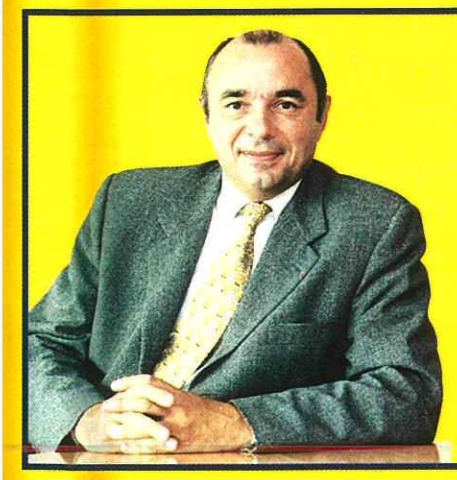
Entre les lignes
NOVEMBRE 1999-N°95
17 F

1999-2004 RATP ORIENTATIONS ET ORGANISATION



À l'occasion du renouvellement de son mandat, le président Jean-Paul Bailly a présenté les nouvelles orientations de la RATP et la réorganisation de la direction générale.

RATP

Sommaire

Panoramiques
P. 3 Centenaire du métro : c'est parti !

Dans la ville
P. 8 Ligne 14 : de Madeleine à Saint-Lazare

Les travaux se poursuivent sur la ligne 14 afin de relier fin 2003 Madeleine à Saint-Lazare. Elle augmentera son trafic d'environ 50 % grâce aux cinq cent cinquante mètres supplémentaires.

JACKSON/DGC-AV

P.10 La culture prend ses marques

Le métro dévoile sa dimension culturelle. Espaces, notices, panneaux invitent les clients à voyager en s'instruisant.

P.12 Correspondances
Orlyval, certifié « service »

Le premier Val (véhicule automatique léger) au monde à avoir obtenu en juin la certification de service est francilien : il s'appelle Orlyval et assure depuis 1991 la desserte de l'aéroport d'Orly, sur la ligne B du RER.

Aller-Retour
P.14 Dépositaire, un vendeur de qualité !

La RATP a signé une charte qualité de service avec les dépositaires – cafés-tabac, librairies et points de presse. Un partenariat qui doit redynamiser son deuxième réseau de vente.

Ressources
P.22 Préparer sa retraite

La retraite exige quelques préparatifs. Comment s'organiser ? Quelles démarches effectuer ? La marche à suivre.

DOSSIER
L'ORGANISATION POUR DE NOUVELLES ORIENTATIONS

● Jean-Paul Bailly a été reconduit dans ses fonctions de président-directeur général de la RATP. *Entre Les Lignes* présente à cette occasion la nouvelle organisation de la direction générale et les nouvelles orientations de l'entreprise. P.16

● La direction générale assure de manière collégiale le pilotage et le contrôle stratégiques de l'entreprise. Le portrait des cinq membres de cette direction. P.18

● Le conseil d'administration de l'entreprise. La présentation de ses actions et le portrait des élus du personnel. P.20

Arrêt sur
P.24 La rentrée Guimard

La rénovation des entrées Guimard est lancée. Zoom avant sur celle de la porte Dauphine et de sa libellule.

Parcours
P.26 Des bus au gaz pour Créteil

Trois lignes du centre bus de Créteil roulent depuis septembre au GNV (gaz naturel pour véhicule). Un changement accueilli favorablement par les machinistes et les voyageurs.

P.28 Des contrats de qualification en or et en argent

Deux jeunes ont bénéficié d'un contrat de qualification pour entrer à la RATP. Ils sont aujourd'hui opérateurs aux ateliers ITA-AMI.

Passionnément
P.30 Jean-Claude Lasalle, agent de maîtrise au centre de Thiais, est aussi machiniste bénévole à l'Amtuir. Il est de toutes les sorties.

P.31 Qu'est-ce qu'elle disait Zazie ?

Zazie, c'est le nom de la célèbre héroïne du roman de Raymond Queneau : *Zazie dans le métro*. Son nom est à jamais associé au métro. À lire ou à relire.

A. BONIN/ED. GALLIMARD

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 44//36 51/37 33/36 68. **Directeur de la publication :** Vincent Relave. **Rédactrice en chef :** Yvonne Kappès-Grangé. **Rédaction :** Simone Feignier, Nadine Guérin, Catherine Houël, Yan Rodriguez. **Photographies :** DGC-AV. **Conception et réalisation graphique :** textuel **Couverture :** Lola Duval. **Photogravure :** Point. **Imprimerie :** Torcy Quebecor. N° ADEP 1791. Membre de l'Union des Journaux et Journalistes d'Entreprise de France, UJJEF. **Abonnement :** 150 F (180 F pour l'étranger), pour 10 numéros. Les demandes sont à adresser à « Entre les Lignes », 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.

Événement

Centenaire du métro : c'est parti !

Le centenaire du métro a été officiellement lancé le 11 octobre, à la station Bibliothèque-François-Mitterrand, en présence des présidents des métros du monde et du Premier ministre, Lionel Jospin. Une occasion de réaffirmer le rôle essentiel de ce mode de transport dans la ville et d'annoncer son nouveau défi pour le XXIe siècle.

L'actrice Cristiana Reali, sa marraine, a officiellement ouvert l'année du centenaire du métro parisien, le lundi 11 octobre, à la station Bibliothèque-François-Mitterrand (ligne 14). Un lancement effectué à l'occasion de la réunion du Comité international des métros de l'UITP, à Paris, les 11 et 12 octobre. Ainsi, en présence des présidents des métros du monde entier, le Premier ministre, Lionel Jospin, a réaffirmé la place prépondérante des transports en commun dans la politique de la ville et a insisté sur la modernité constante du métro parisien : *« Les prouesses et les innovations techniques qui ont marqué la naissance du métro le 19 juillet 1900 se poursuivent. La ligne 14 en atteste. Alors que l'on aurait pu craindre, en raison de son automatisation, un recul de la présence humaine, on assiste au contraire à une réhumanisation en concentrant la présence du personnel sur d'autres tâches. »*

Un des meilleurs réseaux du monde

Animations, expositions, opérations diverses ouvertes à tous se poursuivront durant toute l'année 2000 avec une grande opération le 19 juillet, date de la commémoration des cent ans.
Mais on n'attendra pas cette célébration du jour de l'inauguration, en 1900, pour fêter l'événement, car, le 15 novembre, l'exposition « Les métros du monde » a ouvert les festivités. Quatre stations ont accueilli quatre réseaux étrangers, de quatre continents et ont à cette occasion été totalement transformées. Ainsi Jussieu (ligne 10) a revêtu les couleurs du Caire, Invalides (ligne 13) de Moscou, Villiers (ligne 3) de Séoul et Chaussée-d'Antin (ligne 7) de Mexico.
En cent ans, le réseau métropolitain parisien est devenu l'un des meilleurs du monde. Aujourd'hui, son ascension doit se poursuivre, notamment en vue de réduire les disparités de maillage dès que l'on s'éloigne du centre de l'agglomération. *« Ouvrir au plus grand nombre l'accès à toutes les activités de la ville, cela appartient au XXIe siècle. Tel est le nouveau défi à relever par les transports en commun »*, conclut Jean-Paul Bailly.

Catherine Houël

CHABROL/DGC-AV

L'actrice Cristiana Reali, marraine du centenaire du métro, aux côtés de Jean-Paul Bailly, président de la RATP et de Jean-Pierre Duport, préfet de région, à la Bibliothèque François-Mitterrand.

Le 139 roule propre

Depuis le lundi 4 octobre, la ligne 139 (Porte-de-la-Villette - Saint-Ouen-Place-d'Armes) est entièrement équipée d'autobus au gaz de pétrole liquéfié (GPL). Sept autobus Heuliez GX317 roulent «propre» sur l'ensemble de la ligne. Ce type de véhicule permet une réduction du bruit de 5 décibels par rapport à un même véhicule au gazole. Enfin, comme pour les autobus au GNV (gaz naturel pour véhicules), les réservoirs sont disposés sur le toit. Cette ligne est gérée par le centre bus d'Aubervilliers.

MARGUERITE/DGC-AV

CHABROL/DGC-AV

Challenge qualité du métro : le palmarès

Remise du Challenge qualité métro, jeudi 8 octobre, à la Maison de la RATP. Il récompense les stations ayant obtenu les meilleurs résultats pour les critères d'accueil et de netteté. Sont récompensées, pour l'accueil : Lourmel et Porte-de-Charenton (ligne 8), Porte-de-Clignancourt (ligne 4), pour les stations sans correspondance. Michel-Ange-Auteuil sur la ligne 9, Charles-de-Gaulle-Étoile sur la 1 et Réaumur-Sébastopol sur la 4, pour les stations avec correspondance. Les lauréates, pour la netteté : Louvre-Rivoli (ligne 1), Saint-Denis-Université (ligne 13), Pré-Saint-Gervais (ligne 7), pour les stations sans correspondance. Palais-Royal-Musée-du-Louvre sur la 1, Arts-et-Métiers sur la 11 et Invalides sur la 13, pour les stations avec correspondance. Une remise de prix qui est l'occasion de valoriser le travail en équipe des agents.

MARGUERITE/DGC-AV

Télébillettique : premier appel d'offres

Avec un premier appel d'offres lancé à la mi-septembre auprès d'industriels, la télébillettique entre dans une phase de mise en œuvre. Cette consultation porte sur la fourniture de cartes «sans contact», destinées à recevoir le titre de transport, ainsi que sur l'équipement en valideurs des réseaux métro et RER. Les abonnés de la Carte Intégrale puis les titulaires du titre Imagine "R" en seront les premiers bénéficiaires au début de 2001: soit 500 000.
La généralisation de cette nouvelle technologie est prévue courant 2002, lorsque l'ensemble du réseau sera équipé de valideurs et de systèmes de vente adaptés. Au-delà de l'impact «technique» du système sans contact sur les métiers de l'exploitation ou de la maintenance, la télébillettique constitue une véritable opportunité pour développer une nouvelle relation de service entre l'entreprise et ses voyageurs.
Contact - Jean-Louis Lamalle, PRO, tél.: (01 43 0)3 97 51.

Un réveillon gratuit... côté transport

«En Ile-de-France (IDF), les transports publics de la RATP et de la SNCF seront gratuits du vendredi 31 décembre 1999 à 17 heures au samedi 1er janvier 2000 à midi», a déclaré Jean-Claude Gayssot, ministre des Transports. Jean-Paul Bailly, président de la RATP, a indiqué que les métros circuleront jusqu'à 1 h 15 avec un service renforcé, les RER jusqu'à une heure dans Paris et toute la nuit en banlieue. Un service continu durant la nuit en banlieue pour ne pas obliger les noctambules à quitter trop tôt la fête et éviter ainsi les accidents de la route. Le manque à gagner pour cette manifestation baptisée «Une nuit à vous laisser transporter» est estimé à environ 10 millions de francs pour l'Ile-de-France. Cette opération, également organisée à l'échelon national, est coordonnée avec la RATP, la SNCF, le Gart (Groupement des autorités responsables des transports) et les entreprises de l'UTP (Union des transports publics).

MALCOLM/FEATURES

Des bus propres aux couleurs de l'arc-en-ciel

MARGUERITE/DGC-AV

Sept courbes aux couleurs de l'arc-en-ciel surmontées du slogan « Ville propre, le bus en avant », marquent désormais tous les autobus « propres » (GPL, GNV, électrique, filtre catalytique) de l'entreprise. Une identité visuelle qui est posée aux quatre coins de chaque autobus (deux par côté) ainsi que sur tous les véhicules de la flotte de service, qui sont maintenant renouvelés en GPL ou en électrique. Ce marquage est complété par deux bandeaux latéraux, reprenant l'image de l'arc-en-ciel. À cet emplacement figure le logo des partenaires du programme (STP, région Ile-de-France, Mairie de Paris), ainsi que la nature du véhicule : « ce bus roule au gaz », « ce bus roule électrique »... Un dispositif qui démontre l'intérêt et la contribution de la RATP à l'écologie urbaine.

