvert du lundi au vendredi de 8 heures à 19 h 30 sans interruption.

DR

«SILENCE, LA VIOLENCE!» REVIENT À PARIS

Après un tour de France de deux ans remarqué, l'exposition « Silence, la violence ! » revient à Paris, au Musée en herbe, jusqu'au 25 septembre. Cette exposition, sur l'initiative de la Fondation de France, est un moyen ludique et pédagogique d'inciter les enfants, parents et éducateurs, à choisir le dialogue dans la gestion des conflits plutôt que le passage à l'acte. Au cours d'un parcours humoristique et interactif, les enfants évoluent au cœur de différents contes et fables mettant en scène des animaux. Le service pédagogique du Musée en herbe propose des ateliers qui permettent aux « kids » de prolonger la visite de

l'exposition. M6 et la RATP sont partenaires de cette action. Avec notamment des dessins animés « Silence, la violence ! ». Une série produite par VS Com, financée par la Fondation de France, le ministère de l'Éducation nationale, la RATP et coproduite par M6. Enfin, pour la RATP, acteur de proximité territoriale à travers ces différentes actions et son kit pédagogique, des visites de classes sont également organisées à l'exposition « Silence, la violence ! »

Musée en herbe, jardin d'Acclimatation, bois de Boulogne, 75116 Paris.
Renseignements au 01 40 67 97 66.

MÉTRO À REMONTER LE TEMPS

Depuis le 28 avril et pour la troisième année consécutive, il est à nouveau possible de voyager en Sprague sur les rails de la ligne 6 pour une balade touristique. Une visite culturelle, d'environ quatre-vingts minutes, au départ de la station Kléber, est donc proposée pendant onze dimanches jusqu'au 8 septembre. Pour en savoir plus : www.ratp.fr / Billet en vente à la boutique « Métro & Bus Paris, Objets du patrimoine ». Une centrale de réservation est également disponible par téléphone au 01 40 02 38 33.

Brèves

NAVIGO POUR LES ÉTUDIANTS

Dès la prochaine rentrée universitaire, les étudiants porteurs d'une Carte Imagine "R" seront munis du passe NAVIGO. Ils bénéficieront toujours de réductions dans certains commerces sur présentation de leur carte à puce. Les scolaires pourront « naviguer » sur le réseau à partir de la rentrée 2003.

CENTIÈME STATION RÉNOVÉE

Le Renouveau du métro fête sa centième rénovation. Le 29 mai, en effet, Laumière, sur la ligne 5, sera la centième station du réseau à retrouver une seconde jeunesse. Reste encore cent vingt-cinq stations à revoir sur les deux cent quatre-vingt-dix-sept que compte le réseau parisien.

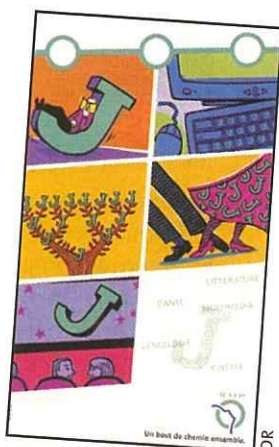
LA MALTOURNÉE REBAPTISÉE

Depuis le 2 avril, le centre de La Maltournée est rebaptisé centre bus des Bords de Marne. Le centre tirait son nom d'une maison bourgeoise, aujourd'hui démolie, qui regardait la rivière en ne montrant aux passants que sa façade arrière, d'où « la mal tournée ». Avec l'ouverture du relais de Bussy-Saint-Martin, cette dénomination, attachée uniquement au site de Neuilly-Plaisance, ne pouvait perdurer.

LA RATP ATTENTIVE AUX SENIORS

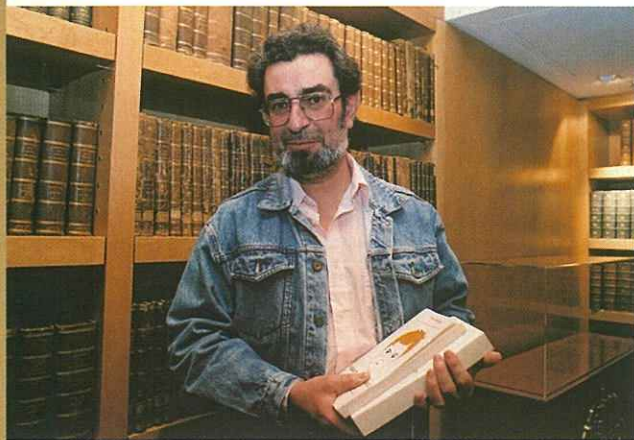
Le département CML a édité début mars un dépliant destiné aux six cent mille voyageurs seniors fréquentant régulièrement (deux ou trois fois par semaine) le réseau RATP. Il rappelle les cinq animations-loisirs proposées dans le programme Jeudis Seniorité : les après-midi danse au Balajo, le cinéma à La Pagode, l'Internet et le multimédia au palais de la Découverte, les rencontres littéraires et la généalogie, dernière-née de ces animations, en février 2001. Objectif de ce dépliant :

séduire cette clientèle, qui produit à elle seule 18,3 % des recettes directes de l'entreprise.



