

ENTRE LES LIGNES

mars 2001 - n° 109

LE MENSUEL DES AGENTS DE LA RATP

RESSOURCES

Pour un EAP
réussi

A LA LOUPE

La Défense
au cœur
du transport



J.O.
made in Paris ?

REPORTAGE
DOSSIER

RATP



p.4

ON EN PARLE

LES SUJETS D'ACTUALITÉ

Au cœur de l'actualité, l'interview de Marie-George Buffet, ministre de la Jeunesse et des Sports et trois thèmes commentés ce mois-ci par des spécialistes : l'achat de bus à la société Evobus, les axes du nouveau contrat social et les problèmes de circulation de T1.

*Sympa le
nouvel habillage
de la tour
Eiffel!*



DOSSIER

J.O. MADE IN PARIS ?

Paris, au même titre que Pékin, Toronto, Istanbul et Osaka, se trouve dans les starting-blocks de la compétition pour l'organisation des jeux Olympiques de 2008. La RATP sera l'un des principaux partenaires de la capitale dans le cas où la candidature de Paris serait retenue. Et si les Jeux se déroulent à Paris, de nombreuses infrastructures de transport verront leur réalisation accélérée.



p.12 DOSSIER

p.6

REPÈRES

2000 EN CHIFFRES

L'année 2000 a connu une hausse record du trafic. Sur les réseaux métro, bus et RER, le programme d'exploitation a été respecté.

p.7

SUR LE VIF

CHASSEUR DE MÉMOIRE

Claude Berton, responsable des archives historiques, recherche tout objet susceptible de raconter l'histoire de l'entreprise. Chaque agent peut apporter sa pierre à ce patrimoine. Qu'on se le dise !

APPAREILS DE VOIE : UN SAVANT TRAVAIL D'AIGUILLES

Dix-huit opérateurs d'ITA fabriquent des appareils de voie qui permettent aux

trains de passer d'une voie à une autre. Près de vingt-cinq pièces sortent chaque année des ateliers de la Villette.

p.20

ARRÊT SUR IMAGES

NETILUS, L'INTRANET DE LA RATP

Netilus, le site portail intranet de la RATP, propose aux agents une cinquantaine de sites animés par les départements. Zoom avant sur ce média.

p.22

DANS LA VILLE

UN NOUVEAU VILLAGE DANS LE XIV^E

Sur huit hectares, entre la gare de RER Denfert-Rochereau et le parc de Montsouris, un véritable quartier est né. Il s'élève à l'emplacement des ateliers MRF de Montrouge. Visite guidée.

p.24

RESSOURCES

POUR UN EAP RÉUSSI

L'entretien d'appréciation et de progrès pour les opérateurs vise à créer les conditions d'une plus grande responsabilisation de chacun et à mettre en œuvre les contrats d'objectifs des départements et des unités.

p.25

PANORAMIQUES

p.30

PASSIONNÉMENT

LES FLEURS DU HASARD

Georges Péron, responsable de production du MF67, est aussi amateur d'orchidées. Il possède quelque cent cinquante plants différents. Il nous livre son jardin secret.

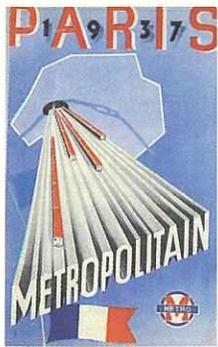
p.10

À LA LOUPE LA DÉFENSE AU CŒUR DU TRANSPORT

Commencé en 1998, le gigantesque projet de rénovation « Cœur transport La Défense » doit s'achever en 2001. Une visite pas à pas dans la nouvelle gare routière de ce pôle multimodal.



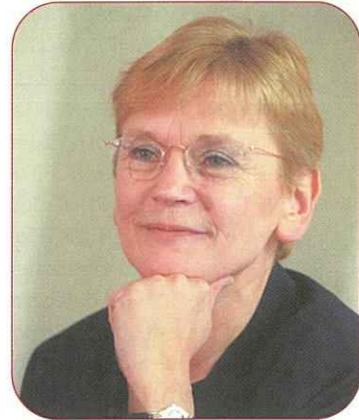
SOMMAIRE



p.31 AVANT-APRÈS CES DISCRETS COMPAGNONS DE VOYAGE

Le plan de métro ne date pas d'hier. En 1937, la CMP avait édité un plan du métropolitain en l'agrémentant d'une couverture stylisée. Aujourd'hui, plus de 10 millions de plans sont distribués chaque année.

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 62/36 51/36 44/37 33/36 68.
Directeur de la publication: Vincent Relave. **Rédactrice en chef**: Yvonne Kappès-Grangé.
Rédaction: Simone Feignier, Nadine Guérin, Yan Rodriguez. À collaborer à ce numéro: Jean-Patrick Ménard. **Photographies**: DGC-AV. **Conception et réalisation graphique**: ~~textuel~~ **textuel**. **Chef de projet**: Véronique Deldicque. **Directrice artistique**: Héloïse Tissot. **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**: 150 F (180 F pour l'étranger), pour 10 numéros. Les demandes sont à adresser à Entre Les Lignes, 54, quai de la Rapée, 75599 Paris Cedex 12. **Retraités de la RATP**: vos changements d'adresse sont à transmettre par écrit au bureau des Pensionnés, 30, rue Championnet, 75889 Paris Cedex 18.



**MARIE-GEORGE
BUFFET, ministre
de la Jeunesse
et des Sports.**

LES JEUX OLYMPIQUES: UNE CHANCE POUR LE SPORT FRANÇAIS, UN ATOUT POUR PARIS

À SYDNEY, LES SPORTIFS FRANÇAIS QUALIFIÉS DANS LES ÉPREUVES HANDISPORTS ONT BRILLÉ. LES JEUX DE PARIS NE SONT-ILS PAS L'OCCASION DE DONNER À CES ATHLÈTES, ET À CE MOUVEMENT DANS SON ENSEMBLE, UNE VISIBILITÉ DURABLE DANS NOTRE PAYS ?

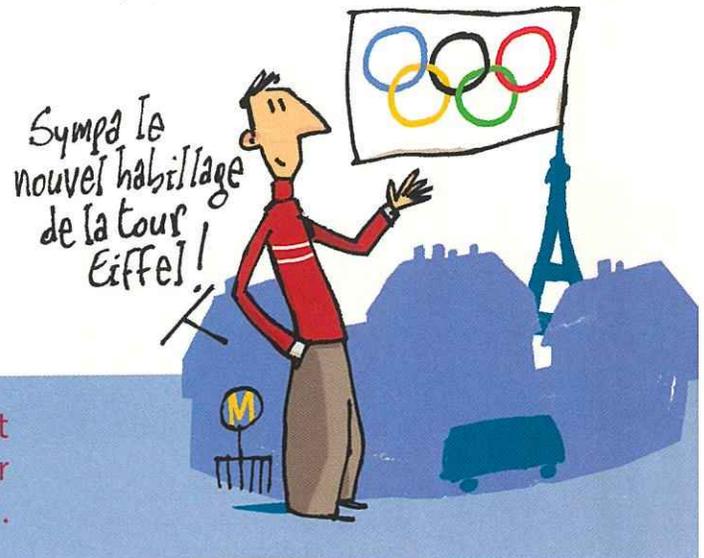
Les Jeux de Sydney ont montré tout le chemin parcouru depuis les jeux Paralympiques de Rome en 1960, tant au niveau de la participation des cent trente pays et des cinq mille sportifs que des résultats obtenus. La tenue à Paris en 2008 des jeux Olympiques et Paralympiques serait un atout extraordinaire pour tous les athlètes et le mouvement handisport français dans son ensemble. Dans notre pays, le handisport est malheureusement aujourd'hui encore peu reconnu, alors qu'il se développe de plus en plus et que nous avons de formidables champions et championnes. La tenue des jeux Paralympiques à Paris serait l'occasion, je le souhaite sincèrement, de retransmissions par les télévisions. Cela donnerait à tout le monde la possibilité de voir un beau spectacle sportif et encouragerait, sans nul doute, les jeunes handicapés à faire du sport. De plus, ces Jeux seraient aussi l'occasion de rattraper le retard que nous accusons en France en matière d'accessibilité. En dehors des équipements sportifs, c'est toute la ville qu'il faudra rendre accessible pour que des milliers d'athlètes handicapés puissent circuler: les rues, les transports, les équipements publics utilisés dans la vie quotidienne... À cet égard, j'ai été frappée par l'accessibilité de Sydney, car tous les feux rouges sont équipés d'un signal sonore, les carrefours sont aménagés, les cars munis de rampes électriques. Bref, ce serait l'occasion de prendre véritablement en considération dans notre pays, de manière durable, la dimension du handicap dans notre culture sportive commune et de lui faire toute la place à laquelle il a droit.

► L'ENGAGEMENT DE VOTRE GOUVERNEMENT ET DE VOTRE MINISTÈRE DANS LA LUTTE CONTRE LE DOPAGE CONNAÎT SUR LE PLAN INTERNATIONAL UN FORT RETENTISSEMENT... TOUT EN SE HEURTANT AUSSI À DE PUISSANTES RÉSISTANCES. UNE CANDIDATURE VICTORIEUSE DE PARIS NE SERAIT-ELLE PAS UNE OCCASION UNIQUE DE FAIRE AVANCER LES POSITIONS FRANÇAISES SUR CE SUJET ?

La France joue un rôle moteur dans la lutte contre le dopage. Elle s'est dotée d'une législation novatrice alliant prévention, écoute, soins et répression. Elle contribue activement aux niveaux européen et mondial à l'harmonisation des règles en matière de dopage. La mise en place de l'Agence mondiale antidopage est une des concrétisations de cette action qui s'inscrit dans notre politique de protection de la santé des sportives et des sportifs. La tenue des Jeux à Paris, d'une certaine façon, renforcerait aussi la légitimité de telles mesures. Pour autant, les jeux Olympiques ne peuvent se résumer à cet aspect de la pratique sportive. Il suffit de se souvenir de l'élan que la Coupe du monde de football a provoqué dans tout le pays, et en particulier parmi les jeunes, pour imaginer l'impact qu'aurait un tel événement. Les jeux Olympiques et Paralympiques seraient une chance formidable pour le sport français, une occasion de faire vivre les valeurs de solidarité, de générosité dont il est porteur. Ils seraient aussi un atout pour Paris et toute sa région dans la mesure où ils induiraient un développement des équipements bénéfique pour tous les sportifs, mais aussi pour la population francilienne dans son ensemble.

LA PLACE DES FEMMES DANS LE MOUVEMENT SPORTIF VOUS TIENT-ELLE PARTICULIÈREMENT À CŒUR ?

C'est une priorité de l'action de mon ministère depuis quatre ans. Elle s'est traduite notamment au plan législatif par l'obligation – inscrite dans la loi du 6 juillet 2000 – pour toute fédération agréée d'un égal accès des femmes et des hommes aux pratiques et aux responsabilités. Les femmes sont de plus en plus nombreuses à pratiquer le sport de leur choix. Elles sont désormais présentes dans la quasi-totalité des disciplines, au point que l'on ne puisse plus vraiment parler de sport masculin et de sport féminin. Cependant, pour ce qui est de leur présence dans l'encadrement et les instances de direction, il reste à faire : on compte moins de 8 % de femmes chez les arbitres, quatre femmes seulement sont présidentes de fédérations, dont une seule olympique. En liaison avec le mouvement sportif, je travaille à ce que, bientôt, il siège au sein des instances dirigeantes des fédérations un nombre de femmes proportionnel à celui des licenciées.



Des experts, des managers prennent tour à tour la parole pour commenter une question d'actualités.



LE CONSEIL D'ADMINISTRATION DE LA RATP A APPROUVÉ, LE 26 JANVIER, L'ACHAT DE SOIXANTE-DIX BUS À LA SOCIÉTÉ EVOBUS. POURQUOI CE MARCHÉ PASSÉ AVEC UN NOUVEAU FOURNISSEUR ?

FRANCIS LEFEBVRE, directeur du département Achats et Logistique.

« Après une longue période de monopole avec Renault Véhicules Industriels (devenu récemment Irisbus), le dernier marché d'autobus standard a été partagé, pour la première fois, entre deux fournisseurs. Sur les trois cent soixante-dix autobus commandés, trois cents l'ont été auprès d'Irisbus, filiale de Renault-Iveco, et soixante-dix auprès d'Evobus, filiale de Daimler-Chrysler-Mercedes. Les acheteurs de MRB, soutenus par leur département et par celui

des Achats de la RATP, ont eu comme objectif de s'appuyer sur deux fournisseurs, à l'image des opérateurs des grandes métropoles européennes. Cela présente l'avantage d'assurer une meilleure sécurité des approvisionnements et de limiter les risques liés à une trop grande dépendance par rapport à un seul fournisseur. Cela permet aussi d'établir une saine concurrence pour les prochains marchés de bus et de créer de l'émulation au niveau des prix et des prestations. Les soixante-dix bus autoroutiers Citaro, livrés

au cours du premier semestre 2002, sont appelés à remplacer les PR 100 sur les lignes Paris-banlieue. Il s'agit d'une stratégie durable et non d'un coup médiatique, car pour le marché des autobus, MRB a la volonté de poursuivre sa politique d'ouverture à la concurrence européenne. Ce qui s'inscrit vraiment dans une nouvelle stratégie globale de la RATP. C'est un signal puissant pour les autres fournisseurs qui se trouvent en monopole sur d'autres techniques et qui doivent donc se préparer à une concurrence plus ouverte. »



LA NÉGOCIATION S'OUVRE, AUTOUR DU NOUVEAU CONTRAT SOCIAL. QUELS EN SONT LES PRINCIPAUX AXES ET LE CALENDRIER ?

ALAIN HENRION, Responsable de l'Unité politique sociale et prévention (GIS).