Informatique et libertés

Conformément à la loi 78-17 du 6 janvier 1978, il est porté à la connaissance des agents qu'il a été créé à compter du 16 août 1999, au sein de l'Espace Santé de l'unité Prestation sociales, un traitement automatisé d'informations nominatives, dont l'objet est d'optimiser et d'activer la gestion des résultats d'examens radiologiques.
Les catégories d'informations nominatives enregistrées sont les suivantes :
– nom, prénom, matricule, date de naissance et sexe du patient ;
– traitement médical en cours ;
– résultats et historique des comptes rendus d'examen du patient ;
– nom, prénom, adresse du médecin prescripteur.
Les destinataires ou catégories de destinataires de ces informations sont :
– le patient ;
– le personnel médical et paramédical du service d'Imagerie médicale (SIM) ;
– le médecin prescripteur.
Le droit d'accès prévu par l'article 34 de la loi 78-17 du 6 janvier 1978 s'exerce auprès du chef du SIM de l'Espace Santé, 18, place de Lachambaudie, 75012 Paris.

ROUSSEL/IMAGE BANK

MAUBOUSSIN/DGC-AV

Le premier ascenseur incliné

Depuis le 29 septembre, le premier ascenseur incliné est en service dans la gare Charles-de-Gaulle-Étoile (ligne A). Il répond à la demande du Syndicat des transports parisiens (STP) d'améliorer l'accessibilité des gares RER, notamment pour les personnes à mobilité réduite. Un aménagement financé à 50 % par le STP et à 50 % par la région. L'implantation de cet appareil ne nécessite pas de travaux de génie civil, car il s'insère dans une gaine d'escalier mécanique ou d'escalier fixe existant. La gare de Châtelet devrait bénéficier d'une installation du même type en 2000, suivie de Nation en 2002.

Contact - Lionel Le Mezo, ESE, tél. : (01 41 9)5 48 05.

depuis le 6 décembre

● **Le timbre commémoratif du centenaire du métro est disponible dans tous les bureaux de poste et dans une dizaine de stations de métro.**

du 14 au 22 décembre

● **À la Maison de la RATP : exposition des produits « design » primés par l'Institut français du design (président du jury : Yo Kaminagai, responsable de l'unité Design et Transport à la RATP).**

à partir du 15 décembre

● **Illumination des ponts de Bercy et de Bir-Hakeim dans le cadre du centenaire du métro.**

22 décembre

● **Inauguration de la première station du centenaire, Tuileries, sur le thème du patrimoine afin d'illustrer la vocation culturelle du métro.**

courant janvier

● **Illumination du viaduc d'Austerlitz dans le cadre du centenaire du métro.**

jusqu'au 28 janvier

● **Exposition « Roule ta ville » à la Maison de la RATP. Consacrée à un siècle de transports parisiens, elle s'adresse plus particulièrement aux enfants de 6 à 12 ans. Ouverture du lundi au vendredi, de 9 heures à 18 heures, et le dimanche, de 11 heures à 18 heures (entrée gratuite).**

Une fibre d'amiante vue au microscope.

DR/JEREMY BURGESS/SCIENCE PHOTO LIBRARY

Amiante : un avenant à la cessation anticipée d'activité

Les organisations syndicales (CFDT, CFTC, CGC, FO, CSA, Indépendants) signataires du protocole d'accord sur la cessation anticipée d'activité (CAA) ont adopté un avenant qui étend le bénéfice de ce dispositif aux agents atteints d'une maladie professionnelle liée à l'amiante. Le départ anticipé est accordé à partir de 50 ans (au lieu de 55 ans) et quinze années de service. L'agent en CAA perçoit 70 % de son salaire statutaire jusqu'à sa mise à la retraite. L'entreprise prend à sa charge les cotisations à taux plein au titre de la retraite de l'agent. Les autres conditions du protocole CAA du 1er octobre 1997 s'appliquent dans leur intégralité, et ce, jusqu'au 31 décembre 2000.

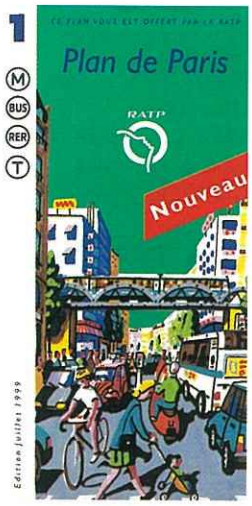
Fête des fleurs sur les Champs

Le lundi 4 octobre, devant le musée du Petit-Palais, l'animatrice de télévision, Cendrine Dominguez, a donné le coup d'envoi de la troisième édition de la Fête des fleurs. Une animation réalisée par les « professionnels de la fleur » en partenariat avec la RATP qui, pour l'occasion, a fleuri entièrement six bus (trois TN4 et trois SC10 à plate-forme), qui ont évolué, de 10 heures à 17 heures, du Petit au Grand-Palais en passant par l'avenue des Champs-Élysées. Également prévues au programme, cent mille roses jaunes, symbolisant la gloire et le succès, ont été offertes au grand public aux stations Champs-Élysées-Clemenceau, Franklin-Roosevelt, George-V et Charles-de-Gaulle-Étoile. Un parfum de fête sur les Champs-Élysées pour le plus grand plaisir des touristes et des Parisiens.

MAUBOUSSIN/DGC-AV

Contact - Sylvain Halison, DGC, tél. : (01 44 6)8 36 35.

Un plan de bus plus lisible



Un nouveau plan schématique des lignes de bus dans Paris, pour une lecture plus facile, a été mis au point par l'agence cartographique de la RATP. Un changement qui résulte d'une enquête réalisée en 1998 auprès des voyageurs sur l'ensemble des documents mis à leur disposition, accueillis favorablement, excepté pour le plan des bus de Paris. Il comporte désormais deux niveaux de lecture avec les vingt lignes à plus fort trafic (plus de 20 000 voyageurs par jour) ressorties en couleur et les autres reportées en gris. Figurent également dans ce dépliant le réseau RER, métro et tramway, avec un index des gares et des stations, ainsi que les lignes Noctambus. Disponible dans tous les points de vente du métro et du RER et les terminus bus, il est édité à plus de 4 millions d'exemplaires.

Contact - Patrice Rouxel, CML, tél. : (01 48 0)4 13 83.

Massy : certification engagée

MAUBOUSSIN/DGC-AV

Massy-Palaiseau, 17 septembre : la certification de service de ce pôle, au trafic journalier d'environ 50 000 voyageurs, est officiellement engagée. Deux représentants de la commune de Massy-Palaiseau étaient présents, ainsi que l'ensemble des transporteurs concernés : APTR (dix lignes de bus), Adatrif (une ligne de bus), Valbus (deux lignes de bus), SNCF (ligne TGV et ligne C du RER) et RATP (six lignes de bus et ligne B du RER).

L'organisation des différents comités (groupes de travail, comité transversal Ile-de-France, pilotage, groupe de projet et groupes de travail) a été précisée au cours de la matinée. La manifestation faisait suite au séminaire du 24 juin lançant la démarche de certification de service des pôles multimodaux en Ile-de-France avec, pour la RATP, les pôles bus de Joinville et métro de Gare-du-Nord.

Contact - Michel Wehrle, RER, tél. : (01 40 4)8 74 20.

Patrimoine : des journées très prisées

MARGUERITE/DGC-AV

En compagnie des équipes techniques et grâce à des nacelles, les visiteurs ont pu suivre une présentation de nuit des travaux de réfection des viaducs.

Comme chaque année, la RATP s'est associée aux journées du Patrimoine qui ont eu lieu les samedi 18 et dimanche 19 septembre. Les Franciliens ont pu découvrir les richesses culturelles, historiques et techniques de douze sites de l'entreprise. Avant même le début de l'opération, le succès était déjà au rendez-vous. En effet, les visites sur inscriptions (PCC du RER et de la ligne 14, visite du RVB, Open Tour...) étaient déjà complètes. Succès également pour les visites en libre accès, comme le musée des Sous-stations qui a multiplié par trois son nombre de visiteurs, passant de cinq cents personnes en 1998 à mille cinq cents cette année. Tout cela avec une implication totale des agents qui ont été guides, animateurs d'un jour pour le plaisir des Franciliens.

Contact - Sylvain Halison, DGC, tél. : (01 44 6)8 36 35.

Le service social expose à la Maison de la RATP

Du 4 au 7 octobre, le service social de l'entreprise (département GIS) a organisé une exposition dans la rue intérieure de la Maison de la RATP. À travers des panneaux et des plaquettes d'information mises en libre service, différents thèmes ont été abordés : mariage ou union libre, difficultés financières, prévoyance et décès. Une initiative à laquelle ont participé le Point Habitat, l'Espace Pimprenelle, l'Association d'information sur le logement et l'Assistance après-décès. Le service social prépare également d'autres expositions courant novembre sur le droit de la famille, à Lachambaudie, sur la prévention du surendettement, à Charles-de-Gaulle-Étoile (ligne 1) et sur le RER B (gares et transport).

www.100anslemetro.com

Le site web centenaire du métro est ouvert depuis la mi-octobre à l'adresse « www.100anslemetro.com ». Cette première version simplifiée annonce le programme des manifestations et permet d'accéder à un module de navigation à bord d'un métro. Courant décembre, ce site évoluera vers une consultation thématique, en partant des neuf stations du centenaire.

Le réseau principal bus nommé Mobicité

Exit le réseau principal bus, bienvenue à Mobicité. Tel est, en effet, le nom retenu pour le réseau des quinze lignes de ville dans Paris et la quarantaine de lignes de banlieue, qui bénéficieront des dernières innovations technologiques.

Sucy fête les trente ans de la ligne A

Pour célébrer les trente ans de la ligne A du RER, les ateliers de Sucy-en-Brie ont organisé une journée portes ouvertes le samedi 23 octobre. À cette occasion, un train MI84 a été décoré aux armes de la ville, en présence du sénateur-maire, Jean-Marie Poirier.

La SNCF lifte ses trains de banlieue

Les trains de banlieue SNCF, circulant en Ile-de-France, vont devenir progressivement Transilien, une nouvelle identité qui s'accompagne d'une modernisation des voitures et des gares. En outre, la SNCF poursuit la modernisation de son image en lançant des études pour moderniser son logo.

Décibel d'or : la RATP nominée

La RATP a concouru pour le trophée du « décibel d'or » 1998, dans la catégorie transport et environnement sonore. Le dossier présenté portait sur les actions d'insonorisation des roues engagées sur le MF77. Le trophée a été remis à la ville de Bobigny pour la mise en œuvre d'un écran acoustique dans le quartier centre, le long des voies de la grande ceinture.

La densité de l'environnement en surface – grands magasins, immeubles de bureaux – et en sous-sol – la correspondance avec les lignes 3, 12 et 13 à Saint-Lazare – rendent complexe l'organisation des travaux.

Les travaux se poursuivent sur la ligne 14 afin de relier, fin 2003, Madeleine à Saint-Lazare. Cinq cent cinquante mètres supplémentaires qui permettront à la ligne 14 d'augmenter son trafic d'environ 50 %.

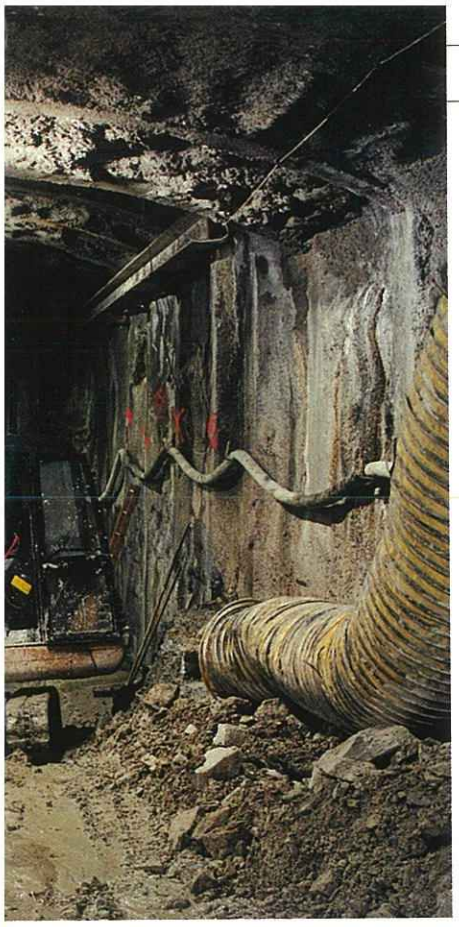
La 14 : de Madeleine à

Depuis les premiers coups de pioche de juillet 1998 jusqu'à décembre 2003, plus de cinq ans de travaux seront nécessaires pour relier Madeleine à Saint-Lazare. Cinq cent cinquante mètres qui permettront à la ligne 14 de remplir pleinement l'un de ces principaux objectifs : soulager durablement le tronçon central de la ligne A du RER, entre Auber et Gare-de-Lyon. Le terminus actuel de Madeleine n'offre pas, en effet, une alternative suffisamment attrayante pour capter les utilisateurs de cette ligne. Avec une seule station supplémentaire, le trafic de la 14 augmentera alors d'environ 50 %, passant de 200 000 à 300 000 voyageurs par jour. Les travaux se déroulent dans un contexte particulièrement difficile en raison de la densité de l'environnement en surface et en sous-sol.

