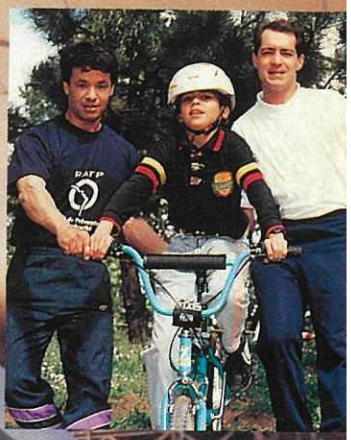
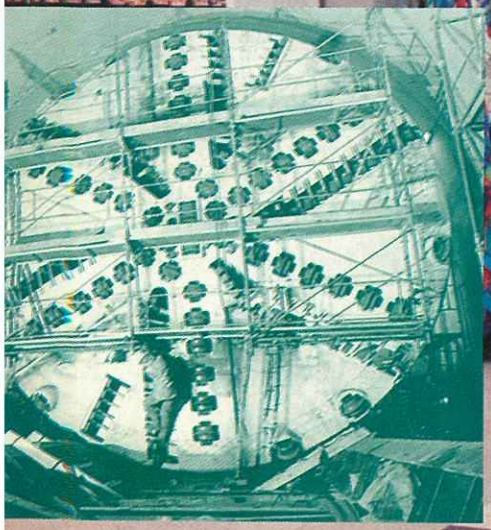
ENTRE LES LIGNES

Prévention : rendez-vous en ville



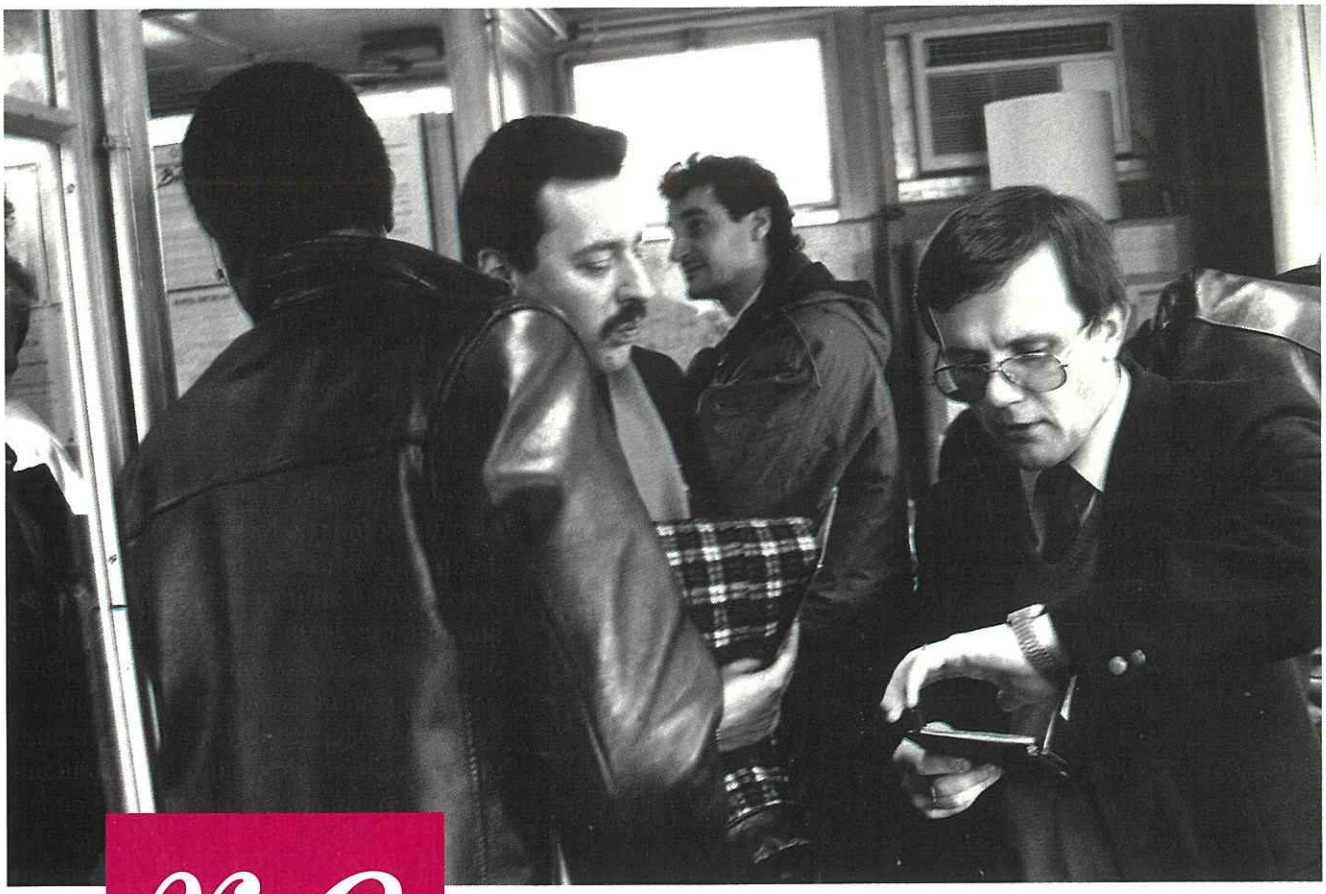
De la boutique à l'enseigne



Baptême en sous-sol

RATP

N° 24 AOUT SEPTEMBRE 1992 15 F



reflex

Le quotidien de la ligne 26 vu par deux de ses machinistes.

PHOTOS : BRUNO ROSKAM, EMILE MONTABOR

sommaire

14 Les agents et les jeunes se rencontrent désormais au cœur des cités.

Baptême en sous-sol. *Baptisé en juillet, le tunnelier de Météor réalisera 4 500 m de tunnel en deux ans.* ..... p. 4

Lyon-Bercy, c'est parti ! *L'ensemble immobilier Lyon-Bercy prend forme. Ouverture prévue en 1995.* ..... p. 6

Toulouse : mission réussie. *Le Val de Toulouse, une maîtrise d'œuvre coordonnée par Sofretu.* ..... p. 7

La ronde des privés. *Les sociétés de transport privées se sont implantées en grande banlieue. Un marché en plein essor....* p. 9

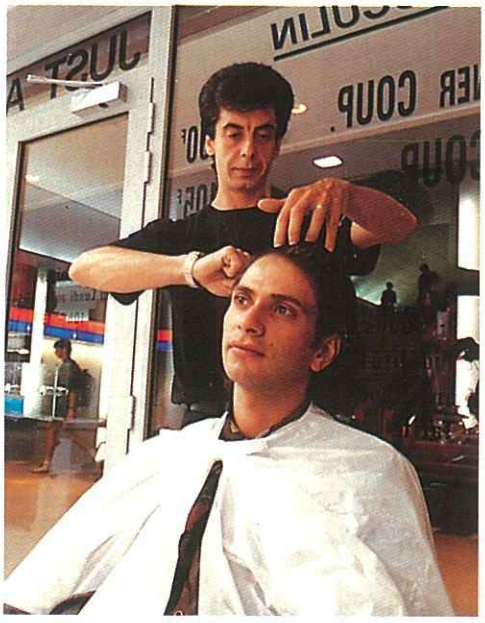
Qualité globale : la priorité. *Un projet global d'entreprise pour fédérer les actions qualité. Entretien avec Jean-Michel Barnier, nouveau délégué à la Qualité* ..... p. 12

Rendez-vous en ville. *Lignes et centres Bus à la rencontre de leur jeune clientèle.* ..... p. 14

Beau comme un pont neuf. *Le pont Bir-Hakeim et l'arc de triomphe de l'île aux Cygnes retrouvent une seconde jeunesse.* ..... p. 16

9 Grande couronne : un territoire qui reste très convoité.

17 L'image du métro change. Aujourd'hui, les marques réputées n'hésitent plus à y installer des boutiques.



dossier

De la boutique à l'enseigne. *Des localisations repensées, une architecture unifiée, une politique d'enseignes, la RATP remet de l'ordre dans les commerces du métro et du RER* ● *Dans quatre ans, tous les espaces commerciaux auront été réaménagés. Explicatations de Jacques Banaszuk, PDG de Promo Métro* ● ..... p. 17

actualité

Pavillons remporte le Bus d'Or 1993 ● Opération « Service compris » sur la ligne 74 ● Charlebourg en vidéo ● ..... p. 24

passionnément

Les résultats sportifs de l'été ● 40 ans d'histoire de cars ● Le métro s'y colle ● Collectionneur dans l'âme ● ..... p. 30

Rédaction : 53 ter, quai des Grands-Augustins, 75006 Paris. Tél. : 40 46 45 49 / 43 52. **Directeur de la publication :** Vincent Relave. **Rédaction :** Entre les Lignes, La Lettre, 6 44 44 (Journal téléphoné) : Philippe Carron, Simone Feignier, Yvonne Kappès-Grangé, Alain Malglaive. **Photographies :** COM-Audiovisuel, ITA-Audiovisuel. **Conception et réalisation graphique :** Textuel. **En couverture :** photos de Chabrol, Roy / COM-AV. **Photogravure :** TTAG. **Imprimerie :** Avenir Graphique. N°ADEP 1791. Membre de l'Union des Journaux et Journalistes d'Entreprise de France UJJEF. **Abonnement :** 130 F (150 F pour l'étranger), pour 10 numéros. Les demandes sont à adresser à « Entre les Lignes », 53 ter, quai des Grands-Augustins, 75006 Paris. **Retraités de la RATP :** vos changements d'adresse sont à transmettre par écrit au bureau des Pensionnés, 9 rue Belliard 75889 Paris cedex 18.

Baptême EN SOUS-SOL

Météor Pour faire un tunnel, quoi de mieux qu'un tunnelier ? Baptisé en juillet sous les yeux attendris de sa marraine, le tunnelier de Météor réalisera 4 500 m de tunnel en deux ans.

Le 20 juillet dernier, Sandrine, un jeune agent de station de la ligne 9, a donné son prénom au tunnelier de Météor. Un prénom plein de féminité pour un engin de 1 100 tonnes qui, en deux ans, du boulevard de la Bastille au boulevard Haussmann, va réaliser 4 500 mètres de tunnel à deux voies pour les trains de Météor.

Mais comment fonctionne ce tunnelier qui devient opérationnel en septembre ? Il y a d'abord un bouclier, long de 11 mètres et de 8,60 mètres de diamètre. A l'avant du bouclier, une tête de coupe équipée de 54 molettes et de 110 couteaux d'abattage. Derrière le bouclier, un train suiveur de 69 mètres de long. La tête de coupe creuse par courses de 1,60 mètre, ce qui nécessite environ 35 minutes. Puis un anneau composé de 8 voussoirs de 5 tonnes chacun, épais de 40 centimètres, est mis en place en une trentaine de minutes.