« Ce nouveau contrat concerne les prestations offertes au personnel au-delà de la rémunération de base et porte sur des domaines aussi variés que l'intéressement, la vie quotidienne, la protection sociale... En tout, dix dossiers seront passés au peigne fin. Le contrat vise à adapter ces prestations, ainsi que leurs conditions d'attribution, afin de mieux répondre aux évolutions de la société et des modes de vie, tout en prenant en

compte les contraintes liées à l'accomplissement des missions de service public. En effet, les priorités fixées il y a vingt ans ne correspondent plus aux attentes et aux besoins actuels de nos agents. Au cours de l'année 2000, un état des lieux de l'ensemble des prestations offertes a été soumis aux responsables de l'entreprise ainsi qu'aux représentants du personnel. Début 2001, un texte de cadrage, proposé par la direction de l'entreprise, a été présenté aux partenaires sociaux. Le dossier de l'intéressement,

rendu possible par le contrat RATP-STIF devrait passer au Comité d'entreprise en avril, avant d'être signé par les organisations syndicales. Cinq d'entre elles ont fait connaître leur accord. Signé avant le 30 juin, le texte sera effectif pour les résultats 2001. D'autres domaines seront ensuite proposés à la négociation : l'habitat, la protection sociale et le transport des agents. »

SUR LA LIGNE DE TRAMWAY T1, SOIXANTE ACCIDENTS DE CIRCULATION, ESSENTIELLEMENT MATÉRIELS, ONT ÉTÉ ENREGISTRÉS POUR L'ANNÉE 2000.

À QUOI PEUT-ON ATTRIBUER CE PHÉNOMÈNE ET LE PROBLÈME DU PARTAGE DE LA VOIRIE QU'IL SOUS-TEND, À UN MOMENT OÙ LE TRAMWAY FAIT L'ACTUALITÉ ?



ALAIN DENOYELLE, directeur du centre bus de Pavillons.

« Il est certain que pour le T1, sorte de "trottoir roulant" en Seine-Saint-Denis, totalement ouvert sur la ville, le partage avec la voirie se pose de manière très différente que pour le T2 en site propre. Ils résultent tous les deux de choix et de difficultés d'insertion en zones urbaines spécifiques. En 1997, année la plus marquante, le nombre d'accidents sur le T1 s'élevait

à plus de cent trente. Malgré leur diminution, ils proviennent encore aujourd'hui en majorité d'une confusion d'interprétation des feux tricolores réservés au tramway et ceux qui s'adressent aux voitures particulières, les deux se situant en général côte à côte. Il s'agit, dans la plupart des cas, d'automobilistes qui ne sont pas du secteur et qui se font surprendre aux intersections avec la nationale 186 par le passage au vert déclenché par le tramway et qu'ils identifient alors pour eux-mêmes. En 1998, nous nous sommes engagés dans une démarche locale de retour d'expérience systématique sur ce type d'accident afin de sensibiliser les machinistes du tramway à une anticipation

de ces comportements, dans le dessein de développer une meilleure vigilance. Ce travail, intégré dans la formation initiale et continue, s'est effectué en collaboration avec l'inspection transport Bus, le NEF et l'encadrement de la ligne. Par ailleurs, en relation avec la Direction départementale de l'équipement (DDE), certains feux tricolores ont été décalés

de la voirie principale, là où c'était possible. Ces actions conjuguées ont amené des résultats remarquables les trois dernières années. Il nous faut encore progresser en sécurité et en qualité pour améliorer le service rendu aux voyageurs. À l'avenir, l'idée serait d'adopter une signalisation propre au tramway, qui abandonnerait la logique du signal rouge et vert. »

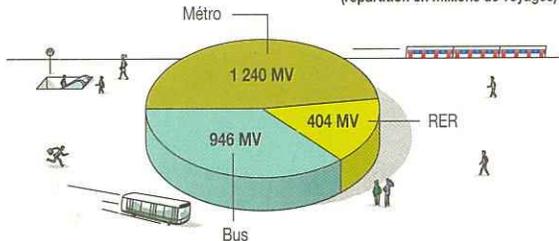


2000 en chiffres

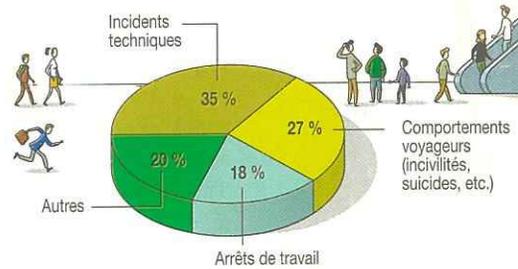
Hausse record du trafic, programme d'exploitation respecté... Regards en chiffres sur les données clés de 2000 pour l'entreprise.

2,6 milliards de voyages. La RATP a battu en 2000 tous ses records de fréquentation : le trafic observe une augmentation de 4,7 % par rapport à 1999. Des résultats qui dépassent ce qui était prévu. Ils s'expliquent notamment par l'amélioration de la qualité de service, par la forte décline du chômage en Ile-de-France et par le succès d'Imagine "R", qui compte près de 550 000 abonnés.

La fréquentation sur les réseaux métro, bus et RER (répartition en millions de voyages)



Les principaux problèmes d'exploitation rencontrés sur le réseau métro

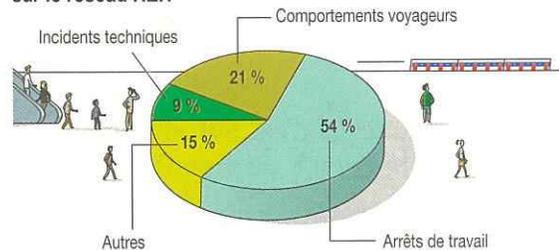


+ de 97 % du programme d'exploitation du métro a été

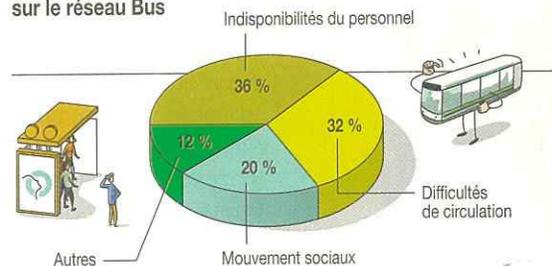
respecté. Seulement 2,7 % – environ 82 000 départs ont été perdus sur 3 060 000 prévus – des missions n'ont pu être assurées.

99,3 % du programme d'exploitation du RER a été respecté. Seulement 0,7 % des missions prévues n'ont pu être réalisées.

Les principaux problèmes d'exploitation rencontrés sur le réseau RER



Les principaux problèmes d'exploitation rencontrés sur le réseau Bus



98 % du programme d'exploitation de Bus a été respecté.

Le nombre de kilomètres prévus s'établissait à 147 millions de kilomètres.

Pas totalement satisfaisant, mais « raisonnable » pour le métro et le RER, le point noir du réseau reste le réseau de surface (bus et tramway).

Ce sont les grandes tendances lorsque l'on examine les chiffres de la fraude. Pour le métro, le taux de fraude est en baisse

Fraude

régulière, estimé à 4,5 % en 2000 au lieu de 6,8 % en 1993. Le RER connaît une évolution identique, avec 3,5 % en 2000 au lieu de 9,2 % en 1993. En revanche, du côté des bus, la hausse est régulière : de 9,5 % en 1993, le taux de fraude atteint 17 % pour 2000.

YAN RODRIGUEZ



Claude Berton et l'unité Mémoire de l'entreprise mènent depuis des années un travail de fourmi pour réunir tout ce qui fait l'histoire de la RATP.

Chasseur de mémoire

Casquette d'uniforme ou petit plan illustré, ticket de tramway et cartes postales... Cet inventaire à la Prévert illustre les très sérieuses recherches menées depuis près de dix ans par l'unité Mémoire de l'entreprise (PAT) au titre de la conservation du patrimoine. «*De même que les livres, les matériels roulants ou les sites industriels, les objets quotidiens font partie du patrimoine de l'entreprise. Ils représentent une source d'information pour comprendre son histoire, commente Claude Berton, responsable des archives historiques. À nous de les retrouver et de reconstituer les collections. Et les pièces les plus rares trouveront naturellement leur place dans le musée des Transports urbains qui doit ouvrir à Colombes.*» Pendant longtemps, l'idée de mettre de côté un outillage lors de la fermeture de l'atelier ou une tenue,

lorsque le modèle change, ne faisait pas partie des réflexes.

Chaque agent peut apporter sa pierre à ce patrimoine

Désormais, les pièces sont stockées dans une réserve située sous le centre bus de Saint-Denis. À côté de l'entreprise qui renferme des trésors, les Pucés restent un terrain de chasse toujours renouvelé. Il existe aussi un réseau de libraires spécialisés et de commissaires-priseurs, qui alertent lorsque des pièces intéressantes sont mises sur le marché. Dernièrement, les archives privées d'André Berthelot, deuxième président de la CMP, sont passées à la vente, mais elles ont malheureusement dépassé l'enveloppe prévue. «*Mais, grâce à des expositions auxquelles nous avons participé, se*

La marche à suivre

Contact - Claude Berton,
tél. : (01 44 6)8 21 06 ;
par courrier : PAT Médiathèque,
unité Mémoire de l'entreprise,
information documentaire,
LAC C 021, LYBY (en interne)
ou 54, quai de la Rapée,
75599 Paris Cedex 12.

Où déposer des objets ?

Espace mémoire de l'entreprise,
Médiathèque au niveau - 1
de la Maison de la RATP, accès
par l'espace Clients, à partir
de la Rue intérieure.

De préférence sur rendez-vous
pris par téléphone au
(01 44 6)8 21 04.

Ouvert du lundi au jeudi
de 9 heures à 12 heures
et de 13 heures à 17 heures.

félicite Claude Berton, *de plus en plus de personnes savent qu'elles confient leurs souvenirs à un service spécialisé: le bouche-à-oreille fonctionne.* » Des collectionneurs se manifestent, et l'on fait appel à eux pour des expositions ou des recherches.

La leçon à tirer: si vous déménagez, si vous héritez ou si vous partez à la retraite, avant de penser «débarras», ayez le réflexe «mémoire»: peut-être possédez-vous un morceau manquant au puzzle de l'histoire de la RATP.

YVONNE KAPPÈS-GRANGÉ

Appareils de voie : un savant travail d'aiguilles

À l'atelier de la Villette, dix-huit opérateurs fabriquent des pièces cruciales pour la sécurité ferroviaire : les appareils de voie qui permettent aux trains de passer d'une voie à une autre. Un process certifié ISO 9001.



PHOTOS : J.-F. MAUBOUSSIN/DCC-AV

Deux contre-aiguilles plus deux aiguilles égalent quatre pièces principales usinées d'un appareil de voie. Fabriqués à l'atelier de la Villette, ces assemblages pour pneus et fer assurent le passage d'une voie à une autre. «*Nous avons tous conscience ici qu'il s'agit d'éléments indispensables à la bonne marche de l'exploitation et qu'ils participent pleinement à la sécurité ferroviaire*», commente Guy Hardouin, responsable de l'atelier de fabrication. Une activité d'ITA-Voie qui, de sa conception, de l'étude de pose à la fabrication, a obtenu fin 2000 la certification ISO 9001.

Dans cet espace de plus de 2000 mètres carrés – sans compter l'extérieur où s'entreposent les profilés métalliques en attente d'être usinés ou ceux prêts à être réceptionnés – s'organisent les différentes étapes de la fabrication : tronçonnage, perçage, passage à la fraiseuse ou au rabot, cintrage et, pour terminer, le montage à blanc. «*La plupart des dix-huit agents de l'atelier sont polycompétents – tourneurs-fraiseurs-ajusteurs – et se relayent sur les postes en fonction des nécessités de la production*», explique Guy.

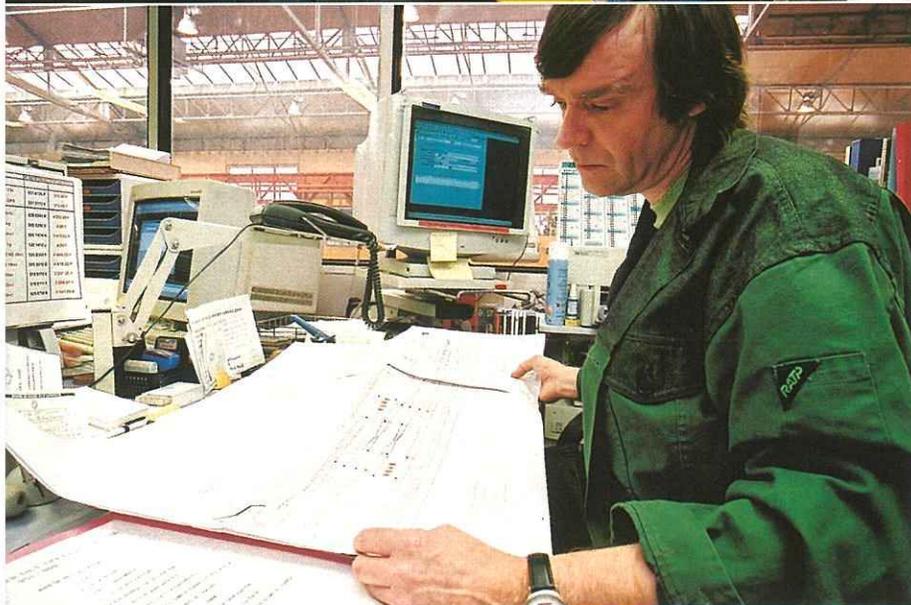
Jean-Marc Moussu, aujourd'hui à la perceuse, a connu la modernisation du parc de machines : «*L'arrivée des machines à commandes numériques a apporté un gain de temps dans la prépara-*

Christophe Boulay : « Le cintrage reste l'opération la plus sensible. »



Jean-Marc Moussu : « L'arrivée des machines à commandes numériques a apporté un gain de temps dans la préparation des pièces. »

Guy Hardouin examine le plan de pose fourni par le bureau d'études d'ITA.



À savoir

Près de huit cents appareils de voie se trouvent répartis sur le réseau métro et RER. Ils sont régulièrement utilisés lors des changements de voie au terminus, dans les raccords entre les lignes, dans les accès aux voies de garage ou les voies d'atelier, lors de la mise en place de service provisoire... À la RATP, vingt profilés différents de rails sont utilisés. Un profilé standard mesure 18 mètres (au lieu de 35 mètres à la SNCF) et pèse 900 kilos.

tion des pièces, une plus grande précision et l'amélioration des postes de travail. » Christophe Boulay réalise et vérifie le cintrage des pièces : « C'est l'opération la plus sensible, entièrement manuelle, car aujourd'hui encore on n'a pas trouvé mieux. » Difficile d'imaginer qu'à l'heure de l'informatique cette vérification s'effectue à l'aide d'une cordelette tendue entre les deux extrémités de l'appareil de voie, et que la précision apportée sur le contrôle de la flèche est de l'ordre du millimètre!