Le quartier de Saint-Lazare, avec les grands magasins et les immeubles de bureaux, est l'un des plus actifs de la capitale. Piétons, automobiles et bus s'entrecroisent en flots continus. Saint-Lazare, en correspondance avec les lignes 3, 12, 13 et, depuis juillet, Eole, est un pôle de trafic de voyageurs important. La ligne A (Auber) et la ligne 9 passent à proximité, ainsi que de nombreuses lignes de bus. *« Il n'était pas envisageable d'interrompre l'exploitation d'une de ces lignes sans pénaliser des dizaines de milliers de voyageurs »*, commente Alain Jost, responsable du projet Météor. Il faut tenir compte

DUPUY/DGC-AV

Une recette provisoire a été installée pour assurer la continuité du service pendant les travaux de démolition de la salle des billets.



PHOTOS : JACKSON/DGC-AV

Les accès cour de Rome sont condamnés. Et la sculpture d'Arman a été déplacée le temps des travaux.

Saint-Lazare

également de la sensibilité des riverains. Les emprises du chantier d'Eole à peine enlevées, ils subissent aujourd'hui, et de nouveau pour plusieurs années, celles de Météor. *« Ce qui fait la particularité de cette opération, au demeurant simple sur le plan technique, c'est le maintien en exploitation de la station Saint-Lazare et des correspondances. Des flux importants de voyageurs circulent en plein chantier. »* Ainsi, le 6 novembre, pour les 45 000 personnes en moyenne entrant quotidiennement du côté de la ligne 3, la fermeture de la salle des billets, qui sera totalement démolie, n'a pas occasionné de gêne particulière. Une recette provisoire contiguë construite en parallèle a été aussitôt mise en service. Un basculement qui assure la continuité du service. Le volume définitif comprendra l'ancienne et la nouvelle salle réunifiées. Une organisation complexe du chantier, en plusieurs phases, a été mise au point, en relation avec les services de voirie et de police, les mairies des VIIIe et IXe arrondissements et la SNCF. Les travaux *(voir encadré)* ont lieu en souterrain selon des techniques de creusement traditionnelles (sans tunnelier) et avancent au rythme prévu.

La ligne 14 assure une liaison régionale

Ils comprennent également une partie à ciel ouvert, qui concerne les accès et les correspondances situés cour de Rome. Se rapportant à ce complexe d'échanges, la moitié des travaux de génie civil est achevée. L'ensemble du prolongement – ingénierie ferroviaire et matériel roulant – est évalué à près d'un milliard de francs. Le financement des infrastructures est assumé essentiellement par des subventions de la région (73%), la RATP apportant 20% du coût, et l'État 7%. Le matériel roulant (deux rames supplémentaires) est entièrement financé par l'entreprise.

La critique faisant de la ligne 14 une ligne exclusivement parisienne a vécu. Avec ce prolongement, la quatorzième ligne du métro répond en effet à sa vocation de liaison régionale, en offrant aux habitants du nord-ouest de l'Ile-de-France la possibilité de se rendre rapidement de Saint-Lazare au cœur de Paris, à la gare de Lyon ou dans le XIIIe arrondissement. ■

Nadine Guérin

Un prolongement en trois tronçons

■ Le tunnel entre Madeleine et Saint-Lazare, long de 130 mètres, situé sous des immeubles, sera constitué, dans sa partie basse, d'un tunnel à deux voies et, dans sa partie haute, d'un couloir de correspondance. Il permettra ultérieurement une liaison avec la station Saint-Augustin (ligne 9).

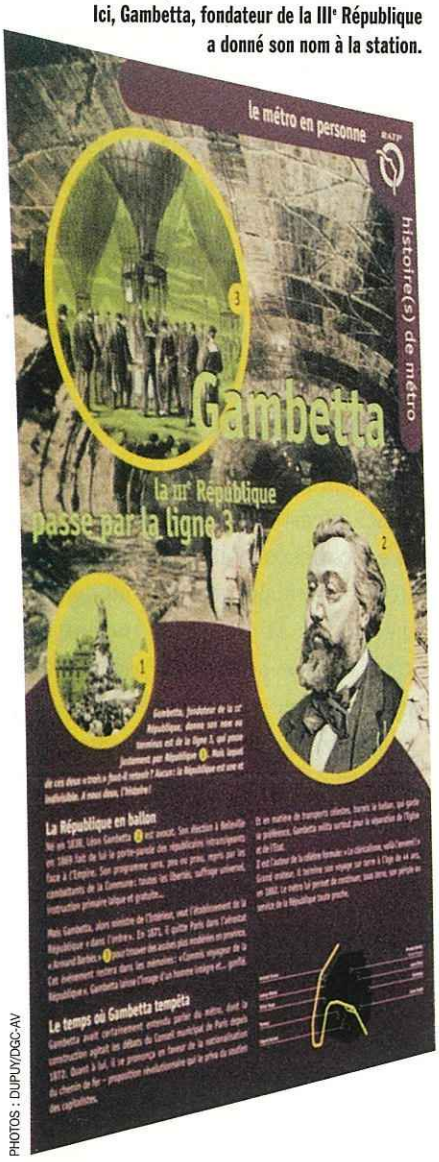
■ La station Saint-Lazare : à environ 20 mètres au-dessous du niveau du sol, longue de 120 mètres, elle sera implantée sous les voies SNCF, sous la voirie et, en partie, sous les lignes 3, 12 et 13. Les accès et les correspondances de la station occuperont toute la superficie de la cour de Rome. Les ouvrages existants seront remodelés pour créer un vaste puits, coiffé d'une verrière qui laissera pénétrer la lumière du jour jusqu'au fond de la station.

■ Le tunnel d'arrière-station : cette partie d'ouvrage située au-delà de la station Saint-Lazare s'étendra sur 250 mètres, en grande partie sous le faisceau des voies SNCF. Il permettra les manœuvres des trains au terminus ainsi que leur garage.

La culture prend ses

Plus qu'un simple lieu de passage, le métro dévoile désormais sa dimension culturelle. Espaces, notices et panneaux invitent les clients à voyager « intelligent ».

L'affiche au format 62 x 100 cm témoigne, par exemple, d'un événement lié à l'Histoire. Ici, Gambetta, fondateur de la IIIe République a donné son nom à la station.



PHOTOS : DUPUY/DGC-AV

Transformer le métro, lieu de passage devenu banal aux yeux des voyageurs habituels, en un lieu culturel, explique Yo Kaminagai, unité Design du département des Projets, *c'est l'ambition du marquage culturel.* » Afin de rétablir une relation affective entre le métro et ses clients, la RATP a décidé d'agir de façon inédite. Et, depuis juin 1999, on a l'exemple de cette mise en valeur des espaces de transport sur la ligne 3 *bis*. La station Porte-des-Lilas a inspiré bien des artistes. Qui n'a pas fredonné *le Poinçonneur des Lilas* ? Quel en est le compositeur ? Pendant combien de temps ce métier a-t-il existé ? Les panneaux racontent cette histoire. Ces installations s'inscrivent dans le centenaire du métro et consistent à renouveler l'attrait du métro de Paris aux yeux du voyageur. Pour 2000, cent ans après son ouverture, il doit en effet toujours surprendre.

Se cultiver avec le sourire

Jouant sur la requalification des espaces, plusieurs notices et panneaux apporteront de nombreux commentaires sur le patrimoine du métro, sur l'histoire et les mystères de Paris…

D'autres panneaux décrivent, sur un ton ludique et vivant, un aménagement architectural, témoignent d'un événement lié à l'histoire du métro ou bien racontent une anecdote marquante, établissent un lien avec la surface *(voir illustration)*.

Pour 2000, ce projet devrait se généraliser à l'ensemble du réseau et, ainsi, pour le prix d'un billet, le voyageur pourra-t-il parcourir l'exposition du métro, comme il parcourrait les salles d'un musée. ■

Catherine Houël

marques

La notice, support pérenne de faible encombrement, est plus particulièrement destinée à accompagner un élément visible ou matériel d'une station. Ici, la description de l'architecture.

Le Poinçonneur des Lilas raconte une anecdote marquante... À la station Porte-des-Lilas, des visuels éloquents (le poinçonneur, Gainsbourg et Brassens, le ticket de métro perforé) raccrochent le métier à la chanson. Un commentaire explique le métier de poinçonneur et y met en corrélation l'auteur de cette chanson, écrite en 1958 par Serge Gainsbourg.

Journée sans voitures : 10 % de trafic en plus

MAUBOUSSIN/DGC-AV

Pour la deuxième année consécutive, Parisiens et Franciliens ont vécu une journée sans leur voiture. La RATP – autorisée à rouler – s'associait à cette journée nationale. À cette occasion, sa fréquentation a augmenté d'environ 10 %, soit entre 150 000 et 200 000 voyageurs supplémentaires par rapport à un jour ouvrable normal. Cette année, pour la première fois, le centre de la capitale était interdit aux véhicules. L'entreprise avait donc adapté son offre de service. Du côté du métro, des trains supplémentaires ont été mis en service toute la journée sur les lignes 1, 4, 5, 7 et 8. Sur le RER, des trains «longs» circulaient, ce qui a doublé la capacité de transport aux heures creuses. Enfin, du côté des bus, la régularité du service à l'intérieur du périmètre «sans voitures» a été accrue. Concrètement, le périmètre «sans voitures» était une grande zone centrale qui touchait seize arrondissements, soit l'équivalent d'une ville de 200 000 habitants. L'entreprise, le conseil régional d'Ile-de-France et la direction régionale de l'équipement en ont profité pour expérimenter quatre lignes de bus (113, 115, 325, 304) en sites propres. Cette réalisation «d'un jour» poursuivait l'objectif de convaincre l'ensemble des acteurs de la justesse de ces dispositifs et leurs avantages pour les Franciliens. Des mesures d'impact ont été réalisées et sont actuellement analysées pour décider de la suite à donner à cette expérience.