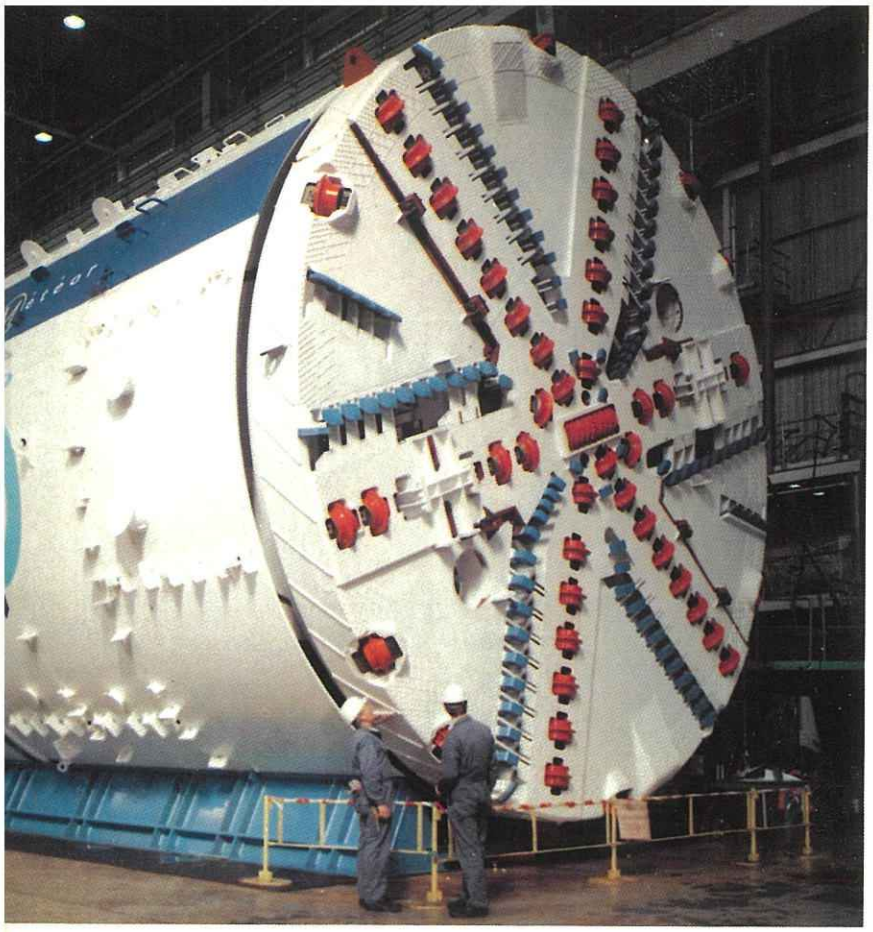
Prenant alors appui sur cet anneau, à l'aide de 15 vérins d'une poussée totale de 6 000 tonnes, le bouclier recommence l'abattage de 1,60 mètre de terrain. Ainsi de suite, de 24 heures en 24 heures, et pendant deux ans, à une vitesse moyenne de 200 mètres par mois, le tunnelier va progressivement creuser et construire un tunnel de 7,50 mètres de diamètre intérieur. Dans quelques mois, il arrivera à la station Châtelet, dont seules les deux culées seront à ce moment construites. Quant aux deux autres stations sur son itinéraire, Pyramides et Madeleine, il les traversera « en douceur » puisqu'elles auront été réalisées préalablement.

UNE AVANCÉE DE 200 MÈTRES PAR MOIS

Que fait-on des déblais ? L'on applique ici la méthode du « marinage hydraulique ». Les terrains extraits sont mélangés à de l'eau et de la bentonite (une sorte d'argile) pour obtenir de la boue. Le tout est mis sous pression et envoyé dans un tube de 35 centimètres de diamètre au puits de départ, boulevard de la Bastille, et au-delà, en surface, à une usine de traitement des boues installée sur le quai Henri-IV, en bordure de la Seine. Là, il y a séparation, d'une part, des terrains qui sont évacués par péniche et, d'autre part, de l'eau et de la bentonite qui sont recyclées et réinjectées dans le circuit, en direction du front de taille.

Comment l'approvisionnement se fait-il ? Le tunnelier doit disposer de voussoirs et de mortier. Les premiers sont fabriqués le long de la Seine, à Limay (Yvelines), puis transportés par péniches jusqu'au bassin de l'Arsenal où ils sont entreposés sur le quai à proximité immédiate du puits

PHOTOS : DR ; CHABROL / COM-AV



La marraine du tunnelier

« C'est de la science-fiction ! » s'écrie Sandrine Vouriot lors de sa première descente dans le puits de montage du tunnelier de Météor. Sandrine a été sélectionnée, parmi les agents qui viennent d'entrer à la Régie, pour être la « marraine » du tunnelier. Elle est chef de station à Billancourt, sur la ligne 9. « Le fait d'avoir été choisie m'a fait très plaisir mais, dit-elle, cela va être très impressionnant de rencontrer tant de personnalités le 20 juillet, jour du "baptême" ». « Pour moi, ajoute-t-elle, c'est une occasion exceptionnelle de me trouver face à une telle machine, à la fois monstrueuse et splendide. Et puis, surprise, dans ce cadre un peu infernal, des ouvriers qui soudent m'accueillent chaleureusement. L'homme et la machine ! » Quand la fiction devient réalité.

d'accès au chantier. Quant au mortier, il est nécessaire pour combler l'espace entre les voussoirs et les terrains, soit environ 4,5 m^3 par anneau de 1,60 mètre. La centrale fournissant ce mortier est installée place Mazas, non loin de la station Quai de la Rapée de la ligne 5 du métro.

Quand le travail sera terminé, durant l'été 1995, le tunnelier sera démonté et extrait par un puits situé square Louis-XVI, le long du boulevard Haussmann. Mais jusqu'à la fin du chantier, l'alimentation du tunnelier et l'extraction des terrains se feront par le puits du boulevard de la Bastille. Voilà pour le matériel et la technique.

Ci-dessus, le tunnelier intégralement monté pour tests, contrôles et réception dans son atelier de construction aux chantiers navals HDW de Kiel, en Allemagne.

Sandrine Vouriot, marraine, entourée des ouvriers des entreprises chargés du montage du tunnelier.

Mais qui sont les hommes qui gèrent cet impressionnant chantier ? Il y a tout d'abord les personnels du groupement d'entreprises (Bouygues, Chantiers modernes, Dumez et Perforex), qui assurent directement les travaux. Puis une petite équipe RATP, du département ITA. Son rôle est le contrôle des études d'exécution et de la réalisation du génie civil de l'ouvrage. Claude Meyniel, qui, préalablement, pendant deux ans, a suivi les études et les marchés, en est le responsable technique. Il fait le point : *« Nous sommes huit en tout. Thierry Huygues-Beaufond est responsable du tunnelier et Michel Scohy, de la station Châtelet, fait partie du marché. Ajoutons cinq contrôleurs techniques. Le travail est très intéressant mais aussi très prenant, d'autant plus que le chantier fonctionne 24 heures sur 24. Il y aura sûrement des moments difficiles. C'est un peu un défi ! »* ●

Alain Malglaive

Lyon-Bercy, C'EST PARTI !

Siège social

L'ensemble immobilier Lyon-Bercy prend forme. Un projet, dont le coût a été revu à la baisse, et qui accueillera, en 1995, les activités tertiaires de la RATP.

Pas de vacances pour le chantier en août !

Pôle majeur de la réorganisation des activités tertiaires de l'entreprise, l'ensemble Lyon-Bercy doit être livré à la RATP en février 1995. Il pourra accueillir 1 300 agents, et sera équipé d'un restaurant d'entreprise comportant un self et une restauration rapide. Le Conseil d'administration de la RATP, dans sa séance du 28 mai 1993, a en effet donné son accord sur des modifications du programme de l'opération. Maintenant, c'est bien parti !

Les modifications, par rapport au projet précédent, résultent de la nécessité de réduire le coût de l'opération et de définir un nouveau schéma de financement. L'aménagement du projet, avec en particulier la non-réalisation d'espaces publics, a permis de ramener son coût global, y compris les « opérations tiroir », à 1 864 MF, dont 1 072 MF pour la construction, soit une réduction de 270 MF.

Situés entre la rue de Bercy et le quai de la Rapée, les deux immeubles, comprenant dix niveaux soit environ 35 m de haut, sont construits sur une plate-forme, la « galette », de même hauteur que l'actuelle passerelle de la SNCF et du ministère des Finances (le long de la rue de Bercy). L'architecture de l'ensemble n'est pas modifiée par rapport à celle définie dans le projet d'origine.

Sous la plate-forme, quatre niveaux dont le gros œuvre est maintenant terminé. Dans le tréfonds, deux niveaux de parking, qui seront concédés. Au-dessus, deux autres niveaux qui devaient abriter en particulier une rue piétonne, le musée des Transports, un centre de conférence, la médiathèque. C'est cet ensemble d'aménagements qui ne sera pas réalisé, l'espace demeure donc actuellement disponible.

« En septembre 1994, la plate-forme sera terminée, et le gros œuvre des immeubles devra être achevé au début de 1994. Il est souhaitable que les équipes d'exploitation et de maintenance puissent s'installer à partir de novembre 1994, et la date de livraison, février 1995, est contractuelle entre la SCI Lyon-Bercy (1) et la RATP », précise Philippe-François Arrighi, responsable de l'ingénierie technique au sein de l'équipe projet Lyon-Bercy (département du Patrimoine). *« Comme on le voit*, ajoute-t-il, *ce calendrier est serré ! A nous de le faire respecter. »* ●

Alain Malglaive

Le chantier en chiffres

– 11 000 m² au sol ;
– 36 000 plans d'étude et d'exécution ;
– 133 500 m³ de terrassement ;
– 50 000 m³ de béton armé ;
– 2 700 tonnes d'acier ;
– 93 000 m² de plancher ;
– 500 km de câbles électriques ;
– Jusqu'à 800 personnes sur le chantier.

(1) La SCI (Société civile immobilière) Lyon-Bercy est une filiale de la RATP en charge de la maîtrise d'ouvrage de l'opération.

PHOTO : MARGUERITE / COM- AV

Sofretu **Pour la réalisation de sa ligne Val, Toulouse a confié à Sofretu la coordination de l'équipe de maîtrise d'œuvre : une dizaine de sociétés qui ont mis leurs compétences spécifiques au service du projet.**

Station Mermoz, hommage de la capitale de l'Aéropostale à l'un de ses héros.

Toulouse : MISSION RÉUSSIE

Depuis la fin du mois de juin, une ligne Val de 10 kilomètres dessert Toulouse avec 15 stations. Deux années d'études, quatre ans de construction. Sofretu est en permanence sur le site depuis six ans. Une gestation parfois difficile, mais le benjamin des métros de France, le cinquième de la famille, est arrivé à terme. Ce nouveau-né semble même faire envie à Bordeaux !

« Le projet était passionnant donc motivant », indique Jean-Yves Le Gac, un homme des « Travaux neufs », maintenant ITA, détaché à Sofretu depuis 1982. Après avoir travaillé pour le RER et le métro, puis sur le projet du métro d'Alger, il est à Toulouse pour le Val depuis 1987, successivement comme responsable d'une cellule de coordination du projet entre les différents intervenants, puis, à partir du début des travaux, comme directeur du Groupement de maîtrise d'œuvre du génie civil et des équipements électromécaniques, c'est-à-dire de l'équipe qui assure le contrôle des études et des travaux. *« La particularité de l'organisation mise en place*, poursuit notre interlocuteur, *a consisté à faire appel à du personnel d'une dizaine de sociétés différentes. Il a été évidemment indispensable de regrouper ces personnes en constituant une équipe "intégrée" implantée sur le site, et se consacrant à plein temps à la maîtrise d'œuvre du métro sous la direction du représentant de Sofretu. Pendant quatre ans, cette organisation a évolué de façon à s'adapter à l'avancement et à la spécificité des travaux. En fait, il y a eu une réelle complémentarité entre les hommes et les compétences, si bien que l'on a travaillé en parfaite harmonie, ce qui ne semblait pas évident au départ ! »*

Semvat

Le nouveau logo de la Semvat, société en charge de l'exploitation du métro et des 800 bus de Toulouse.