Lors de la dernière étape, l'appareil de voie complet est monté à blanc sur les traverses, ajusté, contrôlé. Toutes les pièces constitutives sont répertoriées à l'aide d'un code couleur et numérotées. Une phase minutieuse qui néces-

site un mois de travail pour trois agents en montage pneus.

« La durée de vie d'un appareil de voie varie en fonction de l'usure, de l'état des traverses, elle est en moyenne de vingt-cinq ans. Certains durent moins longtemps que d'autres parce que très sollicités comme à La Fourche de la ligne 13 où le changement de voie s'effectue une fois sur deux », précise Guy Hardouin.

Un savoir-faire unique

Le renouvellement total est planifié. Mais des renouvellements partiels sont réalisés entre-temps. De l'atelier sortent près de vingt-cinq fabrications par an. Chaque opérateur est responsable de l'opération qu'il réalise

et il établit une fiche de travail sur laquelle se trouve consigné le contrôle de cotes : cotes théoriques et cotes relevées.

En 1997, un contrôle supplémentaire, celui de la rugosité des lames d'aiguilles a été instauré pour prévenir là encore tout risque de déraillement. Ces fiches s'additionnent et se retrouvent dans un épais dossier comprenant le plan de pose unique fourni par le bureau d'études d'ITA. Toute la vie de la fabrication d'un appareil de voie est enregistrée dans ce dossier archivé pour vingt ans à la Villette. Ce document assure sa traçabilité, c'est aussi le témoin d'un savoir-faire unique détenu aujourd'hui par l'atelier.

NADINE GUÉRIN

La gare routière

Les bus RATP

1 L'ACCÈS UNIQUE

Avec un cheminement simple et court en venant de la halle centrale et un accès direct du parvis.

2 L'AIRE DE DÉPART REGROUPEE POUR LES QUATORZE LIGNES

Les accès aux bus se font par des portes, commandées à partir des bus, distribuées le long d'un seul couloir en L. Pour qu'il y ait plus de confort et de sécurité, le bâtiment est mis en légère surpression et doté d'un système de désenfumage efficace.

3 L'AIRE D'ARRIVÉE DES BUS, située près des trémies, assure un accès rapide à la grande halle.

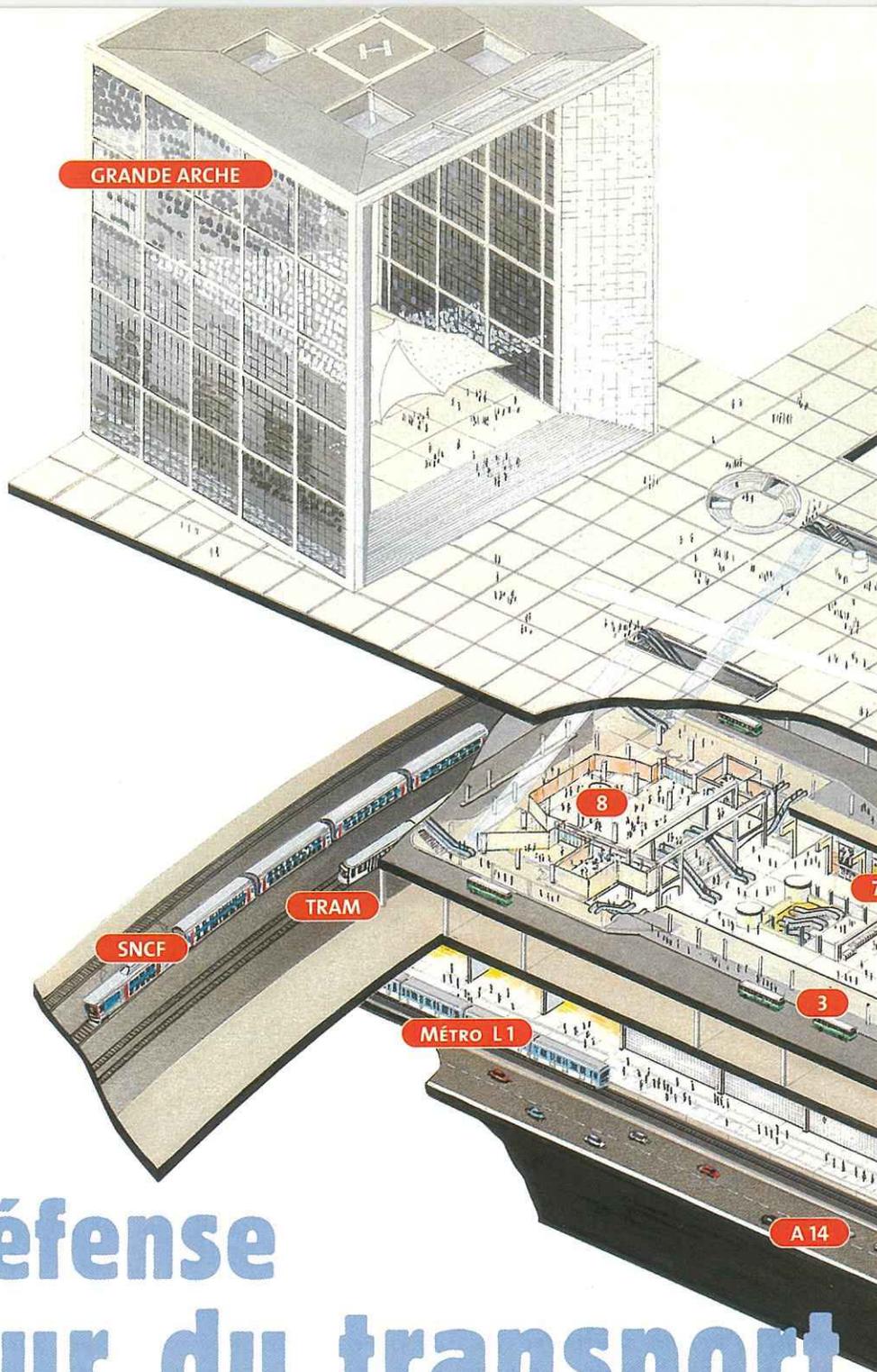
4 LE STATIONNEMENT DES BUS

autour du parking de voitures particulières.

Les autres modes

5 LA DÉPOSE-MINUTE

concerne les autocars de tourisme, les transports de personnel, les taxis, les véhicules électriques, les vélos...



La Défense au cœur du transport

En avril 2001, La nouvelle gare routière du pôle multimodal de La Défense est inaugurée. À cette occasion, visite guidée du gigantesque projet de rénovation Cœur transport La Défense, commencé en 1998 et qui devrait se terminer en 2001.

L'information multimodale

LE BUREAU D'INFORMATION DU PUBLIC (BIP)

est un service d'informations tenu conjointement par des agents RATP et SNCF.

LE PANNEAU D'AFFICHAGE MULTIMODAL (PAM)

renseigne en temps réel sur les horaires, l'information sur le trafic et le service perturbé pour l'ensemble des modes.

Les services

LE VILLAGE SERVICE

comprendra, sur 2 500 mètres carrés, une agence commerciale RATP-SNCF, un espace Sécurité sociale, une agence EDF-GDF, un service d'assurances GMF, un espace consacré à la formation, un « *business center* », un café et une antenne du commissariat de police. Ouverture prévue en été 2001.

LES GALERIES DE COMMERCE

Cinquante-neuf points de vente sur près de 6 000 mètres carrés, gérés par Promo-Métro, filiale de la RATP.

LE CENTRE DE SURVEILLANCE MULTIMODAL RATP-SNCF

Ce centre diffuse en temps réel l'information et gère la sécurité des lieux (alarme, contrôle), principalement en cas d'incendie.

YVONNE
KAPPÈS-GRANGÉ



ENX/DGC-AV



p.14 Budget, travaux... La RATP a déjà tout prévu et n'attend plus que le feu vert du CIO.

p.16 Paris favorite ? C'est du moins l'avis du directeur général du GIP Paris 2008, Noël de Saint-Pulgent, de Marc Desportes, directeur de l'Aménagement des sites et de l'environnement, et de l'ancien international de basket Richard Dacoury.

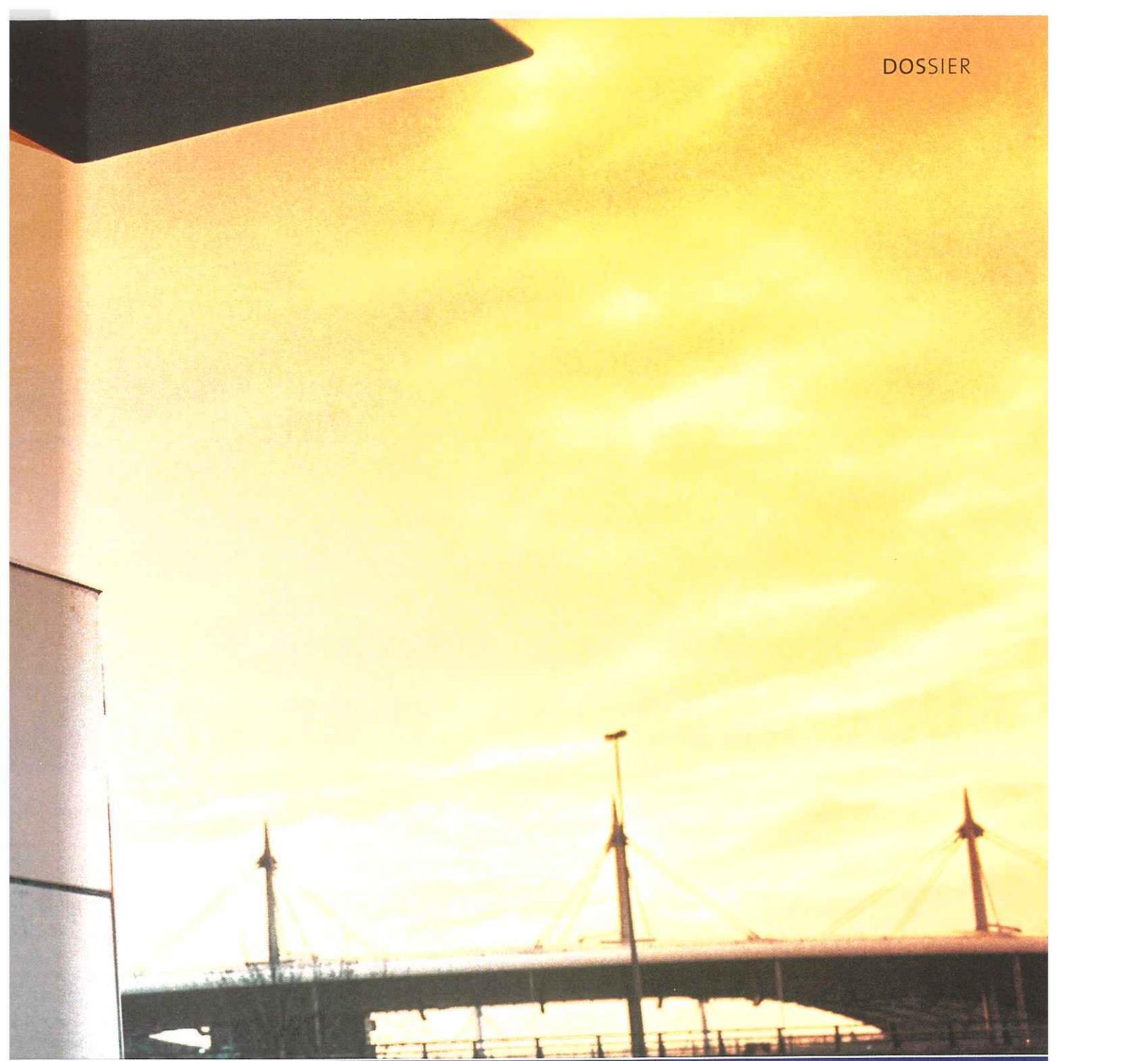
p.18 Le point sur les atouts des quatre autres villes candidates. La RATP participe également à l'organisation des Championnats du monde d'athlétisme de 2003.