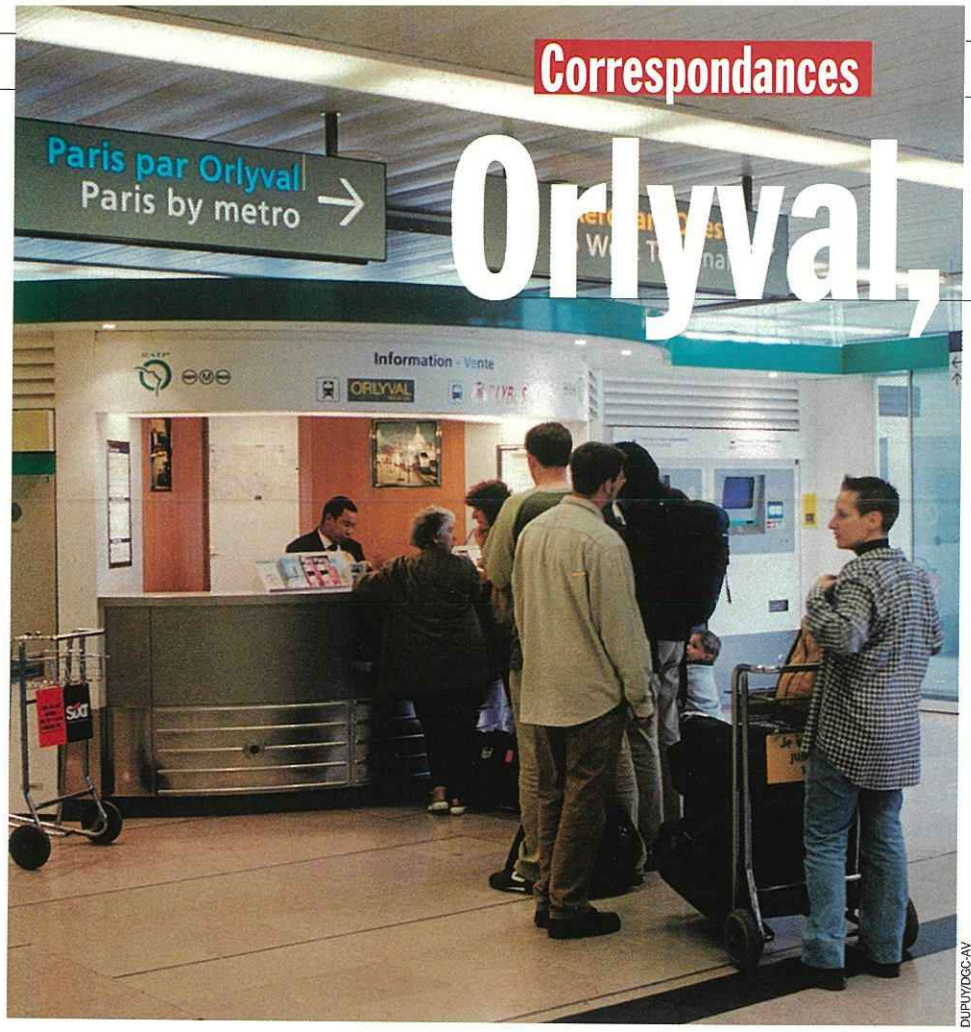
Une gare au look Denfert !

DUPUY/DGC-AV

Depuis la mi-novembre, les voyageurs utilisant la gare de Denfert-Rochereau, sur la ligne B du RER, bénéficieront d'installations modernisées. Façade de la gare ravalée, salle d'échanges plus spacieuse, aux tons ocre. L'ancienne horloge et les poutrelles métalliques, repeintes en gris, ont été conservées et mises en valeur. Les lignes de contrôle ont été réaménagées, les deux ascenseurs et la passerelle d'accès au bâtiment et aux quais conçus tout particulièrement pour les personnes à mobilité réduite, l'éclairage et la signalétique refaits. Enfin, le mur du fond de la salle d'échanges – du côté opposé au parvis de la gare – a été remplacé par une immense baie vitrée qui apporte lumière et transparence à l'espace voyageurs. Restent encore à réaliser les travaux d'aménagement du parvis de la gare – suppression du parking et plantations d'arbres –, le terminus Orlybus étant achevé, et l'installation d'un restaurant sur le côté nord de la gare au rez-de-chaussée. Une vraie cure de jouvence pour cette gare construite en 1845 !

Contact - Jacques Burguet, RER, tél. : (01 40 4)8 76 84.

Orlyval, certifié



DUPUY/DGC-AV

Orlyval est la première ligne ferroviaire française a avoir obtenu en juin la certification de service. Une véritable consécration pour ce Val, qui a connu des débuts plus que difficiles. Explications.

Le premier Val (véhicule automatique léger) au monde à obtenir la certification de service est francilien: il s'appelle Orlyval et assure, depuis 1991, la desserte de l'aéroport d'Orly à partir de la gare RER d'Antony, sur la ligne B du RER. En 1997, les chiffres sont là pour en témoigner: avec 1,8 million de voyageurs par an, Orlyval est devenu le premier transporteur public de la plate-forme d'Orly. C'est dans ce contexte de réussite que les dirigeants de RATP Val Service (RVS) songent à obtenir la certification de service pour conforter la clientèle dans sa confiance au produit Orlyval et pour améliorer la connaissance de la desserte. Par cette certification, RVS donne un triple engagement. Auprès de la clientèle, elle s'engage à assurer un service de qualité défini avec elle par le biais des associations de consommateurs, engagement qui sera rendu public. En regard de la RATP, la certification prouve la compétence, la qualité de l'organisation et de la gestion de RVS, reconnues par un organisme extérieur indépendant, l'Afnor. Engagement, enfin, auprès du personnel pour qui la certification signifie la reconnaissance de son professionnalisme et de sa disponibilité auprès de la clientèle.

Le Val circule en province, à Lille et à Toulouse, mais aussi à l'étranger: à l'aéroport O'Hare de Chicago et à Taipei, la capitale de l'île de Taiwan.

Le succès après des débuts plus que difficiles

Cette certification de service est une véritable consécration pour ce mode de transport automatique exploité par RVS, filiale commune de la RATP et de Matra, conçu par Matra, et qui a connu des débuts plus que difficiles. Vitrine de prestige pour Matra, le Val a été en effet mis en service en 1991 entre la gare d'Antony et les deux aérogares – Sud et Ouest – d'Orly. Mais Orlyval est rapidement contraint de déposer le bilan – en raison notamment de tarifs élevés et d'une correspondance difficile avec la ligne B du RER –, au point qu'en 1993 le ministre des Transports demande à la RATP d'en reprendre la propriété. Elle maintient RVS dans son rôle d'exploitation, de maintenance et d'accueil commercial. Soixante-dix personnes, dont une dizaine issues de Matra et de la RATP, vont s'attacher à redonner vie à la liaison. Avec succès. Les raisons de la remontée spectaculaire d'Orlyval sont une meilleure connaissance du produit, grâce à de

Orlyval en détail

Liaison ferroviaire entièrement automatique, d'une longueur de 7,3 kilomètres.
En tunnel sous Antony, plate-forme à ciel ouvert dans la partie centrale, tranchée couverte sous les pistes d'Orly et viaduc dans l'enceinte de l'aéroport.
Quatre stations: Antony, Orly-Ouest, Orly-Sud départ et Orly-Sud arrivée.
Durée du trajet: huit minutes.
Fonctionne de 6 heures à 22 h 30, de 7 heures à 23 heures les dimanches et lundis fériés.
Huit rames à deux voitures indissociables, 750 volts.
Quatre agences commerciales: une à Antony, une à Orly-Sud et deux à Orly-Ouest.

service !

La clientèle du Val

- Les deux tiers de la clientèle d'Orlyval sont des cadres, chefs d'entreprise ou profession libérale. Les jeunes (étudiants et scolaires) utilisent aussi ce mode.
- 34 % ont moins de 29 ans.
- Le client d'Orlyval est un habitué du transport aérien et des transports en commun parisiens.
- Orlyval est surtout emprunté le lundi (7 heures-12 heures) et le vendredi (16 heures-20 heures) avec, souvent, un trafic de plus de 8 000 voyageurs par jour.
- Les mois de mars, juin et octobre sont les plus fréquentés (plus de 180 000 voyageurs mensuels).

MINOL/DGC-AV

nombreuses opérations de promotion à Paris et en province, des difficultés grandissantes d'accès par voiture à l'aéroport et un accueil de la clientèle amélioré et jugé favorablement par les utilisateurs. Commencée à la mi-1998, la certification Afnor Service a été obtenue le 15 juin 1999, mais ce n'est pas un blanc-seing qui lui est accordé, car elle sera remise en question dans un an. Toutefois, la première ligne ferroviaire française à être certifiée service ne peut que se montrer à la hauteur, surtout après la déclaration de Jean-Claude Gayssot, le 21 mai, annonçant que le trafic d'Orly, contrairement à ce qui avait été envisagé, ne serait finalement pas limité aux vols court et moyen-courriers. ■

Simone Feignier

58 % des voyageurs utilisent Orlyval pour des motifs professionnels et 30 % pour les loisirs, ce dernier pourcentage étant en augmentation.

Sécurité : à Turin comme à Paris

J.RITGER/VISUM/COSMOS

En Italie, comme en France, la sécurité reste au centre de toutes les préoccupations. Ainsi, le GIE Sectrans (constitué par la RATP et la Société française d'exportation du ministère de l'Intérieur) vient de signer un contrat avec la société ATM, qui exploite le réseau de transport de Turin, pour l'expérimentation d'un système d'enregistrement vidéo numérique embarqué à bord de dix autobus. Le premier bus en prototype a été équipé à la fin du mois de juillet. Si les résultats de cette expérimentation sont satisfaisants, une généralisation sur le réseau d'ATM est envisagée. À terme, les mille bus, les mille points d'arrêt et les trois cents tramways pourraient être équipés.

Les quinze travaux de l'AOST

L'Agence d'opération de systèmes de transport (Aost) assure des prestations dans le monde entier dans les domaines de l'ingénierie et de l'opération, pour le compte de Systra et de RATP International. En cette fin d'année 1999, un point a été réalisé sur ses interventions. Pour les transports de surface, l'agence intervient à Lille (élaboration des principes fonctionnels d'un système d'aide à l'exploitation), Rouen (étude d'un système en site propre pour Teor [Transports est-ouest de Rouen]) et à Hô Chi Minh-Ville pour la conception d'un réseau d'autobus.
En ce qui concerne le métro, l'Aost prépare la mise en service d'une ligne de métro léger, en décembre 1999, à Manille. À Lyon, elle est chargée de la définition des spécificités fonctionnelles d'un système de vidéosurveillance.
À Thessalonique, l'agence participe à l'étude de faisabilité d'une ligne de métro.
Quant aux lignes régionales, l'Aost intervient en Afrique, au Caire, où elle s'occupe du suivi de la rénovation de la caténaire de la ligne 1 et prépare la mise en service du dernier tronçon de la ligne 2. À Casablanca, elle réalise l'avant-projet détaillé de la première ligne de métro.
Sur le continent américain, elle élabore à Mexico les cahiers d'essais en vue de la mise en service de la ligne B, tandis qu'à Brasilia, elle assiste l'exploitation d'une ligne de métro.
En Asie, l'Aost intervient à Shenzhen (assistance à la préparation de la rédaction d'appels d'offres, assistance à la formation et à la réglementation pendant la réalisation de la ligne régionale), à Shanghai (étude de transport pour la région) et à Hongkong, où elle termine les études d'implantation du Sacem sur cinq lignes régionales.
Enfin, à Alexandrie, l'agence prépare les dossiers d'appel d'offres pour une ligne de RER.

Dépositaire, un vendeur de qualité !

La RATP a signé en juillet une charte « qualité de service » avec les dépositaires – cafés-tabac, libraires et points de presse – pour développer et redynamiser son deuxième réseau de vente.

Développer et redynamiser le réseau de vente des dépositaires, telle est l'ambition de la RATP. Dans cette perspective, elle a signé, courant juillet, une charte « qualité de service » avec l'ensemble de ses partenaires.

Commerçants agréés par l'entreprise, les dépositaires sont en fait des revendeurs de titres de transport. On dénombre 1 436 points de vente, disséminés en Ile-de-France, dont 75 % de cafés-tabac, 25 % de libraires ou points presse.

Installés en surface, ces vendeurs répondent à un véritable besoin, notamment en grande banlieue, où ils pallient le manque de points de vente à proximité des lignes de bus. D'ailleurs, les deux tiers du chiffre d'affaires du réseau bus proviennent des ventes réalisées par les dépositaires. Deuxième réseau de vente, ce canal de distribution arrive juste après le réseau ferré et représente également 11 % du chiffre d'affaires de l'entreprise.

Un revendeur agréé doit :
- avoir une enseigne qui permette de le repérer facilement ;
- indiquer le point d'arrêt le plus proche ;
- conseiller le titre de transport le mieux adapté ;
- accepter tous moyens de paiement (chèque ou Carte Bleue).