Alain, un bavard passé à l'écrit

D. SUTTON/DGC-AV

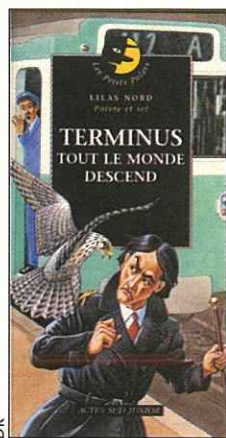


Alain Drapeau sait raconter des histoires. À la RATP, jusqu'à sa cessation anticipée d'activité, il usait déjà sa plume pour répondre aux courriers « hors normes » (CML) de clients auteurs de canulars, de faux daltoniens, etc. L'envie d'écrire des romans le taraudait, mais c'est l'acquisition de son vieil ordinateur réformé acheté à la RATP qui le fixe à sa table de travail. Il commence alors la rédaction d'un roman paysan, *Une année comme les autres* (350 pages). « Je me suis inspiré des souvenirs de la ferme où je passais mes vacances, à 10 ans, en Ille-et-Vilaine. La vie là-bas, ancestrale, sans eau

ni électricité, c'est la chose la plus extraordinaire que j'ai jamais vécue », s'enflamme-t-il encore. Muni d'un caméscope, Alain retourne sur les lieux pour filmer les témoins de cette époque, paysans ou artisans, qui lui détaillent la fabrication du pain ou le calendrier agricole. Il court les écomusées et les fêtes villageoises, épluche les vieux dictionnaires et consigne les fruits de ses recherches minutieuses dans des tableaux, sous Excel, qu'il juxtapose à une intrigue sentimentale. Il « fabrique » son deuxième roman de la même manière, « comme un puzzle », s'aidant de chronologies très précises. *Pierrot de Montreuil* (200 pages) décrit le Montreuil des années 1950, avec les yeux de l'enfant qu'Alain était. Le registre linguistique y est tout à fait différent. « J'ai utilisé l'argot des gosses de l'époque, plus épicé que le français classique. » En effet, dès le prologue, le lecteur est happé par une gouaille cocasse, qui faisait le bonheur des collègues d'Alain, à la RATP, quand ce dernier l'employait. On trouve des phrases du type : « Y'a des vieux qui retrouveront plus de turbin et qu'ont pas de quoi se caler une molaire. » Alain ne vise pas les prix littéraires. « J'ai juste envie d'apprendre des choses et de les raconter à des gens que je ne verrai jamais. » Les deux ouvrages d'Alain Drapeau sont disponibles sur le site internet www.publibook.com et chez l'éditeur : Publibook, 18, rue du Faubourg-du-Temple, Paris 11^e (tél. : 01 47 00 05 07).

EN QUÊTE DE VÉRITÉ !

Atmosphère de complot dans les sous-sols parisiens. Un conducteur du métro est retrouvé inconscient dans sa loge, tandis qu'une jeune fille se volatilise à la station Montparnasse. S'agit-il d'un enlèvement ? D'étranges silhouettes errent dans les tunnels. Et quel rôle joue l'homme au gerfaut ?



Georges, Laszlo et Victoria se risquent avec le jeune Arthur sur la piste d'une mystérieuse organisation... Tel est le thème du dernier livre de Lilas Nord, *Terminus, tout le monde descend*. Un roman policier pour les enfants à partir de 9 ans. À offrir très vite...

***Terminus, tout le monde descend*, par Lilas Nord, 108 pages, éditions Actes Sud Junior, collection « Les Petits Polars » prix : 7,5 euros (46, 70 francs).**



B. CHABROL/DGC-AV

LE « PHILAR » DE LA RATP JOUE SALLE GAVEAU

Dernière prestation de la saison 2001-2002, pour l'Orchestre philharmonique de la RATP le 8 juin, salle Gaveau. Sous la direction de Martin Lebel, il interprétera des œuvres de Ludwig van Beethoven, *Air de concert « Ah Perfido » op. 65*, Johannes Brahms, *Symphonie n° 3 op. 90 en fa majeur*, et Martin Lebel, *Concerto pour deux clarinettes et orchestre*.