Pour l'équipe, il s'est agi de vérifier les études d'exécution assurées par les entreprises, de suivre la réalisation, de traiter les interfaces avec le système Val, d'assurer la réception et le règlement des travaux, de participer à l'agrément des installations par les organismes officiels. Et cela tant pour le génie civil que pour ●●●

PHOTOS : DR ; SEMVAT

●●● les installations d'équipements électromécaniques non liées au système Val. L'ingénierie du système Val lui-même, c'est-à-dire le matériel roulant, l'équipement du tunnel et les systèmes, a été assurée directement par Matra.

Des agents de la RATP, à travers Sofretu, ont été associés à ce projet dès le début, et en ont suivi la réalisation. Outre Jean-Yves Le Gac, il faut citer Alain Delannes qui a dirigé la cellule de Coordination et de pilotage, Bernard Mercier pour le contrôle des travaux souterrains, René Duret-Cantiolet en charge du contrôle fonctionnel du projet, Michel Lozach et Philippe Brégeard pour les installations électromécaniques, et Yves Guillemineau pour les péages. « *Ces personnes ont été choisies pour leurs expériences professionnelles et dans des créneaux non couverts par les associés* », précise Jean-Yves Le Gac.

Maintenant, les travaux sont terminés, les délais et les coûts ont été respectés, les rames roulent, à la satisfaction des Toulousains. C'est la fierté légitime de tous ceux qui ont contribué à cette réalisation, des agents de la RATP/Sofretu qui, maintenant, au fur et à mesure de la fin de leur mission, quittent progressivement les rives de la Garonne.

« *Cette opération a été enrichissante et performante au plan technique comme au plan de la gestion du contrat et des relations humaines*, précise Jean-Yves Le Gac. *Naturellement, l'équipe est prête à repartir et à mettre à profit l'expérience acquise, pour réaliser la ligne B actuellement projetée... dans la mesure où les budgets nécessaires seront dégagés.* » ●

Alain Malglaive

A Toulouse, maintenant, on conjugue métro et bus.

Val de Toulouse : fiche pratique

Mise en service le 26 juin 1993, la ligne A du métro de Toulouse s'étend sur 10 kilomètres et comprend 15 stations. Elle joint Jolimont, au nord-est, à Basso-Cambo, au sud-ouest, en passant par le centre historique de la ville. La ligne est essentiellement en souterrain, avec la traversée sous-fluviale de la Garonne. Entièrement automatique, le matériel roulant est du même type que celui de Lille et d'Orlyval. Les rames sont composées de deux voitures d'une capacité globale de 154 places dont 68 assises, mais le gros œuvre des stations a été prévu pour pouvoir ultérieurement admettre quatre voitures à quai. Avec une décoration homogène et globalement sobre, la couleur blanche domine, chaque station est personnalisée par son architecture et par des éléments décoratifs qui lui sont propres.

Sur une route des Yvelines, un bus de la CGEA, l'un des cinq groupes de transport de voyageurs de la grande couronne.

Dessertes **Avec un nombre de déplacements en plein essor, la grande banlieue est devenue un marché attractif pour les transporteurs privés. Face à ces concurrents, la RATP doit faire preuve d'imagination.**

La RATP et la SNCF ne sont plus tout à fait seules : les transporteurs privés installés dans la deuxième couronne – la grande banlieue de l'Ile-de-France – sont devenus de véritables entreprises de transport dont l'activité est en pleine expansion. Là où la RATP est pratiquement absente, ils règnent actuellement sans partage. Ces privés regroupés au sein de deux associations professionnelles, l'APTR et l'ADATRIF *(voir encadré)*, ont vu leur trafic progresser de plus de 37 % entre 1982 et 1990 contre 13 % pour la RATP.

« *Il n'y a pas péril en la demeure !* commente Raymond Maubois, responsable de l'unité Stratégie d'entreprise et économie des transports au département du Développement, *nous assurons avec la SNCF banlieue près de 95 % des voyages effectués en transport en commun pour la région Ile-de-France ! Dans cette deuxième couronne, le véritable concurrent reste la voiture particulière : avec 4,3 millions de véhicules, le parc automobile de la région a progressé de 800 000 unités en dix ans et essentiellement en grande banlieue. La zone de desserte de la Régie n'ayant guère évolué et le marché des déplacements s'étant essentiellement développé à l'extérieur de cette zone – en grande couronne – les transporteurs privés et la voiture particulière ont raflé les parts de marché.* »

Bien avant la densification de ●●●

La ronde DES PRIVÉS

●●● la grande couronne, les transporteurs privés, à l'origine des entreprises familiales, assuraient le transport de voyageurs pour les rabattre sur les gares, ce qui ne représentait qu'une faible part de l'offre des transports collectifs régionaux.

Avec l'accroissement très sensible de la population dans les départements de la grande couronne mais également du nombre d'emplois, les déplacements de banlieue à banlieue et les rabattements en grande banlieue sur les axes lourds sont devenus l'enjeu d'un marché de plus en plus convoité. Les grands groupes nationaux de transport urbain n'ont donc pas raté une telle occasion : cinq groupes français de transport de voyageurs – CGEA, Via GTI, Cariane, Transdev, Verney – et une soixantaine d'opérateurs privés exploitent maintenant plus de 700 lignes régulières pour un trafic annuel proche de 220 millions de voyages. A l'exception de Verney, ces groupes bénéficient d'un actionnariat puissant : la CGEA est une filiale de la Compagnie générale des eaux, le plus grand groupe français de services aux collectivités locales, Via GTI est attaché à la Compagnie de navigation mixte, une des plus grosses capitalisations de la Bourse de Paris, Cariane est une filiale de la SNCF et Transdev une filiale de la Caisse des dépôts et consignations. « *Un des atouts majeurs des groupes tels que la CGEA est la multifonction : ils offrent aux collectivités locales à la fois du transport et des prestations en distribution d'eau, en immobilier, en traitement de déchets... La RATP ne bénéficie pas de ce facteur d'introduction auprès des communes. Il ne faut pas oublier, également, que les transporteurs privés travaillent sous concession avec les collectivités locales, et ont donc un lien de proximité avec elles que n'a pas la Régie.* »

Une solution pour s'implanter en grande banlieue : l'association avec les transporteurs locaux. Ici, les lignes Sqybus à La Verrière (78).

La RATP n'est pourtant pas restée passive, loin s'en faut : depuis une vingtaine d'années, l'entreprise a prolongé ses lignes de métro vers la banlieue de 30 km, a créé 103 km de lignes RER, a renforcé de 25 % son offre de bus. Un développement considérable, mais dans une zone géographique inchangée touchant à peine la grande couronne. Si l'expérience, le savoir-faire de transporteur multimodal et ses compétences en matière d'organisation et d'étude sont mondialement reconnus, la RATP est handicapée pour s'implanter en dehors de sa zone de desserte, dans laquelle elle bénéficie pourtant d'une bonne image auprès des élus locaux. D'abord, elle est restée jusqu'à présent

APTR et ADATRIF

(résultats 1992, y compris les activités touristiques)

	APTR [1]	ADATRIF [2]
Entreprises adhérentes	53	30
Zone desservie (km²)	5 900	4 600
Pop. desservie (en millions hab.)	4,85	4,0
Lignes exploitées	486	315
Longueur des lignes (km)	5 557	4 782
Voyageurs transportés (en millions)	128	118
Parc autobus	1 525	1 114
Effectif	1 997	1 981
– dont conducteurs	1 762	1 538
Chiffre d'affaires TTC (en millions)	756	763

(1) APTR : Association professionnelle des transporteurs routiers.
(2) ADATRIF : Association pour le développement et l'amélioration des transports en région Ile-de-France.

PHOTOS : CHABROL, SUTTON / COM-AV

LA RATP en chiffres (1992)

Zone de desserte RATP	1 186 km²
Population desservie par la RATP	7,4 millions
Nombre de lignes banlieue (y compris affrétées et associées)	187
Longueur des lignes banlieue	2 136 km
Voyageurs transportés banlieue	490,8 millions
Parc banlieue	2 429
Machinistes (ensemble RATP)	9 426

DES RÈGLES DU JEU QUI FAVORISENT LES PRIVÉS

dans les zones de couverture de ses centres Bus ; ses coûts de production sont supérieurs à ceux de la concurrence ; la pesanteur des procédures et des autorisations institutionnelles la pénalise fortement face à la concurrence ; enfin, il existe des inégalités de traitement : *« Un transporteur privé qui ouvre une nouvelle desserte en deuxième couronne, fait une demande de subvention auprès de la région qui octroie 50 % du coût d'acquisition de son matériel roulant. Dans certains départements, ce transporteur va même bénéficier d'un complément de financement par le conseil général qui peut lui accorder 50 % supplémentaires ! Les conditions de concurrence sont donc faussées puisque la Régie finance intégralement ses autobus. Enfin, la RATP ne peut obtenir l'exploitation de lignes nouvelles non immédiatement rentables »*, poursuit Raymond Maubois.

Si la RATP ne paraît pas, effectivement, disposer aujourd'hui de moyens pour aller chasser sur le territoire des grands groupes en Ile-de-France, elle a trouvé des solutions dans des alliances et des partenariats. En matière d'exploitation, elle a conclu quelques alliances avec des transporteurs locaux, soit par association dans le cadre d'une filiale exploitant des lignes affrétées telles que Sqybus à Saint-Quentin-en-Yvelines, soit en partenariat direct (CGEA dans le 92 et 93, Transdev à Marne-la-Vallée, Via GTI).

« Pour sortir de ses limites, une des solutions de la RATP serait l'alliance avec un transporteur local qui y trouverait un intérêt, en partageant, par exemple, une base technique en commun... C'est d'ailleurs ce que font les groupes privés. » Les perspectives du schéma directeur de la région Ile-de-France pour 2015 marquent une accélération de la demande de déplacements de banlieue à banlieue. La RATP, sauf à voir son rôle en région Ile-de-France se réduire progressivement, doit se doter des moyens pour affronter la concurrence, en sachant qu'elle dispose d'atouts majeurs pouvant en faire un partenaire recherché par les élus et les responsables locaux ●

Philippe Carron

Une vingtaine de lignes d'autocars privées se partagent la desserte de la gare RER de Saint-Germain-en-Laye.

Qualité

Qualité L'heure est venue de fédérer les initiatives locales en matière de qualité dans un projet global d'entreprise. Jean-Michel Barnier*, nouveau délégué à la Qualité, s'en explique.

ELL : La qualité, tout le monde en parle ; mais qu'entend-on vraiment par le mot qualité ?

Jean-Michel Barnier : La qualité, c'est mieux satisfaire tous les clients de la RATP. Il s'agit, bien sûr, des voyageurs, mais l'entreprise a, d'une certaine façon, d'autres clients dont elle doit tenir compte : ses partenaires qui sont l'Etat, la Région, le Syndicat des transports parisiens et les collectivités territoriales. Dans un autre domaine, les filiales d'ingénierie de la Régie, SYSTRA et sa branche d'opérateurs internationaux internes créée récemment, se doivent aussi de satisfaire des clients dans le cadre de la concurrence. La qualité, c'est aussi l'optimisation des relations clients-fournisseurs dans l'entreprise. Chaque individu, chaque groupe apporte sa valeur ajoutée professionnelle dans l'élaboration du produit transport. Cette chaîne de valeur ajoutée doit être optimisée pour qu'au bout du compte le voyageur perçoive un transport collectif compétitif du point de vue du rapport qualité-coût.

ELL : Pourquoi créer aujourd'hui une délégation à la qualité ?