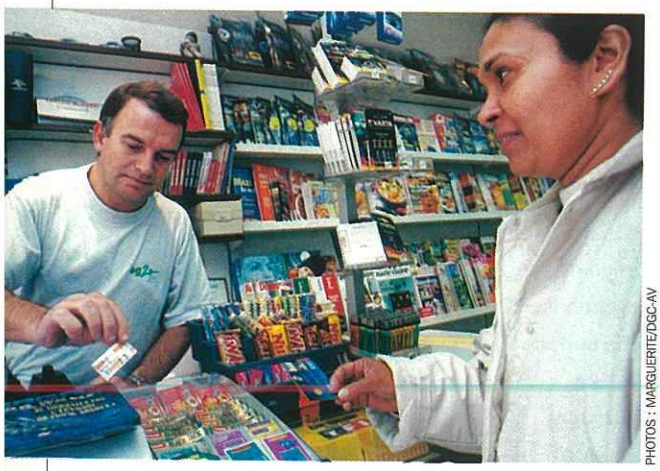
C'est sur ce bilan que l'entreprise a engagé une démarche de partenariat. Elle entend ainsi labelliser ce réseau pour offrir au client le meilleur service. Pour cela, une étude a permis de recueillir les attentes des personnes concernées (voyageurs, dépositaires et entreprise *via* les animateurs de vente) et de déterminer des axes de progrès. Dans l'ordre, accueil, information, service… Ces critères constituent les points clés de cette charte, qui prévoit en contrepartie la réévaluation du taux de commission versé à ces commerçants. Il passe de 3,62 à 4 %, avec effet rétroactif au 1er janvier 1999.

Pour Bernard Roussel *(voir photo ci-contre)*, dépositaire, situé à Montrouge, cet engagement changera peu son comportement : *« Commerçant depuis vingt ans, je pense avoir le sens du contact,* explique-t-il. *Cependant, cette activité reste parfois méconnue du client. Il suffirait sans doute de publicité sur le lieu de vente (PLV) pour promouvoir et développer ce service. Sur l'information, un guide pratique pourrait également constituer une base pour nous permettre de répondre aux attentes du voyageur… »*

Des suggestions qui, finalement, correspondent à une demande générale de ces revendeurs, dont la principale crainte reste la rupture de la relation avec la RATP. *« Bien sûr, l'augmentation de notre rémunération sur les ventes est intéressante. Mais avoir le statut de revendeur représente aussi un plus, car cela nous offre la possibilité de fidéliser notre clientèle »*, conclut Bernard.

Afin de mesurer le respect de cette charte et la qualité de la prestation de service, des visiteurs mystères se présenteront chez ces commerçants et, selon un barème préétabli, donneront leur diagnostic. Un baromètre qui permettra d'alerter le vendeur. ■

Catherine Houël



PHOTOS : MARGUERITE/DGC-AV

Paroles de voyageurs

Évelyne, 42 ans :
« Je viens à l'heure que je veux, l'accueil est agréable et permet d'échanger quelques mots avec la personne derrière le comptoir. »

Serge, 47 ans :
« C'est pratique et, en même temps, j'achète une revue, un journal et, ici, on accepte les paiements par Carte Bleue… »

Laure, 29 ans :
« Nous sommes un premier du mois, j'évite les files d'attente en m'approvisionnant ici. »

L'ORGANISATION POUR DE NOUVELLES ORIENTATIONS

LES ANNÉES 1999-2004

1999 : Jean-Paul Bailly est reconduit dans ses fonctions de président-directeur général de la RATP. Dans le même temps, l'entreprise se dote d'**une nouvelle organisation de la direction générale** et son conseil d'administration est renouvelé. L'occasion pour *Entre Les Lignes* de présenter les instances dirigeantes de la RATP. Et les orientations politiques pour les cinq ans à venir, telles qu'elles ont été définies par le président au conseil d'administration du 1er octobre 1999.

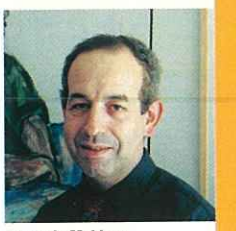
LA DIRECTION GÉNÉRALE

La nouvelle direction générale est composée du président-directeur général, du directeur de cabinet du président, de quatre directeurs généraux adjoints et du directeur financier. Ce réajustement servira de test en l'an 2000 pour **la mise en place de la contractualisation.**

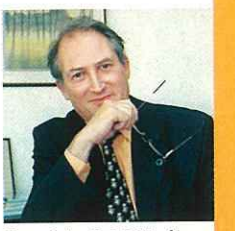
LE CONSEIL D'ADMINISTRATION

Le conseil d'administration de la RATP est **le passage obligé des grandes décisions** que prend l'entreprise. Il est composé de vingt-sept membres, désignés pour cinq ans, qui se réunissent dix fois par an. Neuf élus du personnel y siègent.

Jean-Paul Bailly, P-DG de la RATP.



François Mahieux, directeur de cabinet.

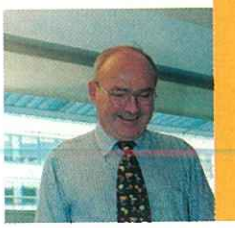


Henry Schwebel, DGA pôle Service aux voyageurs.

Jacques Rapoport, DGA pôle Industriel.

Jacques Marsaud, DGA pôle Développement et Politique de la ville.

Josette Théophile, DGA pôle Social.



Alain Le Duc, directeur financier.

LA RATP DANS LES CINQ ANS À VENIR

Jean-Paul Bailly, P-DG de la RATP, a présenté les orientations des cinq ans à venir pour assurer le développement de l'entreprise. Ses priorités ? La qualité de service, la sécurité des réseaux, l'innovation au service des voyageurs et la politique de la ville, en s'appuyant sur la contractualisation et le nouveau contrat social.

Transformer l'essai pour assurer le développement de l'entreprise, c'est l'objectif fixé par Jean-Paul Bailly, lors de la présentation de ses orientations, pour les cinq prochaines années de son nouveau mandat à la tête de la RATP. En effet, le bilan de la dernière décennie s'avère positif, comme en témoignent les chiffres de croissance du trafic. Et, grâce à ces bons résultats, l'entreprise a pu retrouver la confiance de ses voyageurs, de ses agents et des pouvoirs publics. C'est donc en poursuivant ses efforts, dans la continuité, que l'entreprise pourra consolider ses acquis et se développer à l'externe comme à l'interne. Dans ce dessein, a précisé Jean-Paul Bailly, *« elle s'appuiera sur deux leviers fondamentaux : la contractualisation et le nouveau contrat social »*. La contractualisation consiste en un contrat, passé au début de l'année 2001, entre la RATP et l'autorité organisatrice des transports, le Syndicat des transports parisiens (STP), pour une durée de trois ans. Il doit porter sur l'offre et la qualité de service, sur les recettes et les charges. *« La contractualisation,* a souligné le président, *confortera en interne les demandes de responsabilisation des équipes et, en externe, grâce à un cadre financier clair, devrait donner à l'entreprise de nouvelles opportunités de développement »*. Deuxième levier, *« un nouveau contrat social permettant,* a expliqué Jean-Paul Bailly, *aux femmes et aux hommes de l'entreprise de se sentir mieux associés aux performances de l'entreprise et de mieux concilier vie professionnelle et vie privée »*. Ce contrat concerne en particulier l'évolution des métiers liée à celle de la société, qui nécessitera des réflexions poussées sur leur contenu,

La règle des trois « S »

- **Donner du sens à l'action des équipes que l'on dirige – à tous les niveaux de l'entreprise – pour que chacun sache ce qu'on attend de lui.**
- **Soutenir les équipes pour qu'elles réussissent, créer les conditions et leur donner les moyens du succès.**
- **Suivre, organiser le suivi par rapport aux objectifs fixés.**

Sens, soutien, suivi pour un succès partagé, le succès de tout le monde.
Il est donc nécessaire que le management local établisse un dialogue et un contact permanents avec les agents.

JEAN-PAUL BAILLY : « J'AI LE DEVOIR DE RÉUSSIR »

« Ma carrière à la RATP a vraiment pris un tournant lorsque j'ai accepté, en 1982, la direction de l'Atelier central de Championnet. J'y ai rencontré un monde ouvrier extrêmement attachant. Et je me suis découvert un goût pour la concertation et la négociation. » Un souci du consensus que confirment ses collaborateurs : « il consulte beaucoup avant de prendre une décision », « il sait construire une vision transversale d'un projet ». Un réel sens de l'équipe pour cet ancien rugbyman de l'USMT Métro. Jean-Paul Bailly, frais émoulu de Polytechnique, entre en 1970 à la RATP : « Parce que je voulais travailler dans une entreprise publique. » Il y fait toute sa carrière, malgré un goût avoué pour l'international. « Jeune, on m'a confié des responsabilités importantes, et j'ai pu exercer de très nombreuses activités, de la maintenance à l'exploitation, en passant par le contrôle de gestion. » Pour ce jeune grand-père de 53 ans, la nomination à la tête de la RATP a représenté une satisfaction personnelle et une fierté pour l'entreprise. « Que les pouvoirs publics aient jugé qu'un homme de l'entreprise soit capable de la diriger est un hommage rendu à l'ensemble des équipes de la RATP. Et un devoir de réussir. » C'est aussi comme membre du Conseil économique et social et comme président de l'UITP qu'il défend sa conviction que « les transports publics sont essentiels pour la qualité de la vie en ville au XXIe siècle ». Avec le sourire.

Président-directeur général

les critères de recrutement, les besoins en formation, comme cela est actuellement le cas pour le métier de machiniste. Autres points abordés dans le contrat social, le développement de l'emploi tourné vers les jeunes, le renforcement du dialogue décentralisé et une meilleure conciliation de la vie professionnelle et de la vie privée. Pour Jean-Paul Bailly, *« transformer l'essai, c'est s'attacher à satisfaire quatre priorités : qualité de service, sécurité des réseaux, innovation au service des voyageurs et politique de la ville »*. La qualité de service sera améliorée par une attitude d'accueil et de respect chez les agents, en généralisant les démarches de certification, en offrant continuité du service, mais aussi confort, régularité, information, accessibilité...

Du côté de la sécurité des réseaux, les partenariats extérieurs avec la police, la justice, l'Éducation nationale seront poursuivis.

Quant à l'innovation technique, elle contribuera à améliorer la performance des réseaux, qu'il s'agisse de télébillettique, de développement du réseau bus – Mobicité – ou de l'instauration des bouquets de services. L'innovation de marketing offrira des services personnalisés aux différents clients.

Enfin, la politique de la ville – qui recouvre dialogue et partenariat avec les collectivités territoriales, écologie urbaine, politique des emplois-jeunes... – doit devenir une dimension à part entière du fonctionnement et du développement de l'entreprise.

Jean-Paul Bailly, enfin, a tenu à souligner que le temps était venu pour un grand dessein du transport public en Ile-de-France et qu'il souhaitait faire du réseau de surface – bus et tramway – une référence mondiale, comme l'est le métro aujourd'hui. Une ambition pour le département Bus, mais aussi un projet d'entreprise qui concerne la qualité de service, la politique de développement et les innovations.

FRANÇOIS MAHIEUX :

« LA RATP, C'EST LE SERVICE PUBLIC GAGNANT »

« Un train qui circule sous terre ! » C'est à l'âge de 10 ans que François Mahieux, Parisien de fraîche date, découvre le métro à la station Jasmin, avec stupeur ahurissement, émerveillement. Ses impressions d'enfant, il va curieusement les retrouver lors de son entrée à la RATP, au printemps 1999, quand il visitera les travaux de nuit... à la station Jasmin. Nommé directeur de cabinet du président le 1er mars 1999 – il est aussi secrétaire général du conseil d'administration –, cet amateur d'art connaissait déjà la maison, depuis 1995, en tant qu'administrateur au titre de représentant des usagers et des familles. La RATP est une entreprise qu'il admire. Car, en fait, ce polytechnicien de 55 ans découvre « un service public qui accepte de se remettre en question, de faire évoluer ses conceptions. Et qui sait, dans la continuité, innover, s'adapter aux évolutions, qu'elles soient sociales, technologiques, économiques. Cette entreprise qui prouve qu'un service public peut gagner m'a plu ».