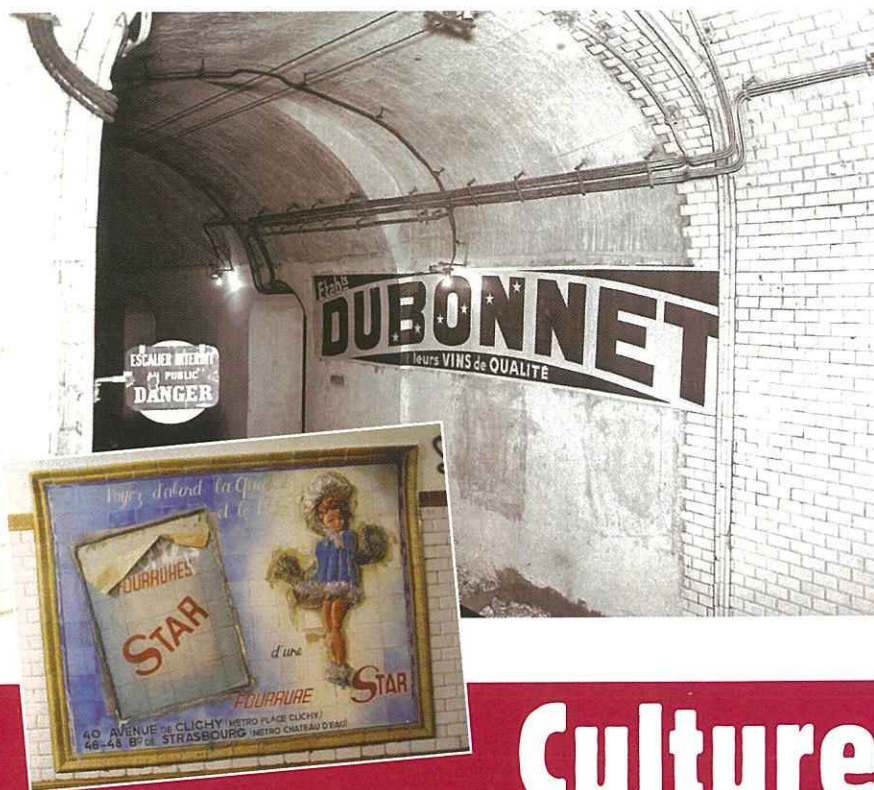
Réservations : (01 40 0) 2 49 36 et 44, rue des Maraîchers, Paris 20^e.

Prévu dès l'origine dans le métro, la publicité s'est étendue rapidement à l'ensemble du réseau. Aujourd'hui, avec ses nouveaux supports, la RATP intéresse de plus en plus les annonceurs. Regards en images...

NOSTALGIQUE DE LA RÉCLAME

« Du bo, du bon, Dubonnet », un slogan qui reste présent dans l'inconscient collectif et qui a donné sa renommée dans les années 1930 à cette marque d'apéritif. Inscrite dans les tunnels, cette manière de communiquer n'a plus aujourd'hui les faveurs des annonceurs, qui lui reprochent son environnement un peu terne. On notera également la disparition des panneaux publicitaires en céramique, dont il reste quelques traces à la station Saint-Martin (fermée au public et transformée pour partie en Espace Solidarité Insertion).

PHOTOS : ARCHIVES RATP



Culture pub

PALME D'OR POUR LE RÉSEAU

Pour être vu à Paris, la RATP demeure le moyen le plus sûr. En effet, pour des raisons de protection des sites, l'affichage dans la capitale est difficile. La RATP dispose donc d'avantages séduisants. Métrobus, qui commercialise la publicité sur les réseaux – avec des règles strictes* –, propose aux annonceurs et aux régies publicitaires divers supports comme l'habillage de stations de bus et de métro pelliculé, les grands couloirs (affiches 4 x 1,50 mètres)... Depuis septembre, une soixantaine d'écrans plasma (cf. photo) – installés dans les grandes stations telles que Châtelet, Auber, Gare-de-Lyon... – permettent de diffuser des spots publicitaires et des bandes-annonces de films... De quoi séduire le secteur du cinéma, qui reste privé de publicité à la télévision, et attirer de nouvelles recettes dans les caisses de la RATP.