JM B : Nous assistons depuis cinq ou six ans, ici ou là dans l'entreprise, à de nombreuses actions locales en matière de qualité qui ne sont ni inscrites dans une politique ou une stratégie d'entreprise, ni regroupées dans un cadre cohérent.
S'il était indispensable, dans le cadre de la décentralisation, de laisser se réaliser ces initiatives, il est devenu nécessaire aujourd'hui de fédérer toutes ces actions. La nouvelle démarche de qualité globale est la suite logique des actions mises en œuvre depuis 1990. Il s'agit donc de l'étape suivante, qui associe ces actions et constitue un projet majeur de l'entreprise pour les quatre ou cinq années à venir, avec un nouveau mode de management et d'engagement professionnel.

Une première illustration de la démarche de qualité avec l'opération « En direct avec la ligne B » menée en juin dernier (photo ci-contre). Des agents de différentes unités sont allés à la rencontre des voyageurs pour connaître leurs opinions et leurs suggestions sur le service offert par la ligne.

globale : LA PRIORITÉ

ELL : Comment peut-on présenter cette nouvelle étape ?

JM B : Il nous incombera de favoriser les initiatives locales en matière de qualité, en veillant à ce qu'elles s'inscrivent dans un cadre cohérent répondant à une volonté politique et stratégique de la Direction générale. Tous les agents seront impliqués, tous les domaines seront concernés, qu'il s'agisse de l'exploitation, de l'ingénierie, de la maintenance ou du secteur tertiaire.
Ce concept de qualité dans lequel s'engage l'entreprise est d'autant plus important dans la conjoncture actuelle qui conduit à une baisse du trafic et des recettes. La RATP doit donc redoubler d'attractivité pour reconquérir des parts de marché sur la voiture individuelle.

ELL : Sur le terrain, quels premiers signes concrets vont révéler cette nouvelle politique ?

JM B : Un calendrier d'actions a été établi, et les voyageurs devraient, d'ici un an à un an et demi environ, percevoir cette évolution dans leurs attentes tant en ce qui concerne la sécurité, la régularité que l'information, les relations avec le personnel... En particulier, dès la fin de l'année 1994, sur chaque ligne de bus, de métro, de RER et de tramway, seront rendues publiques des promesses d'amélioration sur des points répondant à une attente majeure du voyageur ou des problèmes que l'on sait pouvoir résoudre très rapidement. Pour ce faire, la qualité s'appuie sur l'observatoire privilégié que constitue le département Commercial. Les enquêtes menées permettent de connaître la perception, par nos voyageurs, du service offert. C'est la valeur perçue – c'est-à-dire ce qui a de la valeur aux yeux des voyageurs et qu'ils sont donc prêts à payer – qui doit être prise en compte par chacun dans l'entreprise pour mieux les satisfaire ●

Simone Feignier

RECONQUÉRIR DES PARTS DE MARCHÉ

* Responsable de l'UDT de Maintenance RER, avant d'être nommé, le 1er juin, délégué général à la Qualité.

PHOTOS : MARGUERITE, SUTTON / COM-AV

Le calendrier qualité 1993

– Juillet : rédaction du cadre structurant d'entreprise.
– Septembre : mise en place de la Délégation générale à la qualité.
– Octobre : objectifs de qualité fixés, d'après la perception et les attentes de la clientèle, pour les directeurs de département et d'unité, et préparation d'un programme de formation à la qualité globale pour l'ensemble du personnel de l'entreprise.
– Novembre : communication sur le plan Qualité avec l'encadrement et les partenaires sociaux.
– Décembre : insertion des objectifs de qualité dans les contrats d'objectifs des départements et des unités.

Prévention **Fête de quartier, journée des associations ou forum des métiers... lignes et centres vont à la rencontre de leur jeune clientèle. Trois exemples.**

Rendez-

AU CARREFOUR DE DEUX MONDES

Le 15 mai, Nanterre, le 29, Asnières, Pleyel et la ligne 13, le 5 juin, la ligne 7 : centres et lignes sortent de leurs « murs » pour participer à des manifestations organisées par les municipalités. A travers ces expériences locales, tous affichent le même objectif : aller à la rencontre d'une partie de leur clientèle – les jeunes des quartiers difficiles – qui ignorent les traditionnelles Journées portes ouvertes.

Premier exemple : la fête donnée le 15 mai à l'issue de la rénovation du quartier du Chemin-de-l'Ile à Nanterre. C'est pour Hervé Robert, correspondant prévention-sécurité (CPS) au centre Bus de Nanterre, l'occasion *« de nouer des échanges avec les jeunes de ce quartier desservi par nos lignes de bus, où habitent 15 % des machinistes du centre, ce qui a permis d'impliquer le maximum d'agents. L'animation VTT nous a donné la possibilité de les sensibiliser aux problèmes – chahut, bousculades, purge des portes dans les bus – qu'ils posent quotidiennement à nos machinistes ». « L'opération a été une réussite, beaucoup de jeunes sont venus même si, au départ,* remarque Dominique François, responsable commercial du centre Bus, *la présence de la RATP, seule entreprise participante, en a intrigué plus d'un. Nous avons tout d'abord eu le sentiment que, pour eux, nous n'étions pas à notre place dans cette fête, mais bien vite le contact s'est établi. Le premier étonnement passé, les jeunes ont réalisé que, si les agents de la RATP sont machinistes ou contrôleurs, ils sont aussi des personnes avec qui l'on peut discuter. L'image qu'ils se faisaient de l'entreprise – pas toujours très bonne – s'est quelque peu "cassée"... »*

Avec un Forum des métiers organisé à la Maison des jeunes des Agnettes (MJA), un quartier « chaud » de Gennevilliers, les centres d'Asnières, de Pleyel et la ligne 13 essaient une autre approche. *« Nous voulions aller vers les jeunes, dans leur cité,* précise Jean-Michel Boldyreff, CPS au centre d'Asnières. *Pour nouer le dialogue, nous n'avons pas voulu nous contenter de présenter des métiers, mais aussi proposer des emplois. »* Conseillés par une représentante de PHF, les jeunes pouvaient en effet remplir un dossier de candidature pour les métiers de l'exploitation et de la maintenance, expliqués par les agents aux différents stands. *« Un véritable succès, mais nous voudrions ne pas en rester là,* commente Natalie Huard, responsable clientèle à Asnières. *En retour, les jeunes qui sont venus aujourd'hui seront invités à venir visiter nos installations. »* De son côté, Saïd Barouche, responsable de la MJA, se félicite de cette initiative : *« Le problème des jeunes c'est le chômage, il faut montrer que la RATP peut former des jeunes pour l'avenir et embaucher. Ce qui rapproche la RATP de la MJA ? Nous travaillons tous sur la prévention. Le but d'une opération comme celle-ci est de faire se rencontrer deux mondes, celui des usagers et celui des "fonctionnaires" pour un dialogue ouvert... pour trouver des solutions, que ce soit chez les jeunes... ou chez vous. »*

PHOTOS : ROY, SUTTON / COM-AV ; DR

Objectifs identiques pour la ligne 7, qui a participé, le 5 juin, à la Journée des associations à Aubervilliers : *« Nous voulons aller à la rencontre de nos voyageurs pour nous présenter sous un autre jour que celui sous lequel ils nous connaissent. »* Selon Jean Cottu, responsable commercial sur la ligne 7, *« il s'agit d'engager le dialogue avec des catégories de population qui nous posent des problèmes de sécurité sur le nord de la ligne, à Aubervilliers. Confrontée à ces difficultés, la ligne vient d'engager une politique de prévention et sa participation à la Journée des associations avec présentation de l'entreprise et de ses métiers en est le premier volet ».*

Trois exemples parmi tant d'autres d'une démarche qui trouve de plus en plus d'échos auprès des agents de l'exploitation ●

Simone Feignier et Yvonne Kappès-Grangé

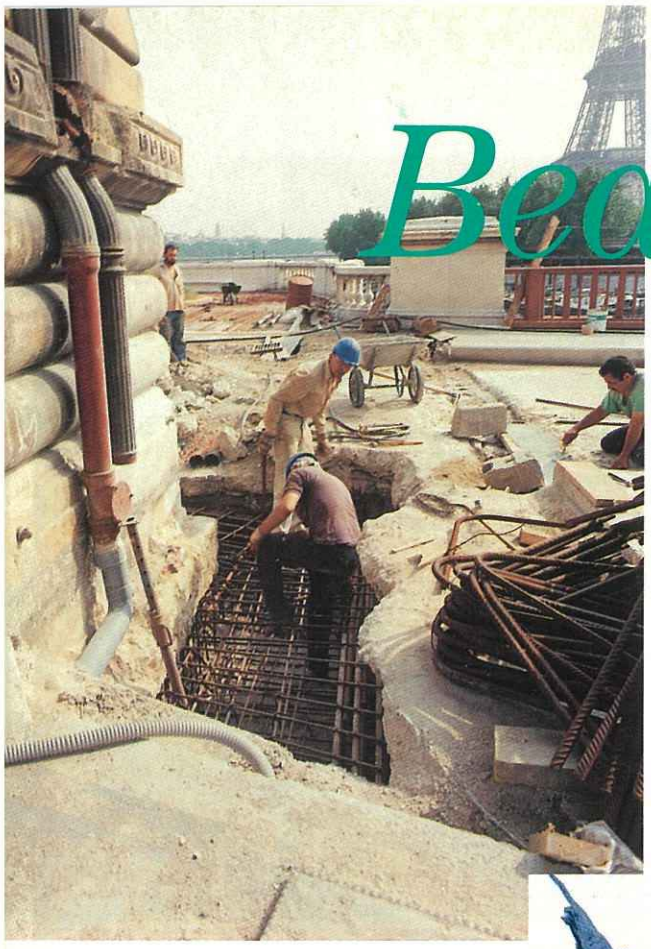
vous EN VILLE

Expo et animation VTT à Nanterre, présentation de l'entreprise à Aubervilliers, découverte des métiers de l'exploitation à Gennevilliers, les CPS sur le terrain.

L'opinion de Pierre Arnaud*

« Communes et RATP sont de plus en plus impliquées dans le problème de la sécurité : nous travaillons sur le même créneau. L'entreprise doit devenir un acteur de la ville, agir à un échelon local, qui tient mieux compte des spécificités. La force de la RATP, c'est de pouvoir dépasser sa stricte fonction de transporteur pour devenir partenaire de la ville. C'est un plus qu'elle offre face à la concurrence. Les collectivités locales sont rassurées de voir une entreprise comme la RATP se mettre à la portée de leurs administrés, pour créer un climat de confiance. »

* Délégué départemental du 92.



Beau comme UN PONT NEUF

Rénovation **Le pont Bir-Hakeim et l'arc de triomphe de l'île aux Cygnes retrouvent une seconde jeunesse. Renforcement des structures, nettoyage... l'unité AMOF est entrée en Seine.**

Vingt tonnes d'acier ont été nécessaires pour renforcer les structures de l'arc de triomphe.

Depuis 1904, sous le pont Bir-Hakeim, coule la Seine... Aujourd'hui, quelque quatre-vingt-dix ans plus tard, la Ville de Paris a décidé de rajeunir ce pont dont l'âge commençait à faire sentir ses effets. L'ouvrage métallique comporte, au-dessus de la chaussée, un viaduc permettant le passage de la ligne 6 du métro : la RATP, selon une convention d'entretien passée avec la ville, participe aux travaux.

L'unité AMOF-Travaux métro 1, du département ITA, est responsable de ce chantier qui prévoit la réfection du pont et le confortement de l'arc de triomphe situé au niveau de l'île aux Cygnes. L'entretien général de l'ouvrage comporte en particulier le nettoyage et la remise en état des piliers de pierre situés aux extrémités du pont, la restauration des colonnes métalliques – on en dénombre pas moins de 108 – et la remise en peinture du viaduc entre les stations Bir-Hakeim et Passy.