Dossier

RÉALISÉ PAR JEAN-PATRICK MÉNARD

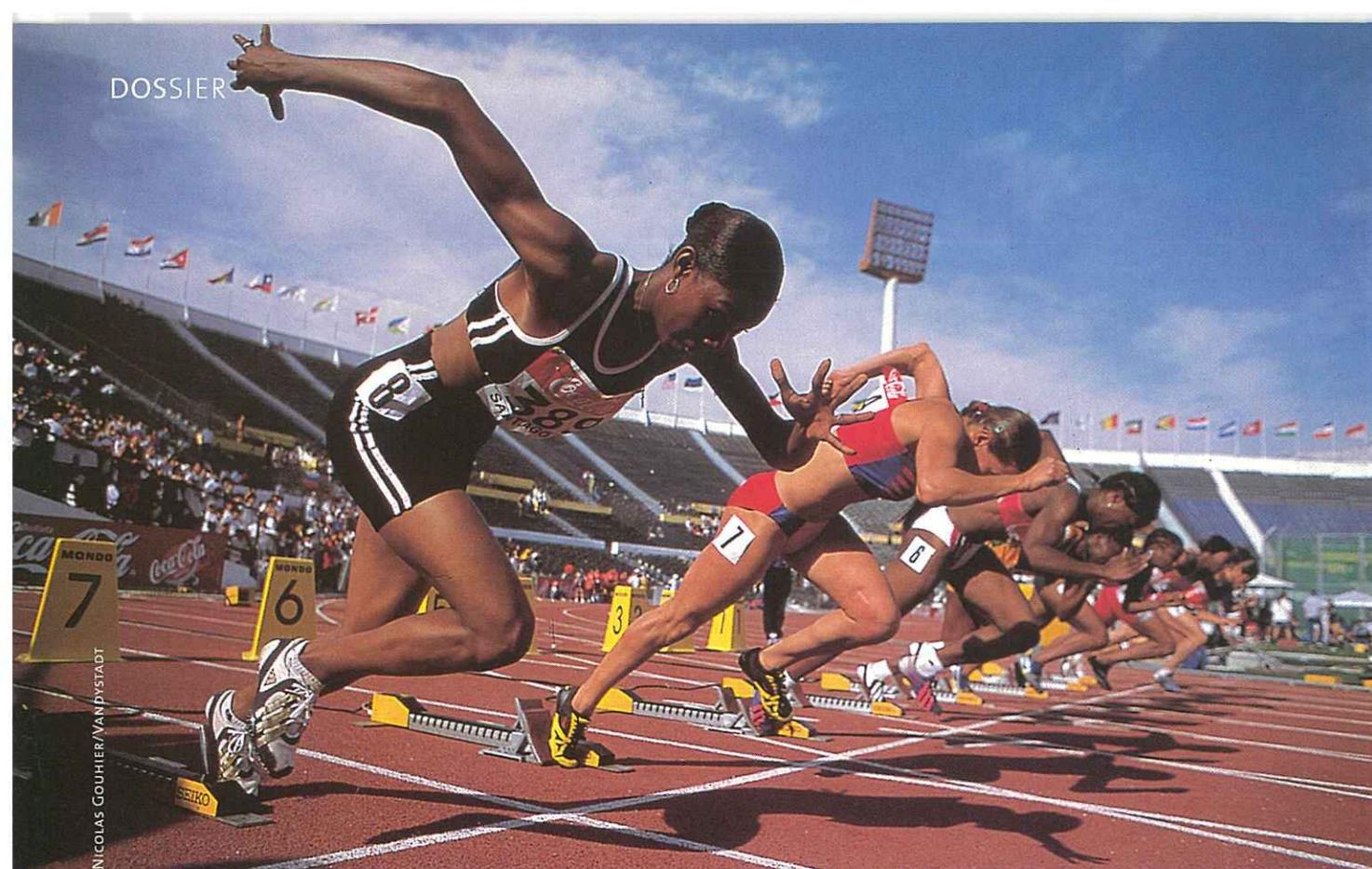
Jeux

On saura le 13 juillet laquelle des cinq villes candidates accueillera les J.O. de 2008. Point crucial des candidatures : le transport. Un volet sur lequel la RATP a prouvé son savoir-faire lors de la Coupe du monde de football, comme elle s'apprête à le faire avec les Championnats du monde d'athlétisme en 2003. Le point sur les atouts de notre capitale et les enjeux pour la RATP.



Olympiques

made in Paris ?



Une opportunité en or

Si Paris est désignée comme ville olympique, de nombreuses infrastructures de transport prévues au contrat de plan État-région 2000-2006 verront leur réalisation accélérée. Une aubaine pour l'image de la RATP.

Le mois de mars était noté en rouge depuis longtemps sur les carnets des membres du groupement d'intérêt public (GIP) Paris 2008, chargé de présenter le dossier de candidature de la capitale. En mars, avec les giboulées, tombait la visite de la commission d'évaluation du Comité international olympique (CIO). Du 26 au 30 mars, les installations déjà réalisées, les dossiers en cours et l'environnement de la candidature furent passés au crible. Dans trois mois, la commission remettra ses conclusions et, le 13 juillet à Moscou, le CIO annoncera officiellement le nom de la ville qui aura le privilège d'accueillir les vingt-neuvièmes Jeux de l'histoire moderne. Lors de la visite de la commission d'évaluation, le volet de transport de la

candidature aura, à n'en pas douter, fait l'objet d'une attention particulière.

Les transports en ligne... de mire

«Avec les infrastructures sportives, c'est un des points les plus importants du dossier de candidature», souligne Marc Desportes, directeur de l'Aménagement des sites et de l'environnement. *Il y a eu, par le passé, des précédents fâcheux qui ont conduit le CIO à être particulièrement vigilant sur l'aspect du transport des candidatures. À Sydney, tout s'est idéalement déroulé, mais il y avait cependant eu quelques craintes sur la capacité de la seule ligne ferroviaire chargée de relier le centre-ville et les sites des jeux Olympiques.*» En mars, les membres de la commission ont découvert les infrastructures de transport parisiennes:

«Nous avons organisé des voyages en RER, en métro et en tramway. Ils ont pu ainsi prendre la mesure de notre organisation directement sur le terrain. Nous avons réussi l'écrit avec succès», sourit Marc Desportes, puisque le dossier de candidature avait été retenu en janvier. Là, en quelque sorte, c'était l'oral que nous passions.»

Les exigences du CIO en matière de qualité et de fiabilité des transports sont importantes, il est vrai que les enjeux sont également de taille. Pendant les Jeux, près de 2 millions de déplacements devront être pris en charge chaque jour: un million pour les spectateurs et un autre million pour les sportifs, les accompagnateurs (entraîneurs, staff médical, etc.), les officiels et la presse. Dans une ville qui compte journellement 20 millions de déplacements, une augmentation de 10% n'est effective-

ment pas négligeable. Comment l'intégrer sans faire dérailler tout le système? Risque-t-on la saturation? La date choisie pour le déroulement des Jeux apporte une partie de la réponse. Entre le 18 juillet et le 3 août, si la capitale n'est pas complètement déserte, le nombre de personnes habituellement transportées connaît une baisse, justement de 10% pour le réseau routier et de 15% pour les transports publics. En volume, il n'y aura apparemment aucun souci.

Des investissements déjà inscrits au budget

Reste la qualité des dessertes... Là encore, l'organisation des Jeux fait bien les choses. S'ils devaient se tenir à Paris, les investissements programmés au contrat de plan État-région 2000-2006 seraient débloqués immédiatement: « Clairement, les jeux Olympiques seront une belle opportunité pour la RATP, annonce Vincent Relave, délégué général à la communication de l'entreprise. On réalise à cette occasion des investissements, on développe de bonnes idées, dont tout le monde, par la suite, peut profiter pendant de nombreuses années. Cet événement va contribuer à asseoir la qualité de notre réseau de façon durable avec un renforcement des programmes de rénovation de nos stations ou de nos installations. Mais, effectivement, des opérations inscrites au contrat de plan deviendront prioritaires. On peut, en particulier, penser au prolongement de la ligne 12 jusqu'à la mairie d'Aubervilliers, à la réalisation du tramway Saint-Denis-Épinay-Villetaneuse, mais également au prolongement de T2 vers la Porte de Versailles et au tramway sur les Maréchaux. »

Les principaux sites de déroulement des épreuves sont concentrés sur deux zones géographiques (voir p. 17). La première s'étend au nord-est à Saint-Denis et Aubervilliers, le Stade de

France et le village olympique en seront les deux épacentres. La seconde, au sud-ouest, prendra place entre Boulogne et la Porte de Versailles, Roland-Garros, le Parc des Princes et les hippodromes de Longchamp et d'Auteuil en seront les principales infrastructures.

Aubervilliers, lieu d'accueil

Atout incontestable de la candidature parisienne, le centre bus d'Aubervilliers sera au cœur même du village olympique. Ainsi, les athlètes n'auront aucun souci pour se rendre sur les lieux d'entraînement et de compétition, ils seront pris en charge à la sortie de leurs chambres. Une occasion unique pour Paris : la capitale ne pourra plus jamais disposer autour de La Plaine-Saint-Denis d'un espace aussi vaste pour l'accueil des sportifs. Les réserves foncières que la RATP met à la disposition du GIP pour réaliser le village olympique ne seront plus disponibles après 2008. Or, une desserte et un maillage serré devraient faciliter l'événement, les chiffres le prouvent. 56% des athlètes seront logés à cinq minutes au maximum des équipements olympiques; la durée de transport moyenne entre le village et les sites sera de douze minutes et les dépla-

la RATP a été salué par tous. « C'est exactement sur quoi repose la candidature de Paris pour les Jeux, souligne Vincent Relave. L'atout transport de la capitale est indéniable. On récolte à distance les fruits de la Coupe du monde mais aussi celui des Journées mondiales de la jeunesse (JMJ). Nous avons démontré notre capacité à nous mobiliser et à organiser les transports des voyageurs-spectateurs dans des conditions dont tout le monde s'accorde à reconnaître qu'elles avaient largement contribué à la réussite de ces deux manifestations. »

Un écho International

Au-delà des investissements engagés sur les infrastructures, la RATP trouvera, à l'occasion des Jeux, une formidable opportunité de faire valoir de nouvelles compétences. « D'une certaine manière, reprend Vincent Relave, c'est notre savoir-faire que le GIP Paris 2008 "vend" au CIO. C'est également ce savoir-faire des agents et de toute l'entreprise que nous avons réussi à valoriser pour les Championnats du monde d'athlétisme de 2003, qui se dérouleront également à Paris. Il ne faut pas oublier qu'en cas de victoire de la candidature parisienne les yeux du monde seront braqués sur notre ville. Pour la RATP, qui désire exploiter des réseaux au niveau mondial, on ne peut espérer plus belle vitrine. Nous jouerons un coup d'avance par rapport à nos concurrents! Grâce à des événements de cette ampleur, c'est toute une image que l'on construit et que l'on démultiplie ensuite au plan international. »

Pour en savoir plus : www.paris2008.fr



placements les plus longs n'excéderont jamais plus de vingt minutes.

Paris a une autre corde à son arc: son sans-faute dans l'organisation de la Coupe du monde de football. Le professionnalisme des organisateurs et de

Pourquoi Paris est favorite

MARC DESPORTES

« Nous mettons en place un Meccano urbain »

Marc Desportes, ingénieur des Mines, directeur de l'Aménagement des sites et de l'environnement.

ELL : Comment bâtit-on un dossier sur le transport comme celui du GIP ?

Marc Desportes : Nous avons constitué notre projet de manière à nous appuyer au maximum sur des opérations déjà programmées. Dès le départ, notre souci était de coller aux projets de développement envisagés pour dynamiser le Nord parisien, à savoir la création de la gare RER Eole-Évangile, le prolongement de la ligne 12, l'utilisation des emprises foncières sur Aubervilliers,

etc. C'est une sorte de Meccano urbain que nous installons en profitant des planifications régionales d'aménagements prévues notamment au contrat de plan 2000-2006.

ELL : Ce contrat de plan est un élément important du projet...

M. D. : Il l'est doublement, car nous pouvons présenter au CIO des opérations dont les plans de financement sont déjà arrêtés, ce qui constitue une énorme garantie. Ensuite, nous montrons que les Jeux ne nous conduisent pas à réaliser des infrastructures qui ne serviront que pour leur durée, mais qui s'inscrivent dans un projet général de développement de l'Est parisien.

Voici répertoriés tous les lieux qui accueilleront les épreuves des Jeux de 2008 si la candidature de Paris est retenue.



RICHARD DACOURY

« Des Jeux faits pour les sportifs par des sportifs »

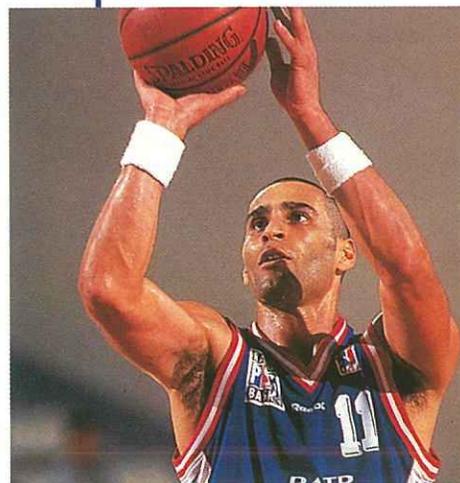
Richard Dacoury, ancien international de basket, membre du GIP.

ELL : Pourquoi vous engager dans cette aventure ?

Richard Dacoury : En tant que sportif, les Jeux à Paris sont pour moi un véritable rêve. C'est la plus belle compétition du monde. J'avais donc très envie d'apporter ma pierre à l'édifice. Mon rôle est de constituer un groupe de soutien parmi les sportifs de renom. Notre credo est de faire des J.O. pour les sportifs par des sportifs. Cela nous amène à discuter avec les techniciens sur l'aménagement des infrastructures, sur l'organisation des compétitions, et nous sommes écoutés. Nos indications mettront les acteurs des épreuves dans des conditions optimales.

ELL : Des Jeux « à la maison », cela ne constitue-t-il pas une pression supplémentaire pour nos athlètes ?

R. D. : On a vu, encore très récemment avec l'équipe de France de handball, que nous savons plutôt bien assumer ce genre de situation. Les footballeurs ont montré le chemin. C'est forcément un plus, une source considérable de motivation. Je discute avec les athlètes qui seront engagés dans les diverses compétitions, tous sont remontés à bloc. Cela ne peut avoir qu'un effet positif sur les performances.



La carte des sites olympiques



NOËL DE SAINT-PULGENT

« Le réseau de transport sera notre meilleur allié »

Noël de Saint-Pulgent, directeur général du GIP Paris 2008.

ELL : Quelles sont les chances de Paris ?

Noël de Saint-Pulgent : Nous avons de très sérieuses chances de victoire, c'est indéniable. Maintenant, la compétition est rude, et nos adversaires, croyez-le bien, ont également des atouts à faire valoir. En nous appuyant

sur les compétences de la RATP, déjà éprouvées lors de précédentes manifestations, nous savons que notre candidature offre de grandes garanties sur le plan du transport. Si l'on regarde le site du Stade de France, épicerie des compétitions, deux lignes de RER le desservent, plus une ligne de métro. C'est une situation unique au monde qui

sera renforcée par le prolongement de la ligne 12. La future gare Eole-Évangile sera au pied du centre de presse. Le village olympique bénéficiera de la présence du centre bus d'Aubervilliers et de la proximité d'une ligne RER et de la ligne 12. Le tramway sera réalisé sur les Maréchaux, permettant de transporter les voyageurs du nord au sud de Paris.

Championnats du monde d'athlétisme un bon échauffement

La tenue des Championnats du monde d'athlétisme en 2003 à Paris constitue une sorte de répétition générale pour la RATP, largement concernée dans l'organisation de la manifestation.