Directeur de cabinet du président

HENRI SCHWEBEL : « UNE ENTREPRISE EXCEPTIONNELLE »

La plongée sous-marine est l'une des passions d'Henri Schwebel. Et, s'il a croisé de nombreux dauphins dans les mers les plus lointaines, il reste toujours émerveillé par la grâce des tortues, si pataudes sur terre, si " aériennes " dans les profondeurs sous-marines. Né il y a cinquante neuf ans à Strasbourg, il vient à Paris pour effectuer ses études et entre à la RATP, en 1964, à la mécanographie. Mais Pierre Weil, alors directeur général, lui fait remarquer que la place d'un ingénieur est sur le terrain. Il devient ainsi chef de projet en matière de télécommunications et d'automatismes. Après un passage à l'international – au Brésil, où s'est installée Nathalie, l'un de ses quatre enfants, et en Égypte –, il est nommé responsable du contrôle de gestion puis prend la tête du RER. Henri Schwebel est profondément attaché à la RATP, dont il connaît bien les différents secteurs grâce à son parcours dans la maison : « C'est une entreprise exceptionnelle, riche de vrais professionnels ayant le sens de l'intérêt général, une grande capacité à travailler ensemble et possédant un savoir-faire unique au monde. »

DGA, pôle Service aux voyageurs

ZOOM SUR LA NOUVELLE DIRECTION GÉNÉRALE

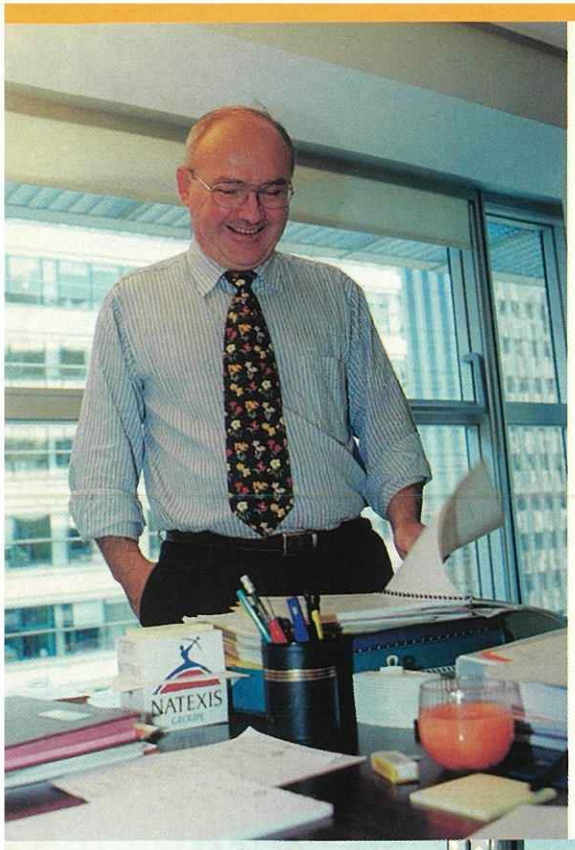
La direction générale assure de manière collégiale le pilotage et le contrôle stratégiques de l'entreprise. Elle connaît un réajustement important, qui servira de test pendant l'année 2000 pour la mise en place de la contractualisation.

La nouvelle direction générale est composée du président-directeur général, du directeur de cabinet du président, du directeur financier (auquel sont rattachés les départements CGF, LOG et JUR) et de quatre directeurs généraux adjoints (DGA). Henri Schwebel, DGA pôle Service aux voyageurs, anime l'action des départements Bus, Métro, RER, CML et SEC. Jacques Rapoport, DGA pôle Industriel, regroupe MRF, MRB, ESE, ITA et SIT. Jacques Marsaud, DGA pôle Développement et Politique de la ville, anime DEV, PAT, STR, PRO ainsi que l'International. Josette Théophile, DGA pôle Social, dirige le département GIS.

JACQUES MARSAUD : « UNE ENTREPRISE SOCIALE ET CITOYENNE QUE JE REJOINS AVEC ENTHOUSIASME »

Originaire du Loir-et-Cher, Tourangeau d'adoption, Jacques Marsaud a passé son enfance dans le parc de Chambord puis dans la forêt domaniale de Blois, son père étant forestier. Sans vocation particulière, c'est au hasard de boulots d'étudiant qu'il découvre les domaines de l'aménagement et de l'urbanisme. « J'ai alors attrapé le virus du service public local ! » Virus qui ne le quittera plus. Il devient tout d'abord secrétaire général de la mairie de Noisy-le-Sec, en 1975, puis de celle de Saint-Denis en 1981. Il y restera dix-huit ans, ce qui est long, mais « Saint-Denis est une ville attachante, complexe, faite de contrastes : c'est la ville des Francs-Moisins, mais aussi celle de la basilique et du Stade de France ». Ensuite, Jacques Marsaud décide de connaître une nouvelle aventure professionnelle et accepte d'entrer à la RATP. « C'est un grand service public, essentiel à la vie de la région qui, de plus, bénéficie dans le monde territorial d'une excellente image en raison de son savoir-faire. C'est aussi une entreprise sociale et citoyenne que je rejoins avec enthousiasme. » Espérons qu'elle laissera le temps à cet homme de « la territoriale » de bricoler et d'entretenir son vieux moulin acquis dans le sud de la Touraine.

DGA, pôle Développement et Politique de la ville



Alain Le Duc : « Éclairer les décideurs »

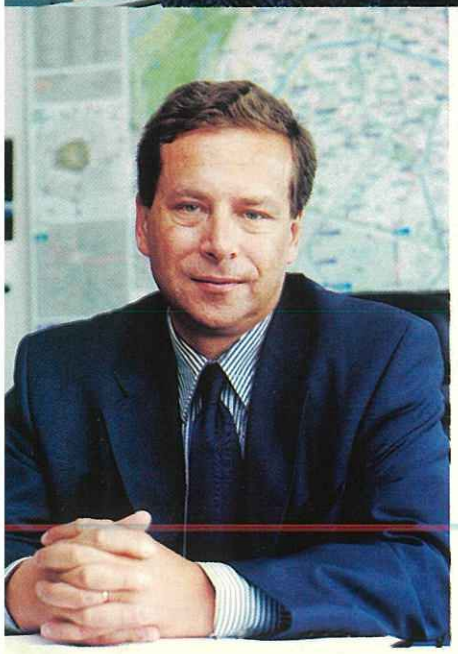
« Si vous dites au cours d'une soirée que vous travaillez chez Renault ou à la RATP, vous serez rapidement au centre des discussions. » Alain Le Duc a travaillé dix-huit ans chez Renault, une entreprise comparable selon lui à la RATP : produits grand public, sociétés ayant un passé, une culture dont il faut tenir compte... Quand il décide de quitter son poste de directeur financier de Renault à Londres, il n'a pas de souhaits précis et s'adresse tout simplement à un cabinet de recrutement. C'est de cette façon qu'il se voit proposer le poste de directeur financier à la RATP. D'une famille d'origine bretonne, il passe toute sa jeunesse au Sénégal et ne retrouve la Bretagne que pendant les vacances d'été, où il lui arrive de « faire les moissons ». Aujourd'hui, c'est dans sa maison de l'île de Ré qu'il passe ses moments de loisirs. Moments trop rares à son goût, et qu'il consacre à sa famille, à ses enfants, Erwan, Guillaume et Marie. Il estime que l'essentiel du travail de contrôle réside dans un changement d'attitude : plus de rigueur à observer, se poser les bonnes questions avant toute prise de décision. « Directeur financier, chargé du contrôle de gestion dans la nouvelle direction générale, mon rôle sera d'éclairer, d'aider les décideurs à prendre leurs décisions en connaissance de cause. »

Directeur financier

Josette Théophile : « Pour une relation plus attentive aux personnes »

Pour la première fois, une femme accède à la direction générale de la RATP. Mais Josette Théophile, chaleureuse et cartésienne, aime relever les défis : voilà près de dix ans qu'elle concourt à la modernisation de la politique sociale de l'entreprise, une mission confiée par Christian Blanc et Jean-Paul Bailly en 1990. Un chantier de taille pour cette jeune quinquagénaire qui refuse avec humour « la gestion au kilo des matricules, encore trop fréquente à la RATP », et qui pose comme priorité « une relation plus attentive aux personnes ». Une double formation de maths et de philo lui permet d'appliquer à ses dossiers une méthode rigoureuse et une réelle écoute. Ses collaborateurs apprécient : « Josette délègue facilement, mais elle avance très vite : il faut pouvoir suivre. » L'énormité des chantiers : contrat social, espace 35 heures, retraites..., ne fait pas peur à cette acharnée du travail, qui sait cependant prendre le temps d'écouter et, à l'extérieur, réussir à concilier une vie intense : Laure, sa fille de 10 ans, l'opéra, la voile, les pays méditerranéens... De multiples intérêts qui la poussent à conclure : « J'aurai pu être nomade, par curiosité des autres. »

DGA, pôle Social



Jacques Rapoport : « Priorité au management »

C'est un vrai Parisien qui se plaît à l'intérieur du périphérique, car Paris est son village. Enfant du XIIIe arrondissement, Jacques Rapoport y vit toujours, après s'être « expatrié » un temps au Far West, dans le XVe. Ses enfants, Laurent et Marianne, sont d'ailleurs allés à la même école communale que lui. Le métro ? Il évoque pour lui des souvenirs de gamin qui s'amusait à descendre du Sprague avant l'arrêt en station jusqu'au jour où il tomba sur le quai. Jacques Rapoport, enfant, avait un rêve : devenir pilote d'avion. Il est devenu directeur du métro : « Cela reste dans le domaine du transport », remarque-t-il avec philosophie. Après cinq ans de gestion et cinq ans d'exploitation à la RATP, cet énarque de 47 ans est aujourd'hui directeur général adjoint du pôle Industriel. Assumer cette responsabilité est pour lui un vrai changement de métier et il le fera avec humilité et détermination. Dans sa fonction de dirigeant, il accorde une part essentielle au management qui, à ses yeux, consiste d'abord à aider ses collaborateurs à bien remplir leur mission.

DGA, pôle Industriel

LE CONSEIL D'ADMINISTRATION, INSTANCE DE DÉCISION

Budget d'exploitation, programme d'investissements, contrat de plan, passation des marchés, politique de formation... toutes les grandes décisions de l'entreprise sont délibérées en conseil d'administration. Comment fonctionne cette instance à la RATP ?

Le conseil : trois fois neuf

Neuf représentants de l'État, neuf personnalités et neuf élus du personnel : ce sont les vingt-sept membres qui composent le conseil d'administration de la RATP, désignés pour un mandat de cinq ans. À ces derniers s'ajoutent deux membres de droit, qui ne prennent pas part aux votes : le directeur des Transports terrestres du ministère des Transports, en qualité de commissaire du gouvernement, et le chef de la Mission de contrôle économique et financier des transports. Le secrétaire général du Comité régie d'entreprise (CRE) est présent, mais à titre consultatif. Enfin, participent également aux séances du conseil d'administration les quatre directeurs généraux adjoints et le secrétaire du conseil. Le conseil se réunit en général le dernier vendredi du mois, dix fois par an, au neuvième étage de la Maison de la RATP, dans la salle dite du Conseil.

Passage obligé des grandes décisions que prend l'entreprise, le conseil d'administration voit ses compétences définies par la loi du 26 juillet 1983 relative à la démocratisation du secteur public. Elle prévoit que toute décision relative aux grandes orientations stratégiques, économiques, financières ou technologiques de l'entreprise, doit être délibérée en conseil d'administration.

C'est ainsi que le vendredi 1er octobre, Jean-Paul Bailly, reconduit dans ses fonctions de P dg en Conseil des ministres du 23 juin, a présenté ses orientations pour les cinq années à venir, durée de son mandat. Certains dossiers reviennent à dates fixes. Il en est ainsi pour le budget d'exploitation de l'année à venir (novembre), le rapport annuel (avril), le programme d'investissements (novembre).

Jean-Léon Jean-Louis dit Montout, né en 1954, à Fort-de-France (Martinique), marié, quatre enfants, élu sur la liste soutenue par l'Union syndicale CGT, administrateur dans la filiale Telcité, conducteur RER.

Étienne Le Fur, né en 1955, à Guémené-sur-Scorff (Morbihan), marié, deux enfants, élu sur la liste soutenue par l'Union syndicale CGT, administrateur dans la filiale RATP International, agent de maîtrise au département Bus, chef d'équipe de ligne.

Gérard Vitali, né en 1953, à Paris XIVe, marié, un enfant, élu sur la liste soutenue par l'Union des syndicats Indépendants et du syndicat CFTC, administrateur dans la filiale RATP International, agent de maîtrise au département Bus.