Second chantier, l'arc de triomphe, ouvrage maçonné qui repose sur un réseau de pieux en chêne fondés sur une couche de calcaire. Un affaissement de l'arc – bien qu'ayant déjà fait l'objet d'une stabilisation –, a été observé, entraînant notamment fissures et infiltrations d'eau de ruissellement. Pour AMOF, il s'est agi d'effectuer un renforcement mécanique des structures de l'arc. Horizontalement, dans un premier temps, au moyen d'un ceinturage des quatre piliers par des poutres en béton armé disposées sous le terre-plein central. Ces travaux terminés en juin, des barres verticales en acier seront ensuite scellées, verticalement, dans les piliers depuis les voies jusqu'au niveau inférieur, sous le terre-plein : « l'épinglage » des piliers sera ainsi réalisé sur 8 mètres de haut.

L'achèvement de la restauration du pont, commencée en novembre 1992, est prévu pour le courant de l'année 1994. Des délais relativement courts pour la RATP qui a dû tenir compte de certaines contraintes : maintenir la circulation des voitures sur le pont (sur une chaussée unique) et s'intégrer dans le planning des travaux de la ville de Paris. Le pont de Bir-Hakeim, ayant retrouvé sa jeunesse et toute son élégance, fera l'objet d'une mise en valeur par un éclairage spécifique, actuellement à l'étude par le département ESE. Une autre affaire à suivre... ●

Simone Feignier

PHOTOS : ITA/AV

dossier

Services

LA RATP REMET DE L'ORDRE DANS LES **COMMERCES** SITUÉS SUR SON RÉSEAU. OUBLIÉ, LES BOUTIQUES « BOUCHE-TROU », PLACE AUX ENSEMBLES COMMERCIAUX COHÉRENTS, **VALORISÉS** PAR UNE POLITIQUE D'**ENSEIGNES,** UNIFIÉS PAR LEUR ARCHITECTURE. DU **PUBLIPHONE** AU SALON DE COIFFURE, DU POINT PRESSE AU **MAROQUINIER**, LES VOYAGEURS TROUVERONT DANS LES STATIONS ET LES GARES UNE LARGE GAMME DE PRODUITS DE QUALITÉ ET DE SERVICES PRATIQUES. DÉJÀ, LES BOUTIQUES D'**AUBER** OUVRENT LA VOIE. D'AUTRES STATIONS SUIVRONT.

De la bout

Une offre de produits étendue, des emplacements spécifiques... la RATP revalorise ses espaces commerciaux. Première station revue et corrigée : Auber.

Douze boutiques sont regroupées sur 331 m², dans la salle d'échanges d'Auber. L'opération, qui s'élève à 5 millions de francs, devrait être amortie en à peine plus de deux ans.

ique à L'ENSEIGNE

Une coupe brushing en trente minutes, un choix de lunettes mode, des produits de beauté ou un café-croissant, on peut désormais faire son shopping à la station Auber. Fini, les tréteaux dressés dans les couloirs et les boutiques surchargées qui proposaient aux voyageurs fruits, bijoux fantaisie ou foulards multicolores : la multiplication des commerces en tous genres finissait par créer un sentiment de désordre.
Avec l'ouverture, en juillet, des Boutiques d'Auber, la RATP propose à ses voyageurs un espace commercial revalorisé où, dans une architecture unifiée, un certain nombre de services et d'enseignes réputées sont regroupés.

COMMERCES : LE PLUS DU MÉTRO

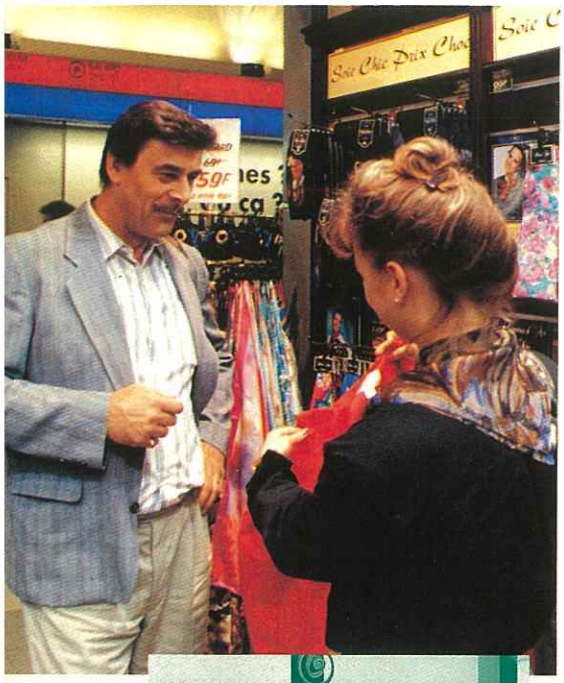
Cette nouvelle image représente un coup d'accélérateur dans la politique de réorganisation des commerces du métro et du RER. Dominique Laferrère, directeur du département Commercial, s'en explique : *« Avec l'évolution des goûts de notre clientèle et l'allongement des temps de transport, de nouvelles attentes sont apparues ; pour y répondre, nous devons élargir notre offre. Bien sûr, notre vocation n'est pas de faire du commerce pour du commerce, mais d'offrir au voyageur, à travers des services de qualité, une valeur ajoutée au transport. Déposer sa pellicule photo le matin et prendre les tirages le soir, sur son chemin, c'est un gain de temps, un plus que nous offrons. »*
En 1990, les réflexions menées par le département Commercial aboutissent à un double constat : oui, les commerces sont devenus nécessaires, ils participent à l'animation, l'humanisation des stations et des gares, réduisent le sentiment de coupure avec le monde extérieur, apportent un élément de vie et de convivialité ; mais leurs localisations hasardeuses sont devenues un handicap. Au fil des ans, les commerces se sont implantés un peu en « bouche-trou » sur le réseau, là où il existait un local technique inutilisé, des quais plus larges, un flux important de voyageurs...
On recense, en 1990, 500 concessionnaires qui se partagent l'exploitation de 900 locaux commerciaux, pour une quinzaine d'activités. Au milieu des années 80, les commerces précaires installés dans les couloirs avaient semblé une bonne riposte à l'apparition des premières « sauvettes », en les « sédentarisant ».

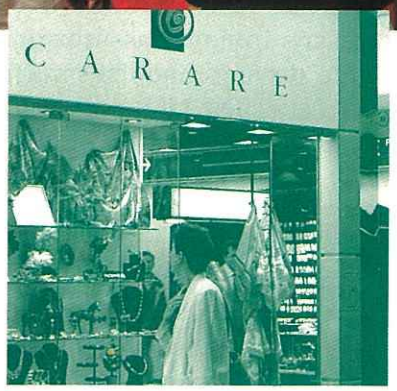
ANNÉES 80 : LA GRANDE BOUSCULADE

Malheureusement, ce principe a été victime de son succès, les commerces précaires se développant sans toujours assurer une qualité de marchandises suffisante. Parallèlement les sauvettes ont continué de se multiplier, sans qu'il y ait forcément distinction dans l'esprit du public entre commerçants autorisés ou non.
« Il faut que les commerces et les services autorisés par la RATP soient immédiatement repérables. De même que le transport est organisé en réseau, ●●●

Les marques réputées sautent le pas et n'hésitent plus à s'installer dans le métro. Ici, un salon Jean-Louis David.

PHOTOS : CHABROL / COM-AV





●●● *l'offre commerciale doit présenter un caractère répétitif afin de produire, de manière identique, un "effet de réseau", qui rassure quant à la qualité offerte »*, explique-t-on à CML.

Une enquête, réalisée en 1990 par l'Institut français de démoscopie auprès d'un échantillon de 1 200 personnes, avait révélé que si 65 % des voyageurs critiquaient la qualité des articles proposés, 56 % estimaient que la présence d'enseignes connues et l'existence de marques rétabliraient la confiance des acheteurs. *« Nous devions donc nous assurer de la qualité de l'offre, en professionnalisant les commerces. »*

RÉTABLIR LA CONFIANCE DES ACHETEURS

Ces constats ont conduit à la suppression progressive des commerces précaires et au choix de chaînes de notoriété nationale : Hachette bien sûr, avec ses Relais H, mais aussi la Fnac ou Afflelou pour la lunetterie. Pour les petits commerçants indépendants, des enseignes ont été créées, qui les regroupent par produits, Safran pour la maroquinerie ou Achille Soulier pour les cafétérias – on les retrouve d'ailleurs en bonne place à Auber.

Les localisations des boutiques obéissent à une règle impérative : ne pas perturber l'exploitation tout en restant situées sur les flux de voyageurs. Sont donc éliminés les quais de métro et les couloirs, au profit des quais de RER, plus larges, où l'attente est plus longue, et les salles d'échanges et de recettes.

« La maîtrise de l'espace passait par la hiérarchisation des stations et des gares, et la définition d'un type d'offre en fonction du lieu, pour que le voyageur puisse connaître clairement, par avance, les services qu'il lui est possible de rencontrer. » La RATP privilégie donc les services de base, comme les publiphones que l'on trouve désormais dans tous les accès métro et RER, ou des

Combattre les sauvettes

«Si vous délogez un vendeur à la sauvette d'un bout du quai, cinq minutes après, vous le retrouverez 20 mètres plus loin. Pour nous, c'est décourageant, explique Paul Khalifat, directeur des gares de la ligne A. Et les agents de sécurité ne sont guère mieux lotis, puisqu'ils ne peuvent saisir que les marchandises exposées, pas les stocks. »

En 1992, sur 8 400 procès-verbaux et saisies effectués, 800 seulement ont abouti à un jugement : encombrement des tribunaux, fausses adresses des contrevenants... Avec le système actuel, la RATP est impuissante. Pour réprimer différemment – et plus efficacement – les sauvettes, le département Juridique mène actuellement une réflexion qui pourrait aboutir à une modification des textes légaux, après consultation des autorités de tutelle. Le but : trouver une procédure de harcèlement qui pourrait répondre à la pression grandissante des sauvettes, sans pour autant se priver de la possibilité de saisie. Parallèlement, le département Environnement et sécurité travaille avec la police nationale, pour remonter les filières et s'attaquer aux responsables que sont les fournisseurs, véritables « négriers », qui exploitent très souvent des revendeurs en situation irrégulière.

Les publiphones, un service de base disponible dans chaque station.

produits en distribution automatique. Les produits de commodité et de dépannage, talon minute, cafétérias, journaux dans les Relais H, seront destinés aux stations et aux gares d'échanges. Enfin, dans les grands pôles, on trouvera également de quoi satisfaire les achats d'impulsion : maroquinerie, bijoux fantaisie... Des listes qui ne sont bien sûr pas exhaustives. A CML, on réfléchit à d'autres services : faut-il développer le commerce alimentaire de dépannage en banlieue, pratique pour le banlieusard mais pas forcément rentable, doit-on proposer des services annexes, sans recettes associées, comme les boîtes aux lettres de Gare de Lyon, peut-on revenir à la distribution automatique de confiseries sur les quais sans nuire à la propreté et sans gêner le trafic ?...

QUELS NOUVEAUX SERVICES POUR DEMAIN ?

On le voit, la présence des commerces dans le métro et le RER est désormais un principe établi, qui correspond à une attente, les chiffres d'affaires des commerces implantés sont là pour en témoigner. Les futures gares et stations devront en tenir compte dès leur conception, bien que cette préoccupation n'apparaisse pas toujours comme une nécessité aux financeurs des projets.
Si la présence de services fait désormais partie de l'offre de transport, devront-ils être proposés ou conservés, même sur des emplacements dont la rentabilité n'est pas prouvée mais qui participent à la satisfaction du voyageur ? ●

L'exemple de la SNCF

Le célèbre Buffet de la gare de Lyon.