L'athlétisme, ne l'oublions pas, est le premier sport olympique, aussi est-ce à la manière d'une générale au théâtre que se dérouleront les Championnats du monde... Cinq ans avant l'ouverture des jeux Olympiques, la candidature aux Championnats du monde d'athlétisme a été portée par la fédération et, en l'occurrence, par la ville d'accueil Paris-Saint-Denis. « C'est juste, reconnaît Grégory Brussot, chef de projet du comité d'organisation Paris-Saint-Denis 2003.

Le volet transport est essentiel

Mais dans le dossier que nous constituons, nous devons bien évidemment choisir un stade. Si nous avons retenu un autre lieu que celui du Stade de France, je ne sais pas si nous aurions été choisis. Donc, derrière l'infrastructure sportive, c'est tout un contexte urbain qui est examiné par le jury des instances internationales. » Comme pour les Jeux, le dossier technique était donc capital et le volet transport une nouvelle fois essentiel. Les sportifs seront hébergés à la Cité universitaire, au sud de Paris, et les épreuves auront lieu au nord, au Stade de France. « Cela paraît paradoxal, note Grégory Brussot, et, pour beaucoup d'autres villes, cela

aurait constitué un handicap rédhibitoire. L'apport de la RATP nous a permis de rendre le dossier crédible. Les derniers championnats ont été organisés dans des villes beaucoup plus petites que Paris : Edmonton, Séville. La notion d'éloignement ne jouait pas, alors qu'elle était nécessairement présente à Paris. » L'argument décisif apporté par la RATP a été de proposer une liaison directe par la ligne B du RER entre la station Cité-Universitaire et la station La Plaine-Stade-de-France. « Des rames spéciales seront réservées aux athlètes et à leurs accompagnateurs, elles feront le trajet sans arrêt en seulement un quart d'heure. On a donc démontré aux responsables de la Fédération internationale qu'il ne fallait pas juger sur la distance mais sur le minutage », explique Grégory Brussot. Pendant toute la durée des Championnats du monde, près de vingt et un mille personnes seront transportées quotidiennement et gratuitement par la RATP : « Tout n'est pas encore complètement finalisé entre Paris-Saint-Denis 2003 et la RATP, souligne Grégory Brussot. Le cahier des charges est en cours d'écriture, mais nous savons déjà que nous pouvons compter sur l'enthousiasme et la qualité des compétences de notre partenaire. C'est irremplaçable ! »

Les villes



ALFREDO VETURI/VISA

TORONTO

Dans le sillage de Sydney

À Toronto, on ne se fait pas trop d'illusions, les organisateurs reconnaissent volontiers la qualité des autres dossiers, mais ils n'en croient pas moins à leurs chances. La ville canadienne met en avant sa situation géographique particulière : « Toronto, c'est la Sydney du Nord », n'hésite pas à déclarer Paul Henderson, un membre canadien du CIO et président de la Fédération internationale de voile. La cité présente un dossier technique compact, avec la création d'un parc olympique sur les bords du lac Ontario, qui accueillera près de vingt-cinq compétitions, sur les vingt-huit inscrites au programme des Jeux. Le village olympique et les infrastructures sportives ne constitueraient qu'un seul et vaste ensemble sur une bande de terrain longue de 6 kilomètres. Revers de la médaille, en étudiant l'offre préliminaire de Toronto en mai, le CIO s'est demandé s'il était possible de construire si près de la ville un espace olympique de cette dimension sans que cela n'entraîne de congestion dans les transports.

Pour en savoir plus : www.to-2008.com

dans la dernière ligne droite

Pékin, Toronto, Istanbul et Osaka déploient et multiplient les promesses. Quels sont leurs réels atouts ? Sont-elles des concurrentes dangereuses pour Paris ? Portrait de quatre villes dans les starting-blocks.

ISTANBUL

Les Jeux de l'Histoire et de la jeunesse

Sans doute n'est-ce pas le candidat dont Paris a le plus à craindre ! Istanbul présente néanmoins des atouts compétitifs. Le dossier turc met en avant la capacité de la ville à pouvoir organiser sur son sol l'ensemble des compétitions, voile et canoë compris, ce qui est bien sûr exceptionnel. Par ailleurs, le choix de la compacité des sites a été aussi retenu.



BRUNO PEROUSE/HOAGUI

OSAKA

Les J.O. de la cordialité

Considéré, à l'instar de la candidature stanbouliote, comme un des outsiders de la compétition, Osaka présente un dossier où le sens de l'accueil japonais prend toute sa mesure. Lors de la présentation officielle à Lausanne, le président du comité de la candidature japonaise, M. Isomura, qui est également maire d'Osaka, ayant particulièrement insisté sur : « *L'aspect logistique impalpable, c'est-à-dire la cordialité de l'accueil des Jeux plutôt que sur l'aspect matériel pur, à savoir la qualité des installations* », se montra confiant « *d'avoir été compris par les membres de la commission* ». Parlons tout de même du transport... Le principal site sportif sera le stade olympique de 100 000 places, qui sera situé à seulement 2,5 kilomètres du village olympique avec un temps de transport évalué à six minutes. De nombreuses épreuves se dérouleront sur une des îles de l'Archipel, ce qui fait craindre quelques difficultés d'accès.

Pour en savoir plus : www.osaka-olymp.or.jp

PÉKIN

Un projet impressionnant

C'est sans aucun doute le plus sérieux candidat ! Déjà, parce que la ville ayant essuyé un refus pour l'organisation des Jeux de 2000, elle a su en retenir la leçon. Les principaux problèmes étaient d'ordre politique, le dossier des droits de l'homme handicapant lourdement les chances pékinoises. Depuis, les officiels chinois ne cessent de souligner l'ouverture dont fait preuve la ville, la présence de près de cent mille étudiants étrangers, l'implantation de nombreuses entreprises, etc.

Lors de leur visite, en février, les membres du CIO se sont déclarés impressionnés par le projet, mais ils restent prudents. La ville ne lésine pas sur les moyens en annonçant des travaux dignes de la Grande Muraille de Chine. Désireux d'impressionner les inspecteurs du CIO, le comité d'organisation pékinois a promis que la capitale dépenserait 20 milliards de dollars pour construire des autoroutes, des lignes de métro, ainsi que le parc olympique. Quelque 5,4 milliards de dollars seraient débloqués pour dépolluer l'air de la ville.

Pour en savoir plus : www.beijing-2008.org



W. LOUVET/VISA



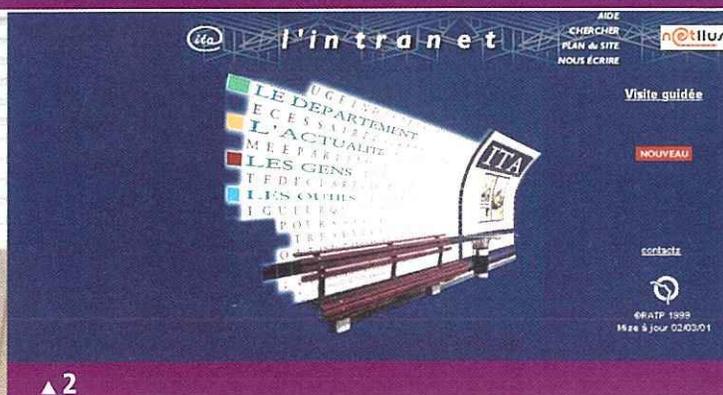
DIMITRI CLEEK/VISA

Sur un axe long de 12 kilomètres est rassemblée la plus grande partie des équipements : le stade Atatürk-Olympic, de 80 000 places, le village olympique (éloigné de seulement 3 kilomètres) et le centre des médias. De plus, Istanbul vante son passé, contemporain, insistent les Turcs, de la création des Jeux. Elle vante aussi la jeunesse de son peuple : il y a près de 20 millions de moins de 14 ans !

Pour en savoir plus : www.olympist.org

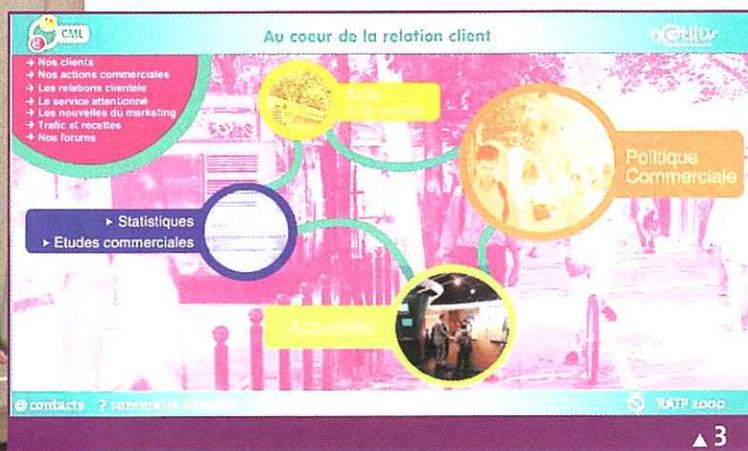
Netilus, l'intranet de la RATP

Site portail de la RATP, Netilus propose aux agents une trentaine de sites animés par différents départements. Une formidable base d'information et d'échange pour le travail en réseau.



▲ 2

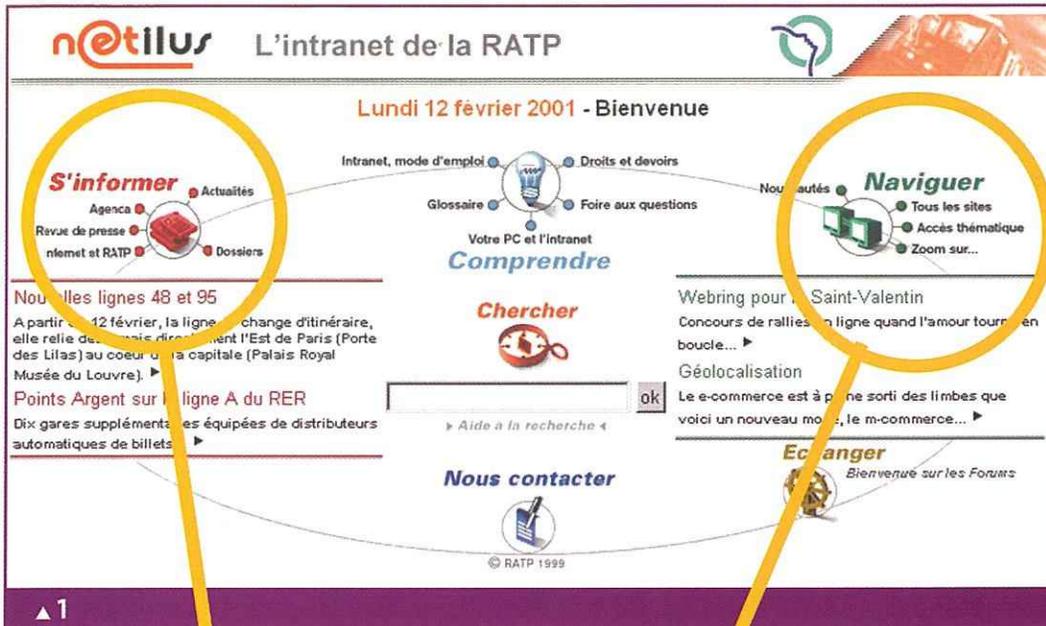
2 Le site du département des Infrastructures et Aménagements (ITA) propose de découvrir son organisation, ses missions et ses objectifs. Avec également son actualité, son personnel et ses sources documentaires techniques.



▲ 3

3 Le site du département Commercial – Au cœur de la relation client – intègre plusieurs rubriques d'informations telles que les résultats de trafic et recettes, les statistiques de l'entreprise, les synthèses des études commerciales, etc.

GERARDE DUMAX/DGC-AV



Netilus est le portail d'accès à quelque trente sites de l'entreprise (cf. encadré). Plus de 10 000 personnes de l'entreprise peuvent se connecter via leur ordinateur.

1 Dans la rubrique « S'informer », chaque jour, une information sur l'entreprise ou sur le monde des transports est mise en ligne au début du portail. Une rubrique qui se compose de la revue de presse quotidienne avec des articles extraits des journaux et magazines traitant de l'actualité de la RATP, d'un accès aux sites internet de la RATP (ratp.fr, imagine-r.com, parisvisite.tm.fr, etc.) et, enfin, d'une rubrique « Dossier » où la *Lettre du management* est éditée.

1 La rubrique « Naviguer » propose également chaque jour une actualité sur le monde du multimédia. Avec un accès thématique (économie, exploitation-maintenance, informatique, management, social) aux informations disponibles sur Netilus. Un clic sur « Tous les sites » et l'ensemble des sites intranet se décline.

La liste des sites

• Au total, plus de cinquante sites sont consultables par les intranutes. Cette mise en commun des connaissances provenant de l'ensemble des départements de l'entreprise est un véritable outil individuel d'information.

• Tous les sites disponibles sur Netilus : Accueil ITA, Achats Nets, Au cœur de la relation client, Unité antifraude, @nimation bureautique clients, Les ateliers d'initiatives, Atelier de maintenance des équipements, Banque d'images RATP, Base documentaire de la réglementation ferroviaire, La BCDP, Bienvenue à SIT, Comptabilité-gestion, Département MRF, Exploitation des systèmes d'information, Gednet, Gestion et Innovation sociales, ISI, Juris, L'Atelier, Les marchés de LOG, Le management de projet, Maîtrise des risques systèmes, Odas, Passage à l'euro, Protocole de bonne tenue des chantiers, Prélude, Réglementation du métro, Revue de presse, Regard : recherche & développement, Repère, Service Attentionné, etc.

4 Le site Passage à l'euro

présente tout ce qu'il faut savoir sur l'euro et sur les actions engagées par la RATP pour réussir la transition vers la monnaie unique.