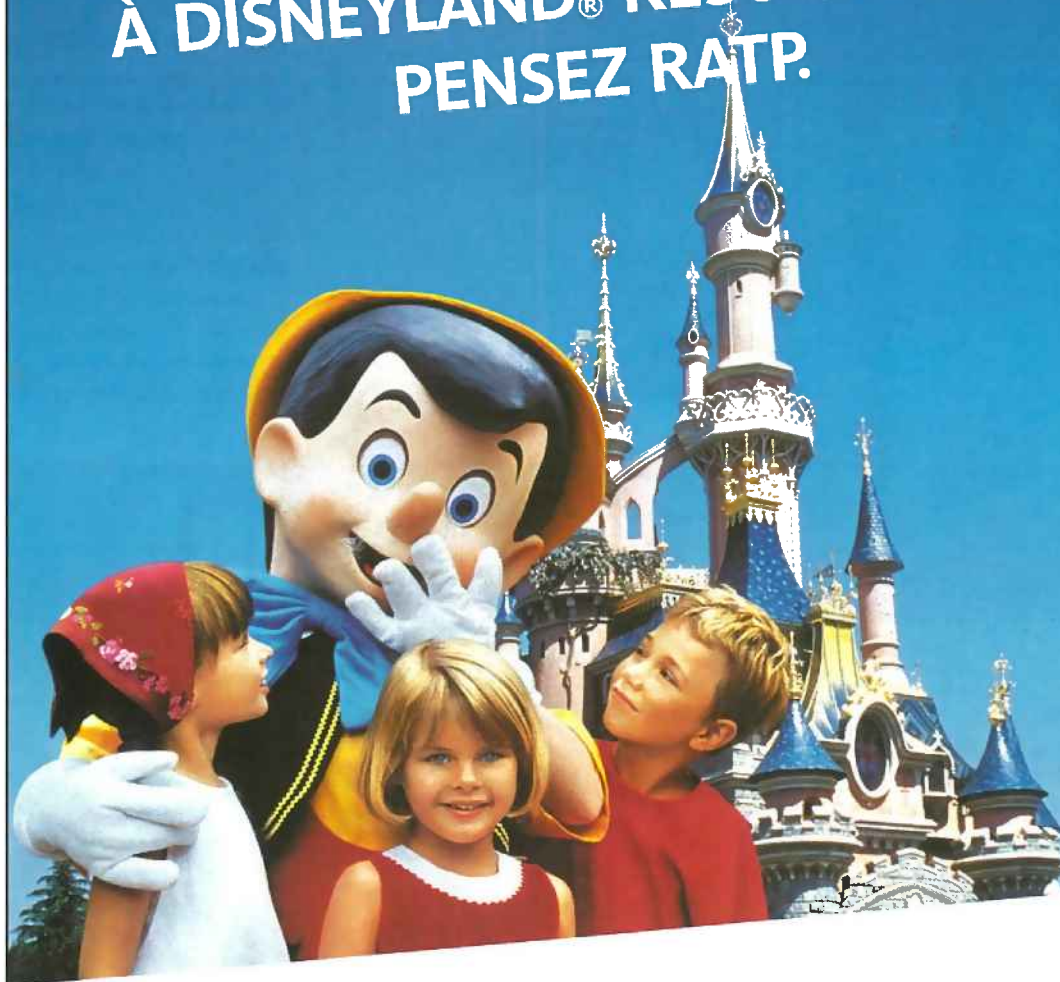
YAN RODRIGUEZ



* Exemple : l'adhésivage des autobus est limité par l'entreprise à 1 % du parc, soit au maximum quarante véhicules roulants. De plus, l'adhésivage total n'est pas autorisé afin de conserver l'identité visuelle du matériel.



POUR ENTRER DIRECTEMENT
À DISNEYLAND® RESORT PARIS,
PENSEZ RATP.



**Titre de transport aller-retour et billet d'entrée
à l'un des deux parcs à thèmes Disney, en vente
dans les principaux guichets RATP.**



Round trip tickets and Disney theme park tickets are sold at main RATP tickets office.
The  line  metro, the most direct way to the magic kingdom.



Verkauf von Hin- und Rückfahrkarten sowie Eintrittskarten zu einem der beiden Disney-
Themenparks an allen Hauptschalterstellen der RATP.
Die Metro  linie  Nächster Eingang zum Zauberreich.



Billete de tren ida y vuelta y entrada a uno de los parques temáticos Disney, a la
venta en las principales taquillas RATP.
La línea  del metro  el acceso más directo al reino de la magia.



L'accès le plus direct au Royaume de la Magie



© Disney