Avec 205 buffets – les célèbres Buffets de la gare – 500 Relais H, 230 boutiques, 5 400 distributeurs automatiques, la SNCF gère un réseau de commerces et de services dont l'implantation sur le territoire français est largement héritée de l'histoire. D'où l'importance de la réflexion actuellement menée par la mission Restauration et pôle concession, sur une démarche Qualité.
« Nous connaissons les attentes des voyageurs et les services prioritaires : la restauration, mais aussi la presse, les points bancaires... l'offre commerciale vient en appoint », explique Gérard Grimaud, attaché à la mission. « Pour garantir la qualité des services, nous signons des contrats Qualité avec nos concessionnaires, car c'est l'ensemble – commerces et offre de transport – qui est vu et jugé par les voyageurs. Et nous n'hésitons pas à diversifier l'offre en essayant d'implanter des enseignes reconnues. C'est ainsi que nous avons retiré aux Buffets le monopole historique qu'ils détenaient sur la restauration. Quant aux produits offerts, nous n'avons pas d'a priori, nous restons à l'écoute du marché. Nous avons essayé la distribution automatique de pain dans les gares de banlieue, cela a échoué. Mais nous pensons que certains services de base doivent être maintenus dans des endroits même déficitaires – c'est le cas des Relais H à Amboise – au titre du service dû au voyageur : la gare doit rester un lieu de vie. »

PHOTOS : CHABROL, MARGUERITE / COM-AV ; MICHEL HENRI / SNCF-CAV

Un lieu d

Dans quatre ans, tous les commerces du métro et du RER auront été réaménagés. Jacques Banaszuk, responsable de Promo Métro, précise les objectifs de ces transformations.

ELL : Les « Boutiques d'Auber » viennent d'ouvrir. Quel est le rôle de Promo Métro ?

Jacques Banaszuk : Promo Métro, créé sous sa forme actuelle en 1992, est une société filiale de la RATP, qui détient 51 % du capital, les 49 % restants sont répartis entre Havas-Publicis (34 %) et la Caisse des dépôts (15 %). Nous sommes mandatés pour la gestion des commerces. Nous repérons les emplacements possibles, construisons les boutiques, cherchons des preneurs et gérons les contrats : c'est ce que nous avons fait à Auber. Sans oublier de régler les problèmes de la vie quotidienne avec les responsables de secteur, les commerçants et les agents : la station, c'est un petit monde où tous vivent ensemble. Mais ça se passe plutôt bien.

ELL : Comment s'organise la gestion des commerces ?

J B : S'agissant d'occupation du domaine public, il n'y a pas de droit de bail, simplement un contrat qui précise la durée – quatre ou six ans – et le « fixe », auquel s'ajoute un pourcentage sur le chiffre d'affaires, qui varie selon la station et la nature du produit : 5 % pour la presse, 15 % pour l'alimentaire... On arrive ainsi aux prix pratiqués en surface. A Auber par exemple, le taux moyen est de 6 500 F/m²/an. Il faut savoir que Carare, spécialisé dans la bijouterie fantaisie, a déjà réussi l'an dernier dans d'autres stations un chiffre d'affaires avoisinant les deux millions de francs.

L'installation d'un commerce, ou la mise en conformité architecturale d'une boutique avec notre politique d'enseignes, est aussi à la charge du commerçant : Promo Métro se borne à conseiller des entrepreneurs offrant des garanties suffisantes. La conformité aux normes de sécurité est vérifiée par ITA AMOF, qui assure également la réception des travaux.

ELL : Promo Métro a entrepris le réaménagement des commerces du métro et du RER. Pouvez-vous en dresser un premier bilan ?

J B : Ce sont 750 points de vente du métro et du RER qui sont concernés, et l'opération devrait être terminée dans un délai de quatre ans. L'an dernier, 95 boutiques ont été rénovées grâce à une procédure simplifiée. Des 51 locaux sur quais, il n'en reste plus que 4, qui disparaîtront à la fin de l'année, et les 47 emplacements précaires qui subsistent

Safran : une enseigne made in RATP.

e ville ET DE VIE

dans les couloirs – sur 111 – n'existeront plus en 1995. A ce propos, il faut savoir qu'à tous les commerçants dont l'activité était supprimée nous avons proposé un bail dans le cadre de notre nouvelle politique d'enseignes.
Et la plupart ont accepté, car cette politique commence à porter ses fruits. L'image du métro change, il y a quelques années, il était très difficile d'y faire descendre des marques ; aujourd'hui, c'est Jean-Louis David qui demande à s'installer. Le métro est en train de devenir « un lieu de ville et de vie ». Pourtant, l'exiguïté des locaux reste un frein à la diversification des commerces, beaucoup d'enseignes réputées refusent de venir sur des surfaces commerciales n'offrant que 20 m².

ELL : Après Auber, quels sont vos projets ?
J B : D'autres ensembles commerciaux vont suivre, comme les Boutiques de Saint-Germain-en-Laye à la fin de 1993, d'Opéra au début de 1994 et de la Défense dans le courant de 1994. Mais il faut éviter la tentation de la rentabilité immédiate en multipliant les commerces ; la RATP a d'autres exigences de qualité.
Mais Promo Métro a, comme toute société privée, une obligation de résultats. Nous cherchons donc à développer sur d'autres marchés notre savoir-faire en matière de « commerces de transit » : inventer des commerces là où existent des flux de personnes qui se déplacent mais ne viennent pas là pour consommer ou acheter. Ce qui nous mène à travailler sur les commerces du métro de Lisbonne et, tout récemment, sur l'aménagement de boutiques le long de la desserte du parking du Grand Louvre : en tout 300 m² devant l'enceinte de Charles V ! Un vrai challenge pour Promo Métro qui devra allier rentabilité et respect d'une architecture prestigieuse.●

Dossier réalisé par
Yvonne Kappès-Grangé

LES 750 COMMERCES DU RÉSEAU

Presse	146
Photos minute	128
Distributeurs de préservatifs	150
Commerces alimentaires	69
Services	63
Photo	41
Textile	30
Cuir	27
Articles fantaisie	25
Loisirs	22
Gadgets électroniques	6
Parfumerie	6
Arts	3
Divers	34

Les boutiques, on aime !

Plus de 90 % des voyageurs trouvent que les commerces et les services rendent le métro plus vivant, plus agréable, qu'ils représentent un vrai service ; ils sont encore 80 % à se sentir rassurés par la présence de boutiques. Des boutiques qu'ils apprécient : seuls 13 % d'entre eux trouvent les produits de mauvaise qualité, alors que 52 % remarquent que les prix sont aussi intéressants qu'ailleurs.
Au palmarès des boutiques les mieux connues des voyageurs, les points presse arrivent en tête (91 %), suivis des cabines téléphoniques (78 %), des ventes de fruits et légumes (72 %), des développements photo (67 %), tandis que les locations de place de théâtre ou la maroquinerie sont les grands oubliés.
Mais une majorité de voyageurs (69 %) estime que boutiques et services sont en nombre suffisant. Avec, quand même, quelques regrets : ils aimeraient trouver des distributeurs de billets (87 %), de boissons, confiseries... (79 %), des boutiques de fleurs (75 %).
Mais pas de boutiques d'alimentation : ils sont 57 % à penser que le métro n'est pas un endroit assez propre pour ça.
Autant de pistes sur lesquelles la RATP et Promo Métro pourront se pencher, pour la plus grande satisfaction du voyageur.

Enquête réalisée par Louis Harris pour Promo Métro, du 23 au 27 juin 1993, auprès de 300 personnes.

actualité

Challenge, Pavillons remporte le Bus d'Or 1993 (p. 25). **Info voyageurs,** Charlebourg mise sur la vidéo (p. 26). **Qualité,** « Service compris » pour la ligne 74 (p. 27). **Coopération,** la RATP à Mulhouse (p. 28). **Expo,** les poseurs de voie à l'honneur à la station République (p. 29).

Ouverture

LA BANLIEUE À PORTÉE DE BUS

Le 1er juin 1993, la RATP a mis en place la première phase d'Autrement Bus Sud *(voir ELL n° 31 d'avril 1993, page 25).* Le 1er octobre prochain auront lieu simultanément la mise en service de la deuxième phase d'Autrement Bus Sud, Autrement Bus TVM et l'ouverture de la nouvelle ligne rapide TVM (gare RER de Saint-Maur – Rungis marché international), première ligne d'autobus en site propre intégral.

La deuxième phase va permettre d'améliorer les liaisons avec les gares RER et les correspondances Bus/Bus et Bus/RER, ainsi que les fréquences avec l'extension de l'amplitude de service des lignes concernées. De nouvelles lignes sont créées : la ligne 385 (Juvisy-Savigny-sur-Orge), et la ligne 411 offrant un accès plus direct à la ZI de Morangis et à la gare RER C de Juvisy. La ligne TVM, d'une longueur de 12,5 km, comporte 23 stations distantes de 600 m en moyenne, dont 6 sont aménagées pour faciliter les correspondances avec d'autres lignes de bus, de métro (ligne 8) ou de RER (A, D et C). 19 autobus articulés équiperont cette ligne ouverte de 5 h 30 à minuit, avec des intervalles de 4 à 5 mn aux heures de pointe et de 8 mn aux heures creuses. La vitesse moyenne garantie à toutes les heures de la journée est de 22 km/h. En offrant de nouvelles facilités de déplacement et un meilleur maillage du réseau favorisant les correspondances, la ligne TVM devrait accroître l'attractivité des transports en commun pour les déplacements de banlieue à banlieue, assurant ainsi une véritable compétitivité par rapport à la voiture particulière.

Le site propre TVM (en beige clair) traverse, à Thiais, la A 86.

UN NOUVEAU DÉCOR POUR BUSSY-SAINT-GEORGES

La gare de Bussy-Saint-Georges (ligne A du RER) s'est offert, le 16 juin dernier, son bâtiment voyageurs définitif qui présente une architecture aérée, résolument moderne (verre et acier) avec une touche exotique (palmiers et plantes grasses). Au-delà de l'aspect esthétique, il offre un accès très commode aux personnes handicapées. Un portillon situé au niveau des lignes de contrôle, doté d'un interphone, met le voyageur en contact avec le chef de service qui le visualise par caméra et libère alors le passage. Deux ascenseurs permettent aux handicapés d'arriver sur le quai de leur choix.

PHOTOS : CHABROL, MARGUERITE, CARRIER, DUMAX / COM-AV

Challenge

JAMAIS DEUX SANS TROIS...

Pour la troisième fois consécutive, le centre Bus de Pavillons a remporté le challenge Bus d'Or disputé le 17 juin dernier, grâce à Gilbert Andrieu qui défendait cette année les couleurs de la RATP. *« Les épreuves se passent sur PR 100, SC 10 et R 312. En tant qu'assureur, j'ai l'habitude de rouler sur tous les matériels – même le tram. Techniquement on est au niveau, mais le plus dur c'est de supporter le stress de la compétition, de ne pas "craquer" aux dernières épreuves. Après les éliminatoires sur PR 100 – 60 candidats, 12 sélectionnés –, j'étais deuxième derrière le représentant de Bordeaux : il m'avait pris 20 secondes ! J'ai réussi à combler mon retard sur le SC 10 et j'ai fait la différence avec le R 312. A l'oscillomètre, ce sont les trois meilleurs parcours que j'ai réalisés depuis le début des sélections : une seule faute sur chaque matériel ».* Un éclatant succès qui a valu à Gilbert Andrieu d'être proposé comme formateur au NEF. Qui prendra la relève à Pavillons pour 1994 ?