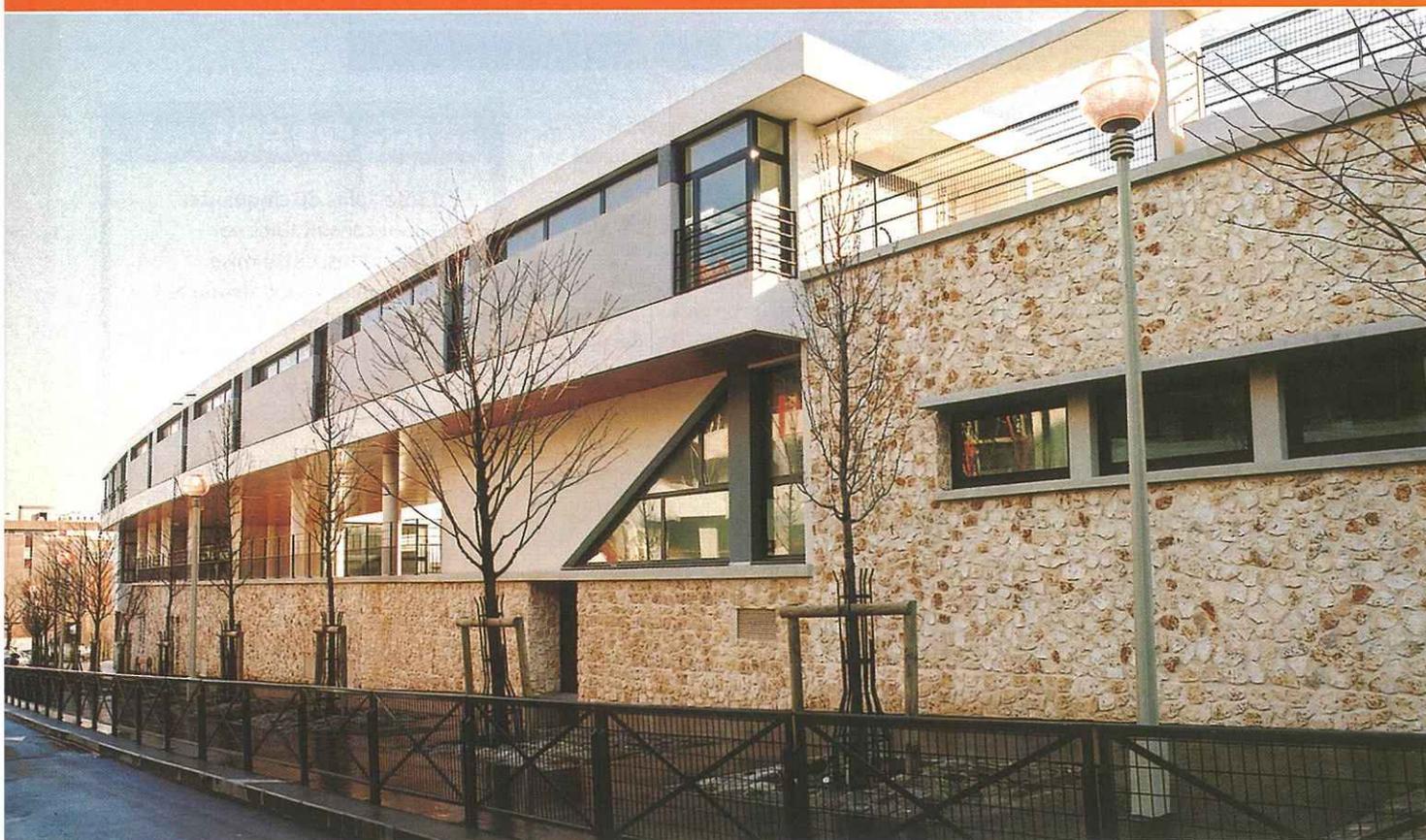


5 Le site du département GIS – Gestion et Innovation sociales – propose, outre l'actualité du département, de nombreux services (demandes en ligne d'attestations de prestations, de prêt en ligne, consultation du journal de l'habitat et forums de discussion...). Il contient aussi un espace professionnel réservé aux responsables de la formation et aux responsables des ressources humaines pour qu'ils puissent travailler en réseau.

YAN RODRIGUEZ

Un nouveau village dans le XIV^e

La ZAC du XIV^e arrondissement se transforme en quartier convivial parfaitement intégré entre la gare du RER et le parc de Montsouris. Un pari d'urbanisme relevé par la SADM, filiale de la RATP.

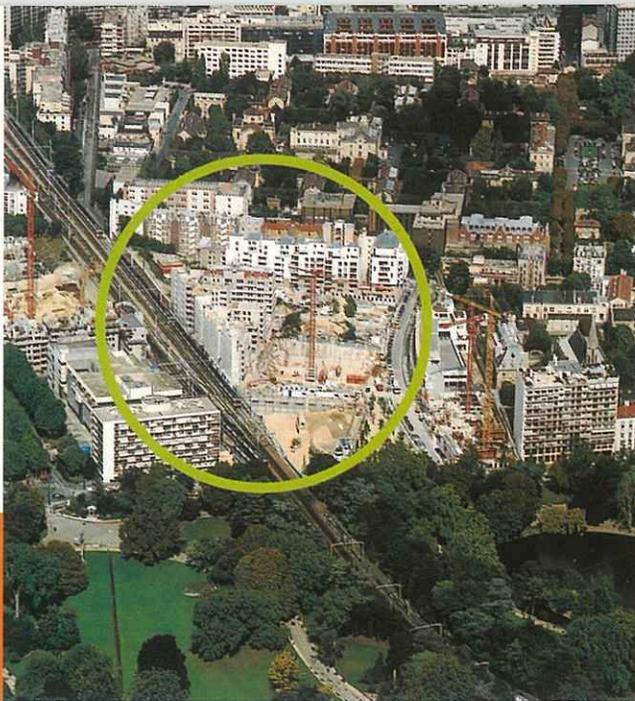


Neuf cents logements, des bureaux, des commerces, un gymnase, une maternelle (voir ci-dessus) sont installés dans ce quartier situé entre l'avenue René-Coty, l'avenue Reille et la rue d'Alésia. Deux ouvrages, l'un au passé, l'autre au présent, viennent de lui être consacré (voir « Actualités », p. 28).

Logements sociaux et privés, bureaux, école, gymnase, espaces publics et espaces verts : un véritable quartier est en train de se créer dans le secteur situé entre la gare de RER Denfert-Rochereau et le parc de Montsouris, dans le XIV^e arrondissement. L'aménageur de cette importante zone d'aménagement concerté (ZAC) de 6 hectares n'est autre que la RATP par le biais de

sa filiale, la Société d'aménagement Denfert-Montsouris (SADM, elle-même filiale de la Société d'études et de développement patrimonial [SEDP]). Dans ce secteur, traversé par les voies de la ligne B du RER, s'élevaient des voies de garage et, depuis 1937, les ateliers MRF de Montrouge chargés de l'entretien des trains du RER. Mais l'inadaptation du site à l'entretien du matériel moderne et

Le secteur Denfert-Montsouris est un plateau, séparé dans toute sa longueur par les voies de la ligne B du RER, qui surplombe les rues environnantes d'une hauteur allant de 6 à 14 mètres.



Un quartier de 6 hectares

- 79 000 mètres carrés de logements, soit 900 logements et 2 500 habitants, 60 % de logements sociaux, dont une part importante pour les agents de la RATP, et 40 % de logements libres. Les premiers occupants se sont installés l'été 2000, les derniers programmes seront livrés en septembre 2002.
 - 11 000 mètres carrés de bureaux.
 - 1 000 mètres carrés d'activités et de commerces, les premiers livrés en été 2001.
 - 5 000 mètres carrés d'équipements publics réalisés par la Ville de Paris : école maternelle et primaire (septembre 2000), square (juin 2001), espace de jeux (décembre 2001) et gymnase (janvier 2003).
 - 30 % d'espaces verts.
 - Création de l'avenue de la Sibelle, ouverte en 2000.
- Après les derniers aménagements de voirie, le nouveau quartier Alésia-Montsouris sera achevé fin 2003.

PHOTOS : BERTRAND CHABROU/DGCC-AV

la délocalisation des activités industrielles hors de Paris vont entraîner la fermeture de ces ateliers. « Le protocole État-Ville de Paris, signé en mars 1994, précise Jean-Luc Even, secrétaire général de la SADM, prévoyait la libération par les entreprises publiques de 21 hectares pour relancer la construction de logements sociaux à Paris. C'est à ce titre que la RATP a proposé la réhabilitation de ses terrains proches du parc de Montsouris. » Ce n'est pas la première fois que la RATP joue un rôle d'aménageur urbain. Elle a déjà mené les opérations de l'avenue de Clichy et du Hainaut, la mise en valeur de sous-stations électriques Laborde et Vaneau, mais selon Jean-Luc Even, « Denfert-Montsouris est la première opération, et sans doute la dernière, faite d'autres fonciers libérables, d'une telle importance, qui a nécessité l'instauration de la filiale SADM. Elle s'est vu confier, par convention signée avec la Ville de Paris en 1995, l'aménagement de la ZAC Alésia-Montsouris tendant à créer un vrai quartier de mixité sociale ». À charge pour la SADM de réaliser les aménagements de voirie – éclairage, création d'une nouvelle rue, d'espaces publics plantés – et de vendre les terrains.

La SADM s'est largement concertée avec tous les intervenants sur le projet. Partenariat avec les mairies de Paris et du XIV^e arrondissement (services techniques, services des parcs et jardins...),

signature d'un protocole d'accord en 1996 avec les cinq principales associations de quartier (qui ont participé aux jurys de sélection des architectes et à la définition des projets de construction) ou communication envers le public (journal, expositions, manifestations, permanences sur le site...).

Construire dans Paris n'est pas aisé, mais construire sur une friche industrielle et ferroviaire est complexe et entraîne des contraintes importantes, ne serait-ce que la nécessité de raccorder le site à l'environnement et de lui redonner un visage urbain.

La RATP joue son rôle d'aménageur urbain

C'est pourquoi le projet d'aménagement a tenu compte de la proximité du quartier résidentiel de Montsouris et du parc et s'est inspiré du tracé des villas du XIV^e arrondissement en accordant une large place à la végétation. La présence des voies du RER a conduit à réaliser des constructions « dos à dos », de part et d'autre de la ligne B, pour protéger l'ensemble des logements des nuisances sonores. Quant à la desserte de ce nouveau quartier, elle est assurée par la création de la ligne 88 (Cité-Universitaire - Hôpital-européen-Georges-Pompidou) et d'un accès supplémentaire à la gare de RER Cité-Universitaire. La dernière contrainte, inattendue, fut la mise à jour lors des travaux de terrassement des vestiges de deux aqueducs – l'un

romain, qui alimentait Lutèce en eau à la fin du I^{er} siècle, l'autre, datant du XVII^e siècle, rejoignant le palais du Luxembourg. La Commission du Vieux Paris ayant souhaité les préserver et les valoriser, la SADM a animé un groupe de travail chargé d'élaborer un cahier de prescriptions pour les constructeurs : les parties significatives des ouvrages devant être conservées *in situ*, qu'il s'agisse des espaces publics ou privés. Avec la réalisation du quartier Alésia-Montsouris, l'une des plus importantes opérations actuelles d'urbanisme parisien de logements, la RATP, transporteur et mainteneur, affirme une fois de plus son rôle d'aménageur et d'acteur urbain.

SIMONE FEIGNIER



Pour un EAP réussi

L'entretien d'appréciation et de progrès (EAP) vise à créer une plus grande responsabilisation de chacun et à mettre en œuvre les contrats d'objectifs des départements et des unités. Chaque année, les opérateurs sont plus nombreux à vivre ce moment d'échanges.

PRÉPARATION DE L'EAP

Pour vous aider à préparer votre EAP, des documents existent :

- le contrat d'objectifs de l'année de votre unité ;
- votre dernier compte rendu d'EAP ;
- votre situation au regard de l'avancement ;
- le bilan des temps forts de l'année ;
- les formations suivies précédemment ;
- le document imprimé de l'EAP ;
- le « code de déontologie » de l'EAP.

DÉROULEMENT DE L'EAP

L'entretien se fait avec votre responsable direct, sur rendez-vous, dans un lieu offrant de bonnes conditions d'échanges, autour de trois thèmes primordiaux : bilan de l'année, axes de progrès et nouveaux objectifs, perspectives d'évolution personnelles.

1. Bilan de l'année écoulée

Il sert à établir les constats et à engager les réflexions communes sur les raisons des réussites ou des difficultés.

Les thèmes ci-dessous – résultats et comportement – doivent être abordés pour analyser ensemble votre activité quotidienne.

	Exemples de critères	Exemples de contenus pour chaque critère
Les résultats dans le poste	Compétence et professionnalisme	Appréciation du savoir-faire, application des connaissances
	Atteinte des objectifs	Analyser et discuter les résultats obtenus. Prendre en compte l'expérience déjà acquise dans le poste
Le comportement dans le poste	Respect des moyens alloués	Matériels, formation, délais, souci des coûts, etc.
	Initiative	Proposer des actions de progrès et y participer
	Rigueur au quotidien	Respect des processus de qualité, des principes de fonctionnement
	Pérennité des résultats	Obtention de résultats à court terme et évolution des résultats sur plusieurs années
	Esprit de service	Exemplarité, esprit d'équipe, Service Attentionné, etc.
	Les autres critères spécifiques aux contenus de chaque poste	

2. Axes de progrès et nouveaux objectifs

Ils reposent sur l'analyse de l'année écoulée, à partir des résultats et du comportement dans le poste, réalisée entre vous et votre responsable. Les axes de progrès et les nouveaux objectifs à atteindre doivent être précis et faire l'objet d'un suivi. Il en découle un plan d'actions : moyens, formations... Cette partie de l'EAP est transmise à votre nouveau responsable en cas de changement.

3. Évolutions

Cette partie est transmise au responsable des ressources humaines de votre unité.

Perspectives d'évolution personnelles :

- attentes ;
- responsabilités de natures différentes envisagées ;
- possibilités de mobilité ;
- formation.

Avancement

Votre responsable analysera et vous expliquera les points relatifs à l'avancement.

COMMENTAIRES ET OBSERVATIONS

Dans le document support, un volet est prévu pour porter vos observations :

- sur l'EAP (contenu, méthode, climat, etc.) ;
- sur le soutien de votre responsable direct (l'appréciateur).

Le document doit être signé par vous et votre responsable. En cas de désaccord grave, signalé par écrit sur le document d'appréciation, vous pouvez faire une démarche de recours. Elle s'effectue par écrit auprès du responsable hiérarchique de votre appréciateur.