Les voix du personnel

Le conseil d'administration de 1999 comprend un administrateur salarié de la liste

Paul Mepa,
né en 1951, à Saïgon (Viêt-nam), vie maritale, trois enfants, élu sur la liste soutenue par l'Union syndicale FO, administrateur dans la filiale Logis-Transports, assistant d'exploitation au département Bus.

Jean-Pierre Gueguen,
né en 1946, à Villejuif (Val-de-Marne), marié, deux enfants, élu sur la liste soutenue par l'Union syndicale CGT, administrateur dans la filiale Logis-Transports, machiniste-receveur au département Bus.

Gilles Sacchi,
né en 1955, à La Garenne-Colombes (Hauts-de-Seine), vie maritale, un enfant, élu sur la liste soutenue par la CFDT, administrateur dans la filiale Telcité, machiniste-receveur au département Bus.

Guy Desbree,
né en 1944, à Rodez (Aveyron), marié, deux enfants, élu sur la liste soutenue par la CGC, administrateur dans les filiales Urbiel et Telcité, cadre, chargé d'études prospectives à l'unité spécialisée Études ferroviaires-Ingénierie d'exploitation ferroviaire (IEF).

Alain Leguen,
né en 1946, à Paris XIe, élu sur la liste soutenue par l'Union syndicale CGT, ouvrier qualifié à l'Atelier de Championnet-Fer, au département MRB, administrateur dans la filiale SEDP.

Patrick St Ges,
né en 1953, à Paris XIVe, marié, trois enfants, élu sur la liste soutenue par la coordination des syndicats Autonomes, administrateur dans la filiale SEDP, cadre au département Bus.

CFTC-Indépendants, quatre de la CGT, un de la CSA, un de FO, un de la CGC et un de la CFDT.

Deux commissions : à chacune son domaine

Tout dossier inscrit à l'ordre du jour est étudié, avant son passage en conseil, par l'une des deux commissions, qui lui fait connaître son avis. À chacune son domaine. Ainsi, développement et maintenance des réseaux, projets de marchés, amélioration de la qualité des services, programme d'investissements, notamment, sont de la compétence de la première commission. La seconde étant en charge en particulier des questions liées aux moyens généraux de l'entreprise, budget d'exploitation et comptes, contrats de desserte passés avec les collectivités territoriales...

Sur certaines questions – contrat de plan, politiques de formation du personnel et de recherche, politique du personnel, politique sociale, budget d'exploitation et programme d'investissements –, la consultation du Comité régie d'entreprise est obligatoire avant délibération en conseil d'administration.

Dossier réalisé par Simone Feignier et Yvonne Kappès-Grangé

Qui siège au CA ?

Représentants de l'État :
Premier ministre : Claude Villain
Ministère de l'intérieur : Bernard Boubé
Ministère de l'Economie, des Finances et de l'industrie : Alain de Cointet, Claude Gaillard, Laurent Galzy, Mme Stéphane Pallez
Ministère de l'Equipement, des Transports et du Logement : Christian de Fenoyl, Georges Mercadal, Bertrand Meary.

Membres des conseils de la région et des collectivités territoriales concernées par l'activité de la Régie :
André Bussery : Juvisy-sur-Orge, Daniel Feurtet : député-maire de Seine-Saint-Denis, Alain Rivron : Ville de Paris, Serge Mery : conseil régional d'Ile-de-France, Bernard Plasait : Ville de Paris.

Les représentants des usagers :
Claude Fourneraut : Union régionale des associations familiales, Claude Leroi : chambre de commerce et d'industrie de Paris, Jean Macheras : Association des usagers des transports.

Membre choisi en raison de ses compétences personnelles dans le domaine des transports :
Jean-Paul Bailly, président

Représentants des élus du personnel :
(voir photos et légendes ci-contre).

Préparer sa retraite

Changement radical dans la vie, la retraite est une étape importante dont la réussite exige quelques préparatifs.

En moyenne, chaque année, près de mille agents de la RATP font valoir leur droit à la retraite. C'est une étape importante qui demande à être préparée.

Du côté des démarches, n'attendez pas le dernier moment. Une retraite, cela se demande. La demande préalable de liquidation de pension se fait six mois à l'avance. De plus, au cours de votre carrière, vous pourrez formuler une ou plusieurs demandes de renseignements « retraite » auprès des responsables des ressources humaines de votre département.

Du côté de l'organisation de vie, des paramètres nouveaux sont à prendre en compte. La baisse des revenus tout d'abord, de l'ordre d'un tiers du salaire mensuel, alors qu'en parallèle le temps libre et les loisirs augmentent. Par ailleurs, la première année de votre retraite, vous aurez à payer les impôts relatifs aux revenus de votre dernière année d'activité. Attention ! le cumul avec votre pension est soumis à conditions dans le cas d'une reprise d'une activité rémunérée. Pensez à prévenir le secteur pensions ainsi que la CCAS, afin d'éviter tout problème ultérieur (suspension de votre pension, éventuellement remboursement de sommes indûment perçues).

Le logement va devenir un élément essentiel de la qualité de vie. *« Le retour à la maison doit être préparé afin de diminuer les heurts et le déséquilibre personnel que va constituer ce rétrécissement de vos espaces de vie »*, commente Henri Morel d'Arleux dans le guide *Force 3. Préparer et vivre sa retraite*, publié sous le patronage du ministère de l'Emploi et de la Solidarité. Il déconseille les déménagements hâtifs en province. *« Il est toujours difficile à un certain âge de faire son trou... La Côte d'Azur et ses cartes postales, ou bien le coin de son enfance ou le berceau de famille ne sont pas tels qu'on les imagine ou qu'on se les remémore. »* Pour mémoire, rappelons que 50% des agents retraités habitent en province. Au département Gestion et Innovation sociales, on note que beaucoup de retraités souhaiteraient accomplir un retour à Paris.

Des considérations qui ont des conséquences sur la vie de nombreuses personnes. En juillet 1999, il y avait 40 000 retraités de la RATP, en comptant les pensions de réversion. ■

Yvonne Kappès-Grangé

Carnet d'adresses

Pour obtenir des informations sur vos droits à pension

■Votre matricule se termine par un chiffre pair, contactez: le 01 44 92 27 17 (numéro extérieur); le 2 27 15 ou le 3 17 86 (numéro intérieur).

■Votre matricule se termine par un chiffre impair, contactez: le 01 44 92 27 42 (numéro extérieur); le 2 29 29 ou le 2 27 16 (numéro intérieur).

Pour mémoire

Secteur pensions, 34, rue Championnet, LAC G40, 4e étage, 75889 Paris Cedex 18. Courrier intérieur : CH34, Championnet.

Caisse de coordination aux assurances sociales (CCAS)

30, rue Championnet, LAC GR1, 75887 Paris Cedex 18. Courrier intérieur: LAC GR1-CH30, Championnet.

Services sanitaires annexes de la CCAS

■30, rue Championnet, 75018 Paris:
• dentaire, orthodontie et ophtalmologie : 01 44 92 26 58 (ou 59);
• optique : 01 44 92 26 62.

■19, place de Lachambeaudie, 75012 Paris :
• dentaire et ophtalmologie: 01 49 28 48 31 (ou 32);
• optique: 01 49 28 49 24.

■20 *bis*, boulevard Gallieni, 93360 Neuilly-Plaisance :
• dentaire: 01 48 15 24 92.

Pour demander un prêt

RATP, Point habitat, LAC B012, 54, quai de la Rapée, 75599 Paris Cedex 12, tél. : 01 53 46 43 74.

Mutuelle du personnel de la RATP

Tour gamma AB, 62, quai de la Rapée, 75582 Paris Cedex 12, 01 49 28 19 00.

■Centre optique: 01 49 28 19 14.

■Centre acoustique, ophtalmologique et dentaire: 01 49 28 19 12.

Les différentes retraites

Il existe deux types de pension à la RATP :

- pension d'ancienneté, soumise à une double condition d'âge et de durée de services ;
- pension proportionnelle, à partir de quinze ans de services effectifs à la RATP, si cette double condition n'est pas remplie.

Les différentes catégories pour faire valoir vos droits à la pension d'ancienneté :

- à partir de 60 ans et trente années de services pour les agents occupant des emplois sédentaires (tertiaire) ;
- à partir de 55 ans et vingt-cinq années de services pour les agents occupant des emplois actifs A (maintenance principalement);
- à partir de 50 ans et vingt-cinq années de services pour les agents occupant des emplois actifs B (exploitation principalement).

Ces âges et durées de services peuvent être modifiés si vous avez occupé durant votre carrière des emplois de catégories différentes. Ils peuvent être également réduits dans certains cas (mère de famille, ancien combattant...).

Trois cas de figure

Vous êtes agent du cadre permanent.
Si vous cessez votre activité à la RATP :

- avec au minimum quinze ans de services effectifs.

Vous pourrez bénéficier d'une pension de la RATP dont la jouissance n'est pas toujours immédiate, dans le cas de certaines pensions proportionnelles ;

- avec moins de quinze ans de services effectifs (sauf cas particulier de réforme). Les règles qui vous seront applicables sont celles du régime général ;
- vous êtes contractuel (CDI), vous relevez du régime général, vous pourrez faire valoir vos droits à la retraite dès 60 ans.

Des accords d'entreprise permettent :

- la cessation progressive d'activité (CPA). Cette mesure a fait l'objet d'une reconduction jusqu'au 31 décembre 2002 ;
- la cessation anticipée d'activité (CAA).

Ce dispositif est applicable jusqu'au 31 décembre 2000.

Démarches à accomplir

Vous pouvez prétendre à une pension RATP

Votre demande d'admission à la retraite doit être établie sur un imprimé de demande personnelle prévu à cet effet en indiquant la date à laquelle vous souhaitez partir. Cette demande doit être formulée au plus tôt six mois et au plus tard quatre mois avant la date à laquelle vous désirez cesser votre activité. Elle sera transmise par la voie hiérarchique à la gestion des ressources humaines de votre département.

Vous avez travaillé ailleurs qu'à la RATP

Vos droits seront réglés par les divers régimes de Sécurité sociale auxquels vous aurez été affilié durant votre vie active. C'est à eux que vous devez vous adresser.

La couverture sociale

L'assurance maladie

La Caisse de coordination aux assurances sociales de la RATP (CCAS) assure la couverture du risque maladie, suivant les règles du régime général de la Sécurité sociale :

- aux ayants droit d'agents ;
- aux pensionnés et à leurs ayants droit qui ne remplissent pas les conditions pour être pris en charge par un autre régime.

Les services sanitaires annexes de la CCAS

Ils font bénéficier les ressortissants de la Caisse de tarifs avantageux dans leurs magasins d'optique et dans leurs cabinets ophtalmologiques, dentaires et d'orthodontie.

La Mutuelle du personnel de la RATP

Elle accorde à ses adhérents en cas de maladie :

- un remboursement de tout ou partie du ticket modérateur restant à charge ;
- en cas d'hospitalisation, une prise en charge complémentaire ;
- le remboursement du forfait hospitalier.

Elle met à disposition un centre d'optique et d'acoustique et un centre ophtalmologique et dentaire.
Elle verse un certain nombre d'autres prestations et secours.

Les prestations annexes

Les prêts d'entreprise

- Amélioration du cadre de vie de la résidence principale, lorsqu'elle est située hors de la région parisienne :
  - financement de travaux de réparation ou d'aménagement de locaux d'habitation ;
  - construction ou acquisition d'une habitation.

Au plus tôt dans les cinq ans précédant le départ à la retraite.

- Acquisition de mobilier ou réalisation de travaux.

Prêt RATP si vous êtes titulaire d'une pension d'ancienneté ou, sous certaines conditions, d'une pension proportionnelle.

L'hébergement médicalisé

- La CCAS a réservé un certain nombre de lits dans des maisons d'accueil pour personnes âgées dépendantes.
- La Mutuelle du personnel gère deux maisons de retraite médicalisées à Gambais et à La Queue-lez-Yvelines (Yvelines).

Elles sont ouvertes aux retraités qu'ils soient ou non mutualistes.