Sécurité

LES SERVICES PUBLICS S'IMPLIQUENT

Une « formation action », ayant pour thème le service public de quartier, est menée à partir de ce mois-ci par la Mairie de Saint-Denis sur le quartier Franc-Moisin. Le département BUS a décidé de s'associer à cette action qui s'inscrit dans le cadre de la politique de la ville pour la réhabilitation des quartiers défavorisés. Elle a pour but d'améliorer le service rendu au public, en réintégrant ou en renforçant la présence de services comme La Poste, la police, les transports, avec un objectif prioritaire : instaurer de meilleurs rapports entre les jeunes et les institutions publiques. Il s'agit de permettre aux premiers de se faire entendre et aux institutions d'avoir une écoute plus fine en proposant des solutions mieux adaptées.

Dans ce but, quatre réunions mensuelles, d'une durée de trois jours chacune, auront lieu avec des jeunes, des associations de quartiers et les représentants des services ●●●

SUR LE TERRAIN

Christian Mahé, machiniste du 177 : « Nous avons notre rôle à jouer. »

LES CITÉS RETROUVÉES

Les quartiers défavorisés sortent de leur isolement.

●●● publics : des « hommes de terrain » ayant été sollicités, c'est un machiniste du 177, Christian Mahé, qui représentera la RATP. Il s'engage à rester sur sa ligne pendant toute la durée de l'action, et à participer à l'expérience jusqu'à la fin. *« Entre les réunions mon rôle sera d'informer mes collègues de l'évolution du projet, une lourde tâche... J'ai été victime d'une agression sur le 177 qui m'a valu cinq mois d'arrêt de travail et si j'ai accepté de participer à cette démarche, c'est pour prouver à mes collègues que l'on doit continuer à rouler. C'est aussi à nous, machinistes, de nous investir, de bouger, car nous sommes en contact direct avec la clientèle, et nous avons un rôle à jouer. »*

Christian Mahé sera assisté d'un tuteur qui est le Correspondant prévention sécurité du centre d'Asnières, Jean-Michel Boldyreff. Pour François-Xavier Nonnenmacher, directeur du centre d'Asnières, *« la RATP a un rôle important à jouer dans le désenclavement de certaines zones urbaines. C'est en entretenant des contacts étroits avec les structures locales et les populations des quartiers en difficulté qu'elle pourra rétablir sur ses lignes un climat de confiance et de respect mutuel afin d'éviter des situations conflictuelles ».*

Info voyageurs

CHARLEBOURG EN VIDÉO

Côté voyageurs : « Visiobus » dans les 14 bus de la ligne 73, Grande Arche de la Défense - Musée d'Orsay, en semaine, et sur Balabus les dimanches et jours fériés. Deux écrans diffusent un journal cyclique quotidien : informations générales et pratiques (la météo, les programmes TV...), informations diverses sur le service offert par la ligne 73, informations réelles en cas de perturbations.

Côté agents : « Charl'Image », le journal vidéo du centre Bus de Charlebourg, diffusé dans les locaux du centre lui-même avec 5 écrans, et dans les terminus de la Défense Nord, Porte de Champerret et Perronet. Au programme, des informations générales comme pour « Visiobus », et des informations propres au centre et à la RATP (changements de TM, déviations sur lignes, formations...).

3615 RATP : UN PLUS POUR LES HANDICAPÉS

Le 3615, code RATP, propose toutes les informations pratiques dont doit disposer le voyageur. La rubrique concernant les personnes handicapées a fait l'objet d'une mise à jour et d'un élargissement des points déjà traités, à la demande du GIPH (Groupement pour l'insertion des personnes handicapées). Les numéros de téléphone, par département (région Ile-de-France), de tous les organismes subventionnés, sont maintenant disponibles. La liste des gares accessibles en fauteuil roulant (tramway, lignes RER A et B, y compris la partie SNCF) est dorénavant mentionnée. Enfin, les numéros de téléphone des associations pour l'obtention de brochures détaillées sont également présentés.

PHOTOS : DUMAX, CHABROL / COM-AV ; GBGM PARIS ; DR

VAL ET BUS DÉCOLLENT À ORLY

Pour mieux affirmer la présence de la RATP au sein du nouveau Hall de l'aérogare d'Orly-ouest, le département Commercial (CML) a été conduit à trouver le meilleur emplacement visuel possible pour amener les passagers à emprunter Orlyval ou Orlybus. En regroupant dans une même zone les accès aux services Val et Bus et en créant une nouvelle agence commerciale délivrant indifféremment les deux titres de transport, les voyageurs sont immédiatement « pris en charge ». La future zone unique RATP possède deux niveaux : un premier pour Orlybus et l'agence commerciale, un second, accessible par un escalator, pour Orlyval. L'agence commerciale « new look » comprend une partie accueil avec la présence d'un agent de la filiale RVS (RATP Val Service) et une partie intégrant des distributeurs automatiques de billets. Cet aménagement, dont la RATP assure la maîtrise d'œuvre, sera terminé à la fin du mois d'octobre 1993.

Qualité

LA LIGNE 74 PREND LE RELAIS

Le centre Bus de Pleyel s'est assigné trois objectifs ambitieux : la satisfaction de sa clientèle, l'amélioration des conditions de travail du personnel, la rentabilité et le développement pour l'entreprise. Point de départ du programme : une enquête « satisfaction clientèle » réalisée en 1992 sur la ligne 74. Des résultats positifs (qualité du matériel, de l'accueil) et négatifs (régularité, temps d'attente, info voyageurs en temps réel) ont amené l'encadrement à établir un plan d'actions pour impliquer et sensibiliser tout le personnel (machinistes, administratifs, ouvriers d'entretien) dans le but de travailler « autrement ». Stages « Pollen » *(voir ELL n° 19, fév. 1992)*, constitution d'un groupe de pilotage, aide des ACSI pour mieux identifier les points noirs de circulation, sonorisation des bus avec une formation des machinistes pour diffuser l'information en temps réel, rénovation des points d'arrêt... A terme, étendre cette opération baptisée « Service compris » à l'ensemble des lignes du centre Bus.

En bref

CALENDRIER

Septembre

– 15 septembre : prix de l'Implication RATP à Noisiel.

– mi-septembre : mise en place du premier caisson de la traversée sous-fluviale de Météor.

– 21/22 septembre : une voiture Z de la ligne de Sceaux transférée au musée de Sceaux.

– 25 septembre : portes ouvertes à la station Pré-Saint-Gervais à l'occasion de l'arrivée du matériel MF 88 sur la ligne 7 bis.

Octobre

– 1er octobre : mises en service du Trans Val-de-Marne (TVM), et des opérations Autrement Bus liées à TVM et à la deuxième phase d'Autrement Bus Sud.

– 10 octobre : cross inter-unités 93 secteur la Défense.

– du 11 au 24 octobre : animation Edith Piaf à la station Auber.

– 16 octobre : portes ouvertes au centre Bus de Saint-Maur.

– 20 octobre : le « Bus d'acier », trophée RATP au meilleur groupe de rock français.

– 23 octobre : République, portes ouvertes sur la pose de voies (ITA).

INFORMATIQUE ET LIBERTÉS.
Depuis le 15 juillet 1993, une expérimentation du dossier médical informatisé a débuté au centre médical de Pantin et dans les services de néphrologie, gastro-entérologie et rhumatologie de Belliard. Les agents concernés par l'expérimentation peuvent, conformément à la loi Informatique et Libertés, avoir accès à leur fichier (mode de vie, traitement, vaccins, examens complémentaires...) en écrivant aux médecins chefs consultants, Station centrale médicale RATP – 19, place Lachambeaudie, 75570 Paris cedex 12.

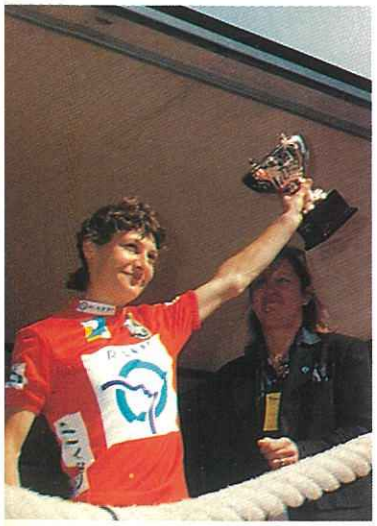
PRÉCISION. Les agents de sécurité de la RATP contrôlent uniquement les titres de transport et peuvent recueillir à cette occasion l'identité du contrevenant pour l'établissement du dossier. Seuls les agents de police ou les gendarmes effectuent les contrôles d'identité. C'est le sens de la photo parue dans *Entre les Lignes* n° 33 de juin 1993, page 4, article sur la sécurité intitulé « L'union fait la force ».

Partenariat

DE MÉMOIRE DE MACHINISTE...

Monsieur R..., machiniste, se souvient. Alors qu'il effectue en bus son dernier trajet avant la retraite, resurgissent les visages de femmes

qu'il a rencontrées au cours de sa vie de machiniste.
Voyage au fond du souvenir en vingt portraits de celles qui, de tous âges et de toutes conditions, sont un jour montées dans son bus, mais ne sont jamais descendues de sa mémoire. Une création que met en scène Nadine Varoutsikos sur un texte de Laurent Bénégui, en partenariat avec le centre Bus de Gonesse.
Et si vous alliez vérifier si cette fiction rejoint votre réalité de la vie quotidienne des lignes ?
Renseignements et réservations : « Les femmes de la Petite Couronne », Théâtre d'Epinay-sur-Seine, 75-81, avenue de la Marne, tél. : 48 26 45 00 ; 48 27 10 12, du 1er au 17 octobre 1993. Tarif préférentiel pour la RATP : 70 F.



LA RATP, PARTENAIRE D'UN JOUR

Pour la deuxième année consécutive, la RATP a été le partenaire du maillot rouge qui récompense le vainqueur du prologue du Tour cycliste féminin : comme l'an passé, c'est Jeannie Longo qui a endossé ce maillot.

ROCK AND RATP

La RATP devient le partenaire exclusif du « Bus d'acier », trophée qui consacre chaque année, depuis treize ans, le meilleur groupe de rock français. Par cette initiative, la Régie confirme sa volonté de valoriser son image auprès d'un public de jeunes qui s'affirment au travers de modes musicaux, et du rock en particulier. Ce prix très convoité sera décerné le 20 octobre prochain à la discothèque du Bus Palladium (rue Fontaine à Paris) par un jury comprenant une quarantaine des plus grands journalistes, animateurs et responsables de chaînes de radio et de télévision. Un « bus studio » RATP sera présent ce soir-là pour recueillir les interviews du groupe vainqueur.

UN BUS À L'EXERCICE

Un blessé, coincé sous un bus RATP, dégagé par les pompiers ! Rassurez-vous, il s'agit simplement d'une démonstration, et d'une « première » pour un centre Bus. Dans la ligne du partenariat que mènent la RATP et les sapeurs pompiers de Paris, le centre de Saint-Maur s'est en effet associé à la journée Portes ouvertes du Centre d'instruction des recrues à Villeneuve-Saint-Georges, le 6 juin dernier. Une manœuvre délicate suivie avec passion par près de 6 000 spectateurs.

PHOTOS : PH. CROCHARD ; MARGUERITE, CHABROL, MINOLI / COM-AV ; BORGÈS ; DR

Coopération

PARIS-MULHOUSE : PREMIERS ÉCHANGES

A la suite du Contrat d'assistance technique signé entre TRAM, société des transports de l'agglomération Mulhousienne, l'association AGIR et la RATP en 1992, une première visite officielle a eu lieu, le 26 mai dernier à la RATP.
La société TRAM a souhaité recourir à l'assistance technique de la RATP et d'AGIR afin d'assurer dans les meilleures conditions l'exploitation de son réseau. Du 1er au 10 octobre, la RATP sera présente à Mulhouse pour les « Journées d'octobre » organisées autour du thème « transports et environnement ».