SUIVI DE L'EAP

Après la réalisation de l'EAP, vous devez recevoir :

- un exemplaire signé du compte rendu de l'EAP ;
- un calendrier de suivi des axes de progrès et des nouveaux objectifs ;
- un retour d'informations sur les points qui ont été évoqués : évolution, avancement, mobilité, formation.

YVONNE KAPPÈS-GRANGÉ



BERTRAND CHABROL/DGC-AV

Le comédien Jacques Weber et Jean-Paul Bailly lors de la remise des Prix du concours poésie.

Concours 2001 : les meilleurs poètes

Plus de neuf mille personnes ont participé au troisième concours de poésie organisé par la RATP. Le jury, présidé par le comédien Jacques Weber, a rendu son verdict le 7 février à la Maison de la RATP. C'est le poème « Vie avec toi » de Maurice Chevaly qui remporte le concours de poésie de la RATP 2001.

Bernard Destrez, agent de la RATP au département SIT, termine troisième. Le Premier Prix enfant revient à Sébastien, 9 ans, pour son poème baptisé « La tristesse », et le Prix *Télérama* (partenaire du concours) est attribué à Pierre Desgranges avec « Démesurée ». Le vainqueur partira pour un week-end à Lisbonne. Les dix

premiers lauréats verront leur poème affiché pendant un mois dans le métro, sur quatre mille affiches réservées habituellement aux auteurs les plus illustres. Ils seront également publiés dans *Télérama*. Tous les poèmes des finalistes devraient être édités dans un recueil dédié à ce concours.

IMAGINE "R" : TOUJOURS PLUS D'ABONNÉS

14% c'est le pourcentage d'augmentation du nombre d'abonnés Imagine "R" par rapport à l'année dernière. Au 1^{er} janvier 2001, ils sont en effet 547 700 à détenir le titre Imagine "R" au lieu de 480 000 en janvier 2000. 264 900 d'entre eux sont des scolaires et 282 800 des étudiants. Parmi eux, les filles sont majoritaires (56 %) et 51 % des abonnés ont plus de 16 ans. Quant aux étudiants, 8 % s'abonnent dès le 1^{er} septembre, 31 % au 1^{er} octobre, 44 % au 1^{er} novembre et 5 % en décembre. Le succès d'Imagine "R" se confirme au fil des ans.

UN TRAM SUR PNEUS AU BANC D'ESSAI

Premier galop d'essai pour le tram sur pneus TransLohr. Mis au point par le groupe alsacien Lohr Industrie, il a été présenté à la presse le 6 février sur le site du Trans-Val-de-Marne. Il circulera sur une partie, longue de 1,4 kilomètre, de l'itinéraire du TVM, en mode tramway sous caténaire.

C'est en septembre 2001 et pendant six mois que, doté d'une autonomie thermique, il sera expérimenté en modes bus et tramway sur la totalité de l'itinéraire du TVM (12,4 kilomètres). Prochaine expérimentation : le Civis d'Irisbus et de Matra Transport International en 2002.



BERTRAND CHABROL/DGC-AV

Bonne-Nouvelle et Couronnes en travaux



J.-F. MAUBOUSSIN/DGCC-AV

La station Bonne-Nouvelle (lignes 8 et 9) est fermée au public depuis le 29 janvier et jusqu'au 30 mars inclus. Cette station, entièrement rénovée, bénéficiera d'une scénographie particulière puisqu'elle sera consacrée au cinéma. Une rénovation qui accompagne également le projet des Grands-Boulevards. Les lignes 8 et 9 resteront cependant accessibles aux voyageurs par les stations Grands-Boulevards et Strasbourg-Saint-Denis. La station Couronnes (ligne 2), quant à elle, fait également l'objet de travaux de rénovation.

La salle de billets, les couloirs, les quais et la trémie d'accès seront entièrement remis à neuf. Couronnes est totalement fermée jusqu'au 23 mars inclus. Pendant la durée des travaux, l'accès à la ligne 2 s'effectue par les stations Belleville ou Ménilmontant. Ces travaux s'inscrivent dans un vaste projet, engagé depuis 1999 par la RATP, baptisé Renouveau du métro où, au total, deux cents stations de métro verront leurs espaces totalement requalifiés.

RER-VÉLO, LE BON DUO

Pour une bonne complémentarité avec les transports en commun d'Ile-de-France, la RATP propose aux voyageurs de prendre leur vélo sur certaines lignes. Ainsi, leur transport est autorisé sur les lignes A et B du RER, dans les voitures marquées d'un pictogramme « vélo » : les samedis, dimanches et jours fériés, en semaine toute la journée, à l'exception des heures de pointe entre 6 h 30 à 9 heures et 16 h 30 à 19 heures. L'ensemble des correspondances entre toutes les lignes du RER et l'entrée et la sortie sont possibles dans toutes les gares. Les voyageurs cyclistes peuvent

également emprunter la ligne 1 du métro, tous les dimanches de l'ouverture jusqu'à 16 h 30. Pour faciliter le passage des vélos, toutes les stations de la ligne 1 sont équipées de portillons (sauf Louvre et La Défense).



BRUNO MARGUERITE/DGCC-AV



JACOB/MPA-STILLS

HOMMAGE À SERGE GAINSBORG À LA MAIRIE DES LILAS

Pour le jour anniversaire de sa naissance (et des dix ans de sa mort), la ville des Lilas et la RATP ont rendu un hommage à l'artiste le 2 avril dernier. Un podium installé devant la mairie des Lilas a accueilli de nombreux chanteurs qui ont interprété des œuvres de l'homme à la tête de chou.

Agenda

JUSQU'À FIN AVRIL

Deuxième édition du journal de l'écologie urbaine sur le thème des utopies à la gare de Luxembourg sur la ligne B du RER.

JUSQU'EN JUIN

Diffusion de l'émission « Métrococosmos » tous

les samedis sur France 3 Paris Ile-de-France à 13 h 20. Au programme, quatre sketches par émission.

DÉBUT AVRIL

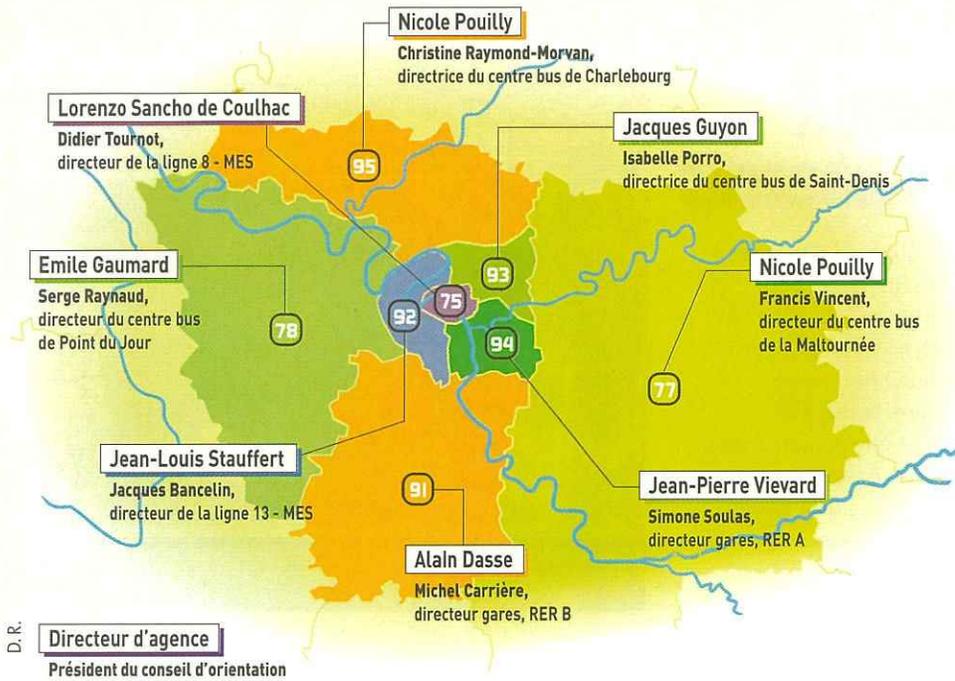
Ouverture de la gare Val-d'Europe sur la ligne A du RER, ouverture de la gare routière de La Défense.

DU 7 AU 16 AVRIL

Salon mondial de la maquette et du modèle réduit à la Porte de Versailles. Tous les jours, de 10 heures à 19 heures, avec une nocturne le vendredi jusqu'à 22 heures. Renseignements - tél. : 01 49 09 64 14.

DU 24 AVRIL AU 25 MAI

Exposition des projets sélectionnés pour la finale du Grand Prix 2001 de « Mon territoire, c'est ma ville », le 30 mai, dans la Rue intérieure de la Maison de la RATP.



ERRATUM

Une erreur s'est glissée sur la carte des « directions des agences territoriales » rubrique Dans la ville p. 23 du n°108 de février 2001. Les directions d'agence des départements 77 et 94 ont été malencontreusement inversées.

Opération « séduction jeunes »

Le 28 février, la RATP a participé, en partenariat avec de grandes écoles, telle Supélec, à la journée « Bouge la science » consacrée aux nouvelles technologies. Une opération découverte spécialement destinée aux jeunes des banlieues. Engagé par le département GIS et monté en partenariat avec MRF, SIT, ESE et Bus, l'événement a réuni de nombreux lycéens et collégiens sur le campus

de Supélec, à Gif-sur-Yvette (Essonne). L'occasion pour ce public utilisant quotidiennement le réseau d'approcher et d'expérimenter des techniques méconnues comme le Passe sans contact ou Siel, le système de localisation des bus dans la capitale à 10 mètres près. Une belle leçon de choses réalisée sur le stand RATP, matériel et commentaires d'ingénieurs à l'appui.

DR

Montrouge fête son dernier SC10

Le centre bus de Montrouge a fêté le départ du dernier SC10 fin janvier, après plus de quinze ans de bons et loyaux services. À cette occasion, les agents du centre l'avaient décoré de guirlandes et de photos de bus anciens. Ainsi paré, il a effectué un dernier tour sur la ligne 67 (Pigalle - Porte-de-Gentilly) sur laquelle il était affecté. D'ici à la fin de l'année, le matériel SC10 aura totalement disparu de l'ensemble du parc.



DU 21 AU 25 MAI

54e congrès de l'Union internationale des transports publics (UITP) à Londres, avec la participation de la RATP.

1^{ER} SEMESTRE 2001

Inauguration des bouquets de services des stations Place-d'Italie (ligne 5),

Bercy (ligne 14) et Bastille (ligne 5).

13 JUILLET

Le Comité international olympique (CIO) désignera la ville organisatrice des jeux Olympiques de 2008. Les villes en lice sont Istanbul, Osaka, Paris, Pékin et Toronto.

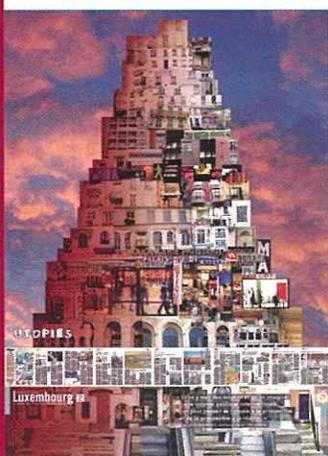
L'entourage Guimard rénové à Abbesses

Les travaux de rénovation de l'édicule Guimard à la station Abbesses, entrepris par ITA, ont débuté fin février pour une durée de deux mois. En collaboration avec la ligne 12, une exposition dans la salle des billets, accompagnée de la distribution d'une plaquette, rendait hommage à la renaissance des entourages Guimard. Les agents de l'entité ITA-Interventions proposaient une démonstration de leur savoir-faire, mise en peinture d'un écusson et travaux de métallerie, au cours de la journée du samedi 24 février. Abbesses constitue l'étape finale du programme de restauration des quatre-vingt-six entourages et édicules Guimard engagé par la RATP depuis 1999.



DIDIER DUPUY/DGC-AV

Station Luxembourg : deuxième édition



Depuis le 8 février, les voyageurs peuvent s'adonner à la lecture de la deuxième édition du plus grand des journaux muraux à la gare Luxembourg, consacrée à l'écologie. Conçues avec l'hebdomadaire *Courrier International*, neuf affiches déclinent le thème des utopies d'hier et d'aujourd'hui : U comme urbain, T comme transport, O comme organisation, P comme paysage, I comme informatique, E comme espace, S comme sous la mer. En plus d'être affiché, ce journal était également distribué dans neuf

autres gares du RER, ligne B. Prochaine édition de *Station Luxembourg*, supplément de *Courrier International*, en avril 2001.

16^e HUMARATHON INTERNATIONAL

Le 22 avril se déroulera le seizième Humarathon international dans les villes d'Ivry et de Vitry-sur-Seine (Val-de-Marne). Le départ de ce semi-marathon, qualificatif pour les Championnats de France, sera donné place de l'Hôtel-de-Ville à Ivry, à 10 h 30. Vous pouvez venir courir en famille, car plusieurs catégories et distances sont proposées (poussins, cadets, benjamins...). La RATP est partenaire *via* le centre bus de Vitry de cet événement, qui réunit chaque année près de cinq mille sportifs. L'inscription est gratuite pour les agents de l'entreprise.

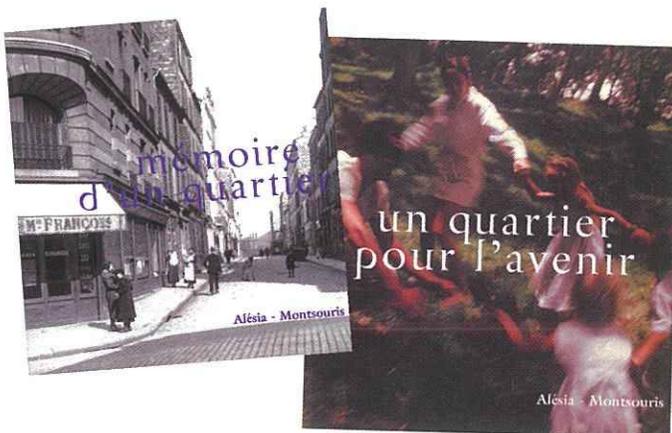
Pour vous inscrire : Humarathon, 32, rue Jean-Jaurès, 93528 Saint-Denis Cedex, tél. : 01 49 22 74 10 ou 01 49 22 73 73.