Expo

LES POSEURS DE VOIE À L'HONNEUR

Le métier de poseur de voie a beaucoup évolué : en plus des tâches traditionnelles, son domaine d'action s'est étendu, faisant appel aux techniques les plus modernes. L'unité Voie du département ITA propose une exposition très complète (pas moins de sept stands !), ouverte au public, de 10 h à 18 h, à la station République, le samedi 23 octobre : maquettes, matériaux, outils du poseur, système d'auscultation des rails par ultra-sons, voiture de mesure de la géométrie de la voie, réentailleuse de traverses... de quoi combler bien des lacunes. Avec la collaboration des agents de la ligne 11 qui présenteront aux voyageurs le Nouveau service en station à l'occasion de cette manifestation.

SCULPTURES SUR LA 12

Une quarantaine d'artistes regroupés au sein d'une association de quartier « Goutte d'or-Carré d'art » ont organisé des journées Portes ouvertes dans le secteur de la Goutte d'or du 7 au 14 juin. Leurs œuvres étaient exposées dans des galeries, ateliers mais aussi dans le métro *(ELL n° 32, mai 1993)*. Les lignes 2, 4 et 12, souhaitant participer à l'animation de ces quartiers qu'elles desservent, étaient de la fête et c'est ainsi que l'on a pu découvrir, entre autres, à la station Marx Dormoy (l. 12), une œuvre insolite réalisée par Jean-Marc Bombeau.

Ecole technique

L'ANTI-FRAUDE À L'ÉPREUVE

C'est sur un sujet proposé par l'Ecole technique de Noisiel que plusieurs centaines de jeunes gens, candidats au BEP et CAP, ont « planché » cinq heures durant en juin dernier. Il s'agissait d'une épreuve destinée à contrôler les capacités du candidat à informer, s'informer, décoder des documents en mécanique, électricité et pneumatique hydraulique. A l'étude, un matériel propre à la RATP : le passage anti-fraude « type Pasteur », exploité sur le réseau ferroviaire. De quoi décourager toute tentative d'anti-sèche.

Revue de presse

Interface fait le point des progrès de la multimodalité à Bobigny-Pablo Picasso. « L'aspect du site a évolué : réaménagement des quais de la gare routière, espaces verts, nouvelle signalétique, cabines téléphoniques, systèmes d'information voyageurs... et ce n'est pas fini, d'autres réalisations sont prévues en 1994. Au quotidien, les agents peuvent vivre la multimodalité grâce à des outils opérationnels : le MOM, Manuel d'offre multimodale, déjà en cours de réactualisation, et l'Animathèque, permettant d'organiser des rencontres inter-réseaux. » De quoi faire vivre le slogan que s'est choisi *Interface* : « Ca bouge et ça se voit ».
« Interface », n° 3 - juin 1993.

Enjeux présente des actions menées par des lignes pour améliorer le service rendu aux voyageurs et, parmi elles, celle de la ligne A. « De nombreux voyageurs en route pour le parc d'Eurodisney avaient des hésitations pour trouver leur chemin. Les principales gares de la ligne A leur facilitent le voyage, grâce à des affiches 62 x 100 en deux langues au niveau des lignes de contrôle et sur les quais. »
« Enjeux », le journal du département Commercial, n° 11 - juin 1993.

A côté des actions de prévention organisées pour 1993, *Convergences* présente le point de vue de Lygia Negrier-Dormont, de l'Institut de criminologie de Paris, sur la prévention de la délinquance. Entre les positions quelque peu manichéennes des partisans du « tout répressif » ou du « tout humaniste », cette criminologue propose une réflexion sur les difficultés de la prévention, tout en soulignant sa nécessité. Un article à lire et à méditer.
« Convergences », le journal Prévention de Charlebourg, n° 2 - juin 1993.

passion nément

Sport, les athlètes de la RATP n'ont pas chômé cet été. La récolte a été bonne. **Voir, lire, écouter,** le S 45 dévoile ses secrets en 215 pages, tandis que le métro joue les stars sur les timbres du Laos. **Portrait** d'un collectionneur, fou de rail et de bus.

Pascal Halko, 3e de la Coupe du monde 1993.

Sport

LES RÉSULTATS DE L'ÉTÉ

Les athlètes de haut niveau de la RATP et ceux de l'US Métro se sont distingués cet été :
– Corinne Le Gal, cyclisme (conductrice sur la ligne 3) : 3e au Championnat de France féminin. devant Jeannie Longo.
– Jean-Philippe Daurelle et Franck Ducheix, sabre (PHF) : respectivement médaille d'or et d'argent aux Jeux méditerranéens.
– Pascal Tayot, judo (COM) : médaille d'or aux Jeux méditerranéens.
– Pascal Halko, canoë-kayak (COM) : 3e de la Coupe du monde de descente monoplace (C1).
– Alcide Legrand, lutte libre (machiniste au centre Bus de Créteil) : médaille d'argent aux Jeux méditerranéens.
Toujours en lutte libre, l'US Métro est devenue championne de France masculine de 3e division et accède à la 2e division.

CHAMPION LE MACHINISTE !

Le championnat de France cycliste des conducteurs de bus urbains existe. Absolument. Le cinquième s'est d'ailleurs déroulé à Dunkerque, en mai dernier.
Et son vainqueur est un machiniste du centre d'Asnières, Patrice Battaglia.
Tout à fait ! Le sixième championnat aura lieu à Lorient, le 22 mai 1994. Avis aux amateurs de cyclisme du réseau bus, licenciés ou non.

ULM : UN RALLYE À L'EAU

Clémentes au décollage, les conditions météo du rallye ULM Paris-Londres-Paris (29-31 mai dernier) se sont très vite dégradées et n'ont malheureusement pas permis le déroulement normal de l'épreuve. Au grand regret de Roland Lequesne, pilote d'un ULM aux couleurs du RER et conducteur, comme son co-pilote Jean-Pierre Dardillac, à Torcy. Sur 83 machines parties de La Ferté-Gaucher, et après annulation des épreuves prévues en raison des mauvaises conditions climatiques à Head Corn dans la banlieue de Londres, 38 ULM, dont celui du RER, effectuaient une nouvelle fois la traversée de la Manche avant d'atterrir à Calais où le rallye devait être stoppé. Mais ces aléas de la météo ne découragent pas pour autant Roland Lequesne qui pratique couramment deltaplane et ULM...

PHOTOS : GRAFFITI ; BAROUNI, MINOLI / COM-AV ; DR

Voir, lire, écouter

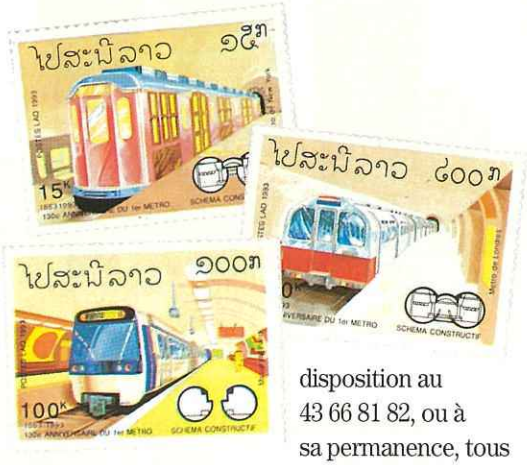
QUARANTE ANS D'HISTOIRE DE CARS

Le livre de Nicolas Tellier, « La fabuleuse aventure du S 45 », qui vient de sortir aux éditions Charles Massin*, retrace quarante ans d'histoire des cars Renault. L'année 1993 sera marquée par l'arrêt de la fabrication du S 45. Cette gamme de véhicules équipe aujourd'hui plus de 90 % des transporteurs français. Abondamment illustré et d'une grande qualité, l'ouvrage est truffé de détails dans lesquels certains pourront retrouver une partie de leur vie et de celle de la RATP. Ainsi : *« C'est le rigoureux cahier des charges de la RATP qui a calculé, en son temps, que l'écartement de 1,395 m pour des banquettes situées en vis-à-vis était optimal dans un autobus, en terme de confort... »*

* 215 pages, format 24 x 32 - 260 F.

LE MÉTRO S'Y COLLE

Pour le 130e anniversaire du premier métro, le Laos a émis six timbres représentant les plus célèbres réseaux : Londres – le plus ancien – New York, Moscou... et Paris. C'est le MF 77 qui a été choisi pour symboliser la RATP. Si vous souhaitez vous procurer ces timbres, ou d'autres, l'association Métro Philatélie se tient à votre disposition au 43 66 81 82, ou à sa permanence, tous les jeudis de 15 h à 17 h 45, à la cafétéria des Grands-Augustins.



POUR TOUS LES GOÛTS

La compagnie théâtrale Aurore affiche au programme de la saison 1993/1994 deux pièces et une opérette. En novembre et décembre : « Peau de vache », comédie de Barillet et Gredy ; en janvier et février : « La souricière », pièce policière d'Agatha Christie ; en février et mars : « Un de la Canebière », opérette de Vincent Scotto. Locations à partir du 20 septembre, 44, rue des Maraîchers - Paris 75020. Tél. : 40 02 49 39 (du lundi au vendredi de 14 à 18 h).

Portrait

COLLECTIONNEUR DANS L'ÂME

Poignée de manipulateur, robinet de freinage pour mécanicien, sifflet, plaques de châssis « Decauville » et « CMP » : le Sprague est à l'honneur dans la collection réunie par Pierre Seguin, chef de poste à la gare de Saint-Maur-Créteil. On peut aussi admirer pinces de contrôle, casquettes et calots, maquettes, anciens titres de transport bus et métro... Le clou de la collection étant peut-être cette locomotive à vapeur (220, type coupe-vent reproduite au 1/22e en laiton, cuivre et bronze... pour les initiés), ayant circulé à partir des années 1895-1900. *« On peut penser à l'avenir tout en ayant la nostalgie du passé »*, et Pierre Seguin se souvient de ces années, où, *« gamin, j'admirais, sous les fenêtres de notre appartement, le seul passage à niveau existant à Paris, entre la porte de Saint-Mandé et la porte Dorée. C'était le temps des dernières machines à vapeur de la ligne de la Bastille et ma passion pour les trains vient sans doute de cette époque. »* En dehors de son travail – et de l'entretien de sa collection qui occupe une pièce de son appartement –, et après avoir fait les « casses du Sprague », il court les brocantes à la recherche de tout objet se rapportant au rail ou aux bus. Quant à ses vacances, il aime la mer et la montagne où il est bien rare qu'il n'y ait pas en général, à proximité, une petite ligne de chemin de fer touristique à emprunter...

Orlyval.
Recommandé par tous ceux qui ne peuvent pas envisager de rater leur avion.

Avec Orlyval, la RATP vous propose un accès direct de l'aérogare d'Orly au réseau des transports parisiens (métro et RER) avec un seul billet et une fréquence de 5 mn aux heures de pointe. Alors, pour vos départs en vacances ou vos déplacements professionnels, Orlyval vous assure un temps de trajet constant: 30 mn de Châtelet à Orly, 38 mn d'Etoile à Orly ou 60 mn de Roissy à Orly.

CONSEIL REGIONAL ILE-DE-FRANCE

ORLYVAL RER B+VAL

RATP

Orlyval s'est affiché, pendant deux semaines, fin juin et début juillet, sur 2 000 arrières-bus, 150 couloirs et les quais métro-RER. A l'automne, une campagne plus importante est prévue lors de la mise en service de l'agence commerciale RATP à l'aéroport d'Orly.