Vous pouvez également consulter le site internet pour plus de renseignements : <http://assi.free.fr>

ALÉSIA-MONTROUGE À LIVRES OUVERTS

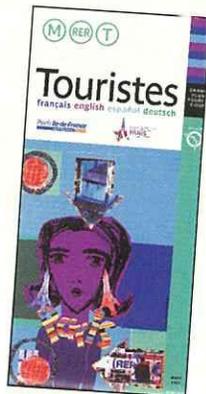
« Un ouvrage dédié aux hommes et aux femmes qui travaillèrent aux ateliers de Montrouge et à tous les conducteurs de la RATP, qui, tous les jours, assurent le service des lignes du RER. » Il s'agit d'un livre consacré au quartier Alésia-Montsouris en cours d'aménagement par la Société d'aménagement Denfert-Montsouris (SDAM) (cf. article p. 22). Un premier tome évoque la mémoire d'un quartier, tandis que le second présente, sous forme d'abécédaire, la réalisation du nouveau quartier.

Mémoire d'un quartier et Un quartier pour l'avenir, deux tomes en coffret, prix de vente 100 francs pour les agents de la RATP, édité par la SADP, filiale de la SEDP, Société d'études et de développement patrimonial, 2, square Félix-Nadar, 94684 Vincennes, tél. : (01 49 5)7 83 03.



NOUVEAU PLAN POUR LES TOURISTES

L'agence cartographique de l'entreprise a édité, en collaboration avec l'Office de tourisme de Paris et le Comité régional du tourisme, un nouveau dépliant destiné aux touristes. Rédigé en quatre langues (allemand, anglais, espagnol et français), cette brochure propose, d'une part, un plan de métro et, d'autre part, le descriptif d'une vingtaine de sites touristiques franciliens (musée du Louvre, Invalides, domaine de Sceaux, maison de Chateaubriand, parc de Bagatelle...).



En outre, il donne des éléments d'information sur le titre de transport Paris Visite, ainsi que les dessertes d'aéroports via les transports en commun. Publié à 3 millions d'exemplaires, il est disponible dans les différentes stations et gares du réseau.

CONNECTEZ-VOUS AU WWW.100ANSLEMETRO.COM

1900-2000, cent ans de métro. À l'occasion de cet anniversaire, la RATP a organisé de nombreux événements, manifestations durables ou non. Un site internet consacré à tous ces événements a été installé. Le centenaire, c'est bien fini, mais le site existe encore pour un certain temps. Retrouvez donc, en quelques clics, un an de festivités et d'événements métropolitains, et, pour cela, connectez-vous sur www.100anslemetro.com



ET SI JE TRAVILLAIS À LA RATP... QUAND JE SERAI GRAND

« Tu travailles à la RATP : imagine ton métier. Que voudrais-tu changer dans les transports en commun ? » C'est le thème du Grand Prix 2001 de « Mon territoire, c'est ma ville », sur lequel devront plancher les élèves des classes de CM2, de sixième et cinquième, des écoles et collèges des trois rectorats d'Ile-de-France. Ils illustreront ainsi sous forme de dessins, sketches ou chansons, ce qu'ils auront appris au cours de l'année scolaire avec les agents de la RATP. Ces derniers sont aujourd'hui près de trois cents, qui appartiennent à Bus pour 60 % (machinistes, contrôleurs et RPS), au RER et au Métro pour 40 % (conducteurs, agents de station et contrôleurs). Les vingt projets sélectionnés pour la finale du Grand Prix, le 31 mai, seront affichés dans la Rue intérieure de la Maison de la RATP, du 24 avril au 25 mai. Les agents travaillant à Lyon-Bercy seront conviés à participer au vote.

Contact - Claudine Sinturel, VIL, tél. : (01 44 6)8 36 14.



Brèves

CERTIFICATION DES LIGNES 6, 13 ET 8

Deux nouvelles lignes de métro, les 6 et 13, viennent d'obtenir la certification NF Service de l'Afnor. Ce qui porte à quatre le nombre de lignes certifiées, avec les lignes 8 et 1, sachant en outre que la ligne 8 a vu dernièrement sa certification confirmée, un an après son obtention.

LES CERTIFICATIONS À MONTROUGE

Après la reconduction de la certification des lignes 21 (Porte-de-Gentilly - Saint-Lazare) et 28 (Porte-d'Orléans - Saint-Lazare) à la mi-janvier, c'est en revanche une première pour la ligne 38 (Porte-d'Orléans - Gare-du-Nord) qui obtient, à la même date, le label NF Service délivré par l'Afnor. Elle touche une ligne majeure du réseau Bus parisien avec plus de 18 millions d'utilisateurs annuels. Cette certification porte à trente-cinq le nombre de lignes certifiées – y compris T1 et T2 – au département Bus.

SALON DE LA MAQUETTE

Le Salon mondial de la maquette et du modèle réduit se tiendra,

du 7 au 16 avril 2001, à la Porte de Versailles. Tous les jours, de 10 heures à 19 heures, nocturne le vendredi jusqu'à 22 heures. Bourse aux collectionneurs les 14, 15 et 16 avril. Renseignements, tél. : 01 49 09 64 14.

PIONNIERS DE LA CERTIFICATION ISO 9001

Le centre bus de Nanterre a reçu la notification officielle de sa certification ISO 9001 pour l'ensemble de ses activités, exploitation et maintenance. Autre pionnier de l'ISO 9001: une équipe de l'unité technique, décentralisation et coordination du département MRB pour son soutien aux unités opérationnelles dans le management d'équipes et l'accompagnement de démarches de progrès.

Les fleurs du hasard



GÉRARD DUMAX/DCC-AV



Fruit du hasard – bien qu'il s'agisse ici plutôt de fleurs –, la passion de Georges Péron, responsable de production du MF67, pour les orchidées remonte à une douzaine d'années. Il ne se doutait pas alors, en recueillant un plant abandonné par son propriétaire dans une poubelle, qu'il irait jusqu'à consacrer une pièce entière de son appartement à ces luxuriantes plantations ! « Cette découverte coïncidait avec la tenue d'une exposition dans une commune voisine, rapporte-t-il. C'est ainsi qu'à l'issue de fructueux échanges je me suis retrouvé au sein d'une association départementale, Orchidées 78, affiliée à la Fédération française d'amateurs d'orchidées. » Son intérêt pour ces plantes l'a entraîné dans de nombreux voyages : Belgique, Pays-Bas, Italie et, tout récemment, la Thaïlande. Moins fragiles qu'il n'y paraît – près de trente mille espèces botaniques poussent sur tous les continents et à toute altitude –, les orchidées bénéficient néanmoins du regard attentif de Georges. Les cent cinquante plants différents en sa possession ne nécessitent pas forcément les mêmes soins : température, arrosage, parasites éventuels... La récompense arrive avec la floraison qui, pour le plus grand nombre, se produit de décembre à avril : « C'est sans aucun doute leur extrême diversité qui m'a séduit, dans les formes, les couleurs, les tailles, les parfums. » Certaines, en effet, à l'étrange beauté, se révèlent mi-végétal mi-animal. Si l'on demande à Georges un conseil, ce que des collègues de l'atelier ne manquent pas de faire, il répond : « Avant d'acquérir une orchidée, renseignez-vous sur ses conditions de vie et tenez compte de votre habitation dans votre choix ! »

L'US MÉTRO INITIE AUX ÉCHECS

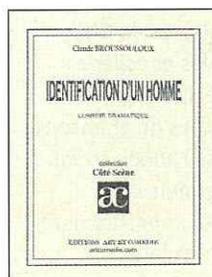
Une activité ouverte à tous, jeunes ou moins jeunes, ne demandant ni forme physique particulière ni équipement coûteux ? Les échecs. Et, pourtant, les vocations sont rares et la section échecs aimerait compter plus d'amateurs dans ses rangs. Tous les niveaux sont acceptés et elle propose des cours pour les débutants, des matchs pour les initiés et des rencontres avec d'autres clubs d'Ile-de-France pour les champions. Alors, rendez-vous le jeudi après-midi, de 15 à 20 heures, les samedis et dimanches au 16 bis, boulevard de Reuilly, Paris 12^e.
Contact - Laurent Simon, tél. : 01 34 51 53 47.

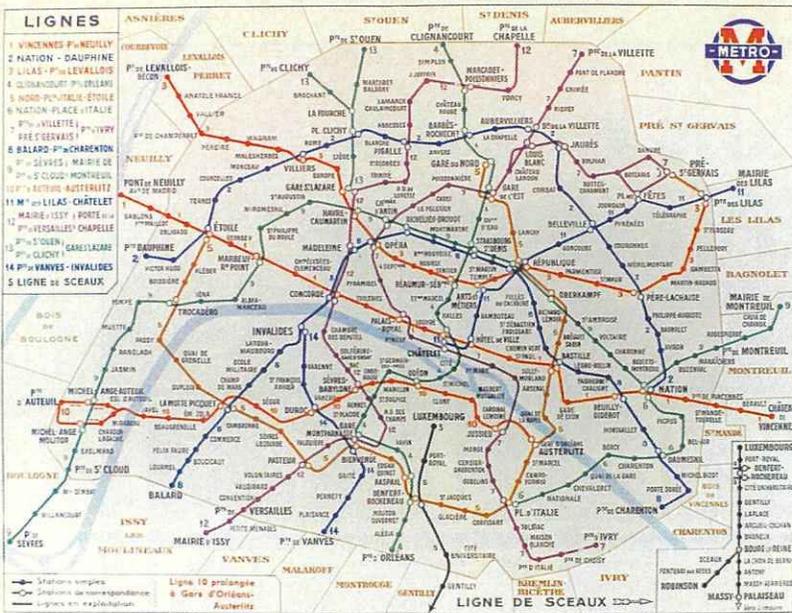


RENÉ ROY/DCC-AV

NOUVEL OPUS DU DOCTEUR BROUSSOULOUX

Qui sommes-nous ? Celui que nous croyons être ou celui que l'on dit que nous sommes ? *Identification d'un homme*, la nouvelle pièce de Claude Broussouloux, médecin du travail à la RATP, porte sur la question de l'identité de chacun d'entre nous. Elle met en scène un homme qui rentre chez lui un soir après sa journée de travail. Sa femme ne le reconnaît pas. En revanche, une voisine voit en lui son propre mari... Pour les amateurs de théâtre, une comédie dramatique à lire aux Éditions Art et Comédie, en attendant de la voir mise en scène.
Contacts - Claude Broussouloux, tél. : 01 45 87 01 68 ; Éditions Art et Comédie, tél. : 01 45 35 66 52.





Savez-vous qu'un habitué du métro parcourt 7.000 kilomètres en un an... et ne subit qu'un retard moyen de 1 minute par 1.000 kilomètres parcourus ?



Près de 10 millions de plans de métro sont distribués

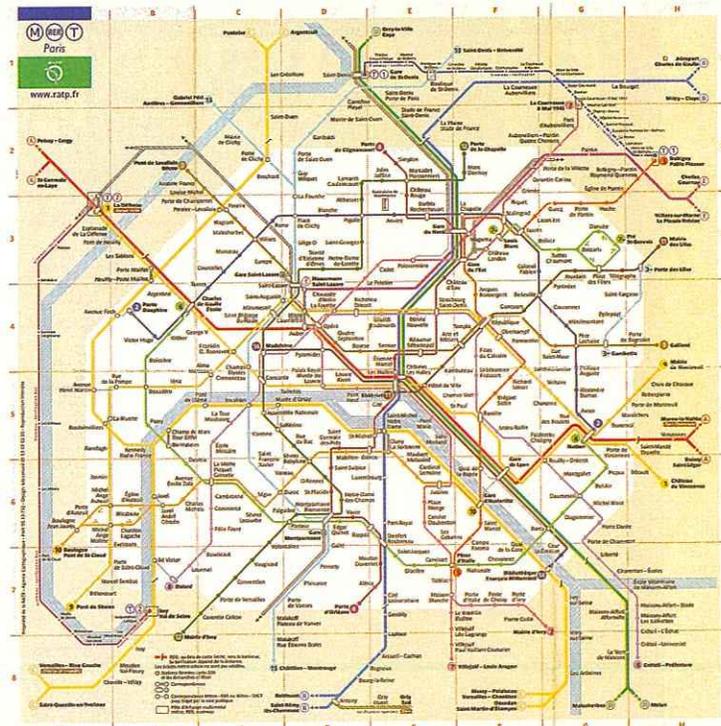
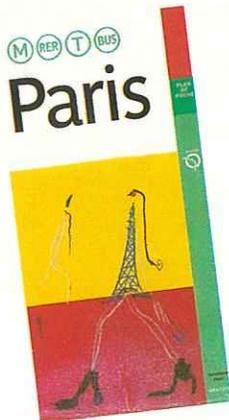
chaque année aux usagers. Deux nouveaux plans viennent d'être édités. C'est l'occasion de jeter un regard sur leur évolution.

À l'occasion de l'Exposition universelle de 1937, la CMP publie un nouveau plan du réseau métropolitain en l'agrémentant d'une couverture stylisée et attrayante (voir ci-contre). Il y avait déjà à l'époque quatorze lignes – la ligne 14 sera absorbée par la 13. À noter également la présence de la ligne de Sceaux (future ligne B du RER).

Ces discrets compagnons

de voyage...

Le nouveau plan de métro (dit plan numéro un) à destination des voyageurs a été revu dans sa conception et doté d'un nouveau graphisme pour être plus facile d'utilisation. Ainsi, le dessin des lignes a été simplifié et aucune ligne ne coupe le nom des stations afin d'en faciliter la lecture. Un plan de poche présentant les mêmes caractéristiques a également été édité. Plié, il est plus petit qu'une carte de crédit. Pratique, il se glisse dans l'étui de votre Carte Orange ou Intégrale. Ils sont disponibles gratuitement au guichet des stations de métro.



YAN RODRIGUEZ

Les J.O. à Paris en 2008, avec la RATP nous votons oui. Et vous ?



Pour dire oui :

- bulletin disponible dans les stations de métro, gares RER et les bus
- www.ratp.fr
- 0 892 70 2008 (2,21 F/min)