Les facilités de circulation

Les cartes d'agents retraités et de famille d'agents (qu'il est prévu d'attribuer bientôt aux concubins de retraités) sont valables sur les réseaux exploités par la RATP.

Les loisirs

Le CRE met à la disposition des retraités des centres de vacances d'adultes, hors les vacances scolaires.

La rentrée Guimard

Année 1999 : la rénovation des entourages Guimard est lancée. Le programme porte sur la totalité des quatre-vingt-six entourages existants, qu'il s'agisse d'édicules comme ceux des stations Porte-Dauphine et Abbesses ou des divers autres entourages.

Après avoir été délaissés pendant de longues années, ce n'est qu'en 1978 qu'ils ont été classés à l'inventaire supplémentaire des Monuments historiques. D'où la méthode contraignante suivie pour les travaux de rénovation. Chaque phase a dû être définie très précisément par le département ITA, en concertation avec la direction des Affaires culturelles d'Ile-de-France et les architectes des Bâtiments de France. Aucune archive n'ayant été conservée, des études poussées ont permis de retrouver les techniques et les matériaux recréant au mieux le style de l'époque. La composition de la peinture utilisée par exemple n'ayant pas été gardée, il a été procédé à des prélèvements.

La remise en état de tous les entourages sera réalisée d'ici à 2001. Le point d'orgue en étant la rénovation de l'entrée de Porte-Dauphine sur la ligne 2 et de sa libellule, commencée en janvier 1999 et terminée à la fin septembre. Une vingtaine de métalliers, maçons, peintres, couvreurs, plombiers, serruriers et menuisiers des ateliers d'ITA Interventions de Stalingrad, Chanzy et Italie, ont été à pied d'œuvre depuis le printemps 1999. Pour redonner à l'entrée Porte-Dauphine tout son lustre d'antan.

1. La dépose des parties métalliques

Elles ont été démontées par les métalliers de l'entité Interventions. Chaque pièce déposée a fait l'objet d'un double numérotage contradictoire pour s'assurer de leur bon remontage.

PHOTOS : SUTTON/DGC-AV

2. La dépose de la libellule

La libellule, partie vitrée d'une surface totale de 65 mètres carrés, a été déposée par les agents d'ITA. La rénovation a été effectuée par les Ateliers de la Clarté en Eure-et-Loir, qui ont utilisé des plaques de verre cathédrale collées sur un verre feuilleté clair.

3. La restauration pièce après pièce

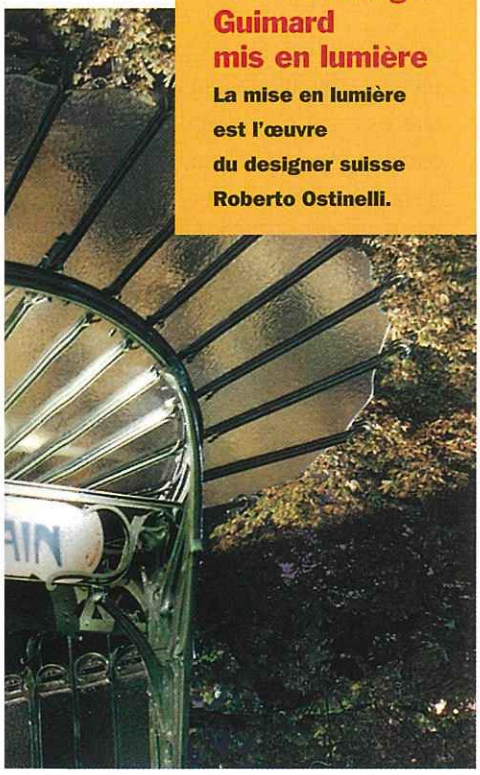
Certaines pièces métalliques et en fonte ont été restaurées dans les ateliers d'ITA : ici, restauration des poteaux de l'édicule Dauphine par les métalliers de l'entité Interventions de l'atelier d'Italie.

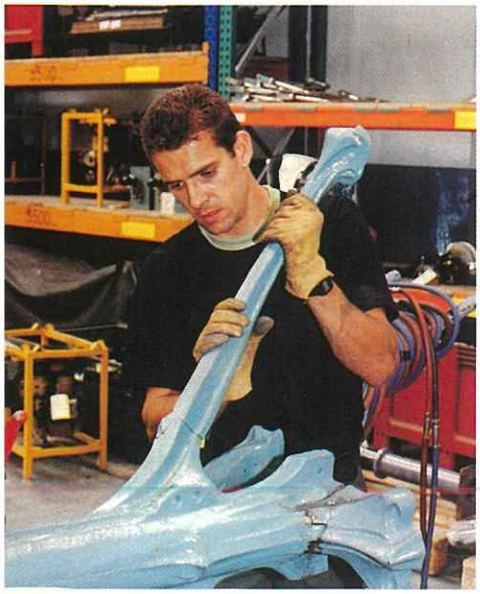
4. La restauration de la toiture à Championnet ▶

Les couronnes de la toiture et des ornements métalliques ont été rénovées par les chaudronniers de MRB et les métalliers d'ITA, venus sur le site de Championnet. La restauration des autres pièces a été réalisée par deux usines de sablage franciliennes : Saint-Roch à Mantes-la-Jolie et SDSE à Saint-Denis.

7. L'entourage Guimard mis en lumière

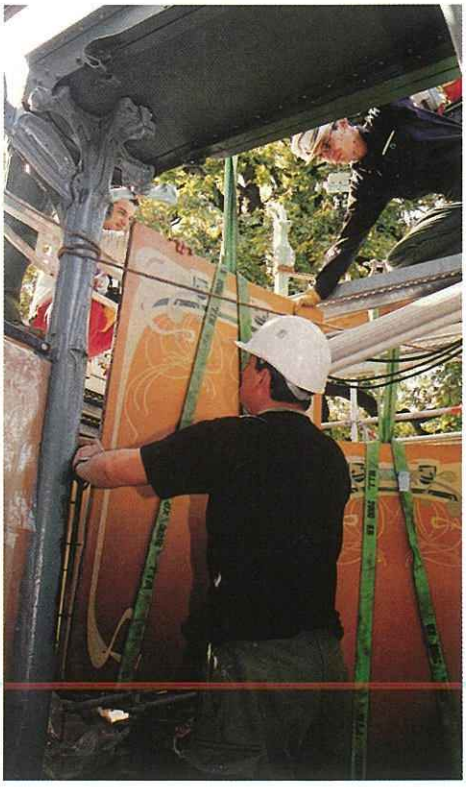
La mise en lumière est l'œuvre du designer suisse Roberto Ostinelli.





5. Le remontage des pierres de lave émaillées

Les seize pierres d'origine volcanique (Auvergne) ont été traitées par le laboratoire nantais Arc Antique, chargé de la rénovation. ▼



6. La peinture ▲

On a retrouvé jusqu'à vingt-huit couches de peinture à Porte-Dauphine. Les peintres d'ITA utilisent deux teintes de vert : soit végétale, soit minérale, pour s'intégrer à l'environnement de la station.

Des bus au gaz pour Créteil

Les véhicules des lignes 217, 393 et 24 du centre bus de Créteil roulent depuis septembre au gaz naturel. Un changement bien accueilli par les machinistes, grâce à une formation spécifique, et par les voyageurs, qui apprécient le confort et le silence de ces bus.

Depuis septembre, trois lignes (217, 393 et 24) du centre bus de Créteil roulent au gaz naturel pour véhicule (GNV). Une certaine fierté à être les premiers bénéficiaires de ce changement a envahi les machinistes du centre. *« Au départ, nous avions quelques craintes du fait que les véhicules étaient au gaz, avec la peur de la fuite ou même, pour certains, de l'explosion*, souligne Dominique Rodriguez, machiniste à Créteil, *mais, très rapidement, c'est entré dans les mœurs grâce à la communication faite depuis l'origine du projet et, surtout, à la formation. »* Une formation de trois heures et demie dispensée au mois d'avril à l'ensemble des machinistes du centre. Divisée en deux temps, elle comprend une heure et demie de formation théorique sécuritaire sur les précautions à prendre, tant au niveau du machiniste que des voyageurs, et deux heures sur le matériel (Agora GNV), avec le maniement de la palette pour les utilisateurs de fauteuil roulant (UFR) et les caractéristiques de la conduite. *« Sur ce plan, il n'y a pas de changement fondamental, mais elle est peut-être plus saccadée que sur un R312. Le bus est plus puissant au démarrage, mais moins rapide en vitesse de pointe »*, précise Dominique. Du côté de la clientèle, l'écho est largement positif. Les voyageurs louent le confort et le silence du véhicule.

Bernard Niel, coordinateur à l'atelier : « Les dispositifs installés dans l'atelier ont démontré leur fiabilité. »

PHOTOS : MARGUERITE/DGC-AV

Des efforts très appréciés par les gens

« Les personnes âgées nous posent des questions, car ils se souviennent des autobus à gaz de la guerre et d'après-guerre », remarque Dominique. *« Avec une question récursive*, renchérit Daniel Deschamps, chef de ligne du 393, *sur l'autonomie des véhicules, puisque ces personnes âgées se remémorent que l'on ne pouvait pas effectuer plus de 30 kilomètres, alors que maintenant l'autonomie permet de dépasser les 300 kilomètres. »*

« Chez les jeunes, c'est plus de la curiosité par rapport aux réservoirs sur le toit. Cela nous permet de dialoguer et d'insister sur l'interdiction de fumer dans les bus », observe Dominique.

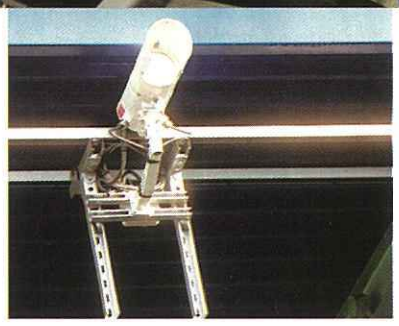
Une présentation des véhicules, lors du

Dominique Rodriguez, machiniste : « La formation a levé de nombreuses craintes. »

festival de la ville de Créteil, a été effectuée et l'on a également pu constater que les efforts accomplis par l'entreprise pour avoir des transports en commun « propres » étaient très appréciés par les gens.

Cette arrivée du gaz a entraîné de nouvelles adaptations pour les agents qui effectuent la maintenance des véhicules. Plus de cinq cents heures de formation ont été données aux soixante-treize agents de maintenance, et elles se poursuivent.

« *Pour l'instant, nous n'effectuons que des opérations de contrôle, car ce sont des véhicules neufs*, précise Bernard Niel, coordinateur à l'atelier. *Les dispositifs (alarmes, capteurs, détecteurs de fuite...) installés dans l'atelier nous ont rassurés et ont démontré, grâce aux tests, leur fiabilité.* » Avec des normes plus strictes qui ont été adoptées par l'entreprise. En effet, l'arrêté préfectoral



Détecteurs de fuite, capteurs, alarmes... La sécurité avant tout !

définit un seuil de « 20 % de limite inférieure d'explosivité », qui entraîne le déclenchement de la mise en sécurité ultime (MSU) : évacuation, fermeture de l'atelier... Ce seuil a été volontairement ramené à 10 % pour une sécurité optimale. « *Le revers de la médaille de ce dispositif efficace, ce sont les alarmes qui se déclenchent plus souvent* », remarque Bernard. Enfin, les bus sont remisés exclusivement à l'extérieur. Toutes ces mesures ont levé de nombreuses craintes. Le travail de l'ensemble des agents du centre (machinistes, responsables des équipes de ligne, équipe d'entretien du matériel...), associé aux interventions des techniciens de Renault Véhicules Industriels (RVI), a permis de gommer quelques défauts de jeunesse du matériel.

Finalement, des bus au gaz bien adoptés grâce à des efforts de communication et de formation. ■

Yan Rodriguez

Chiffres clés de Créteil

- **Création : 1971.**
- **Personnel : 510 agents, dont 380 machinistes.**
- **Parc d'autobus : 170 bus, dont 53 au GNV.**
- **Surface : 4 hectares, dont 2 couverts.**
- **Exploitation : 10 lignes de bus, dont une roule à Paris (24), 3 lignes roulant au gaz (GNV) : 217, 393 et 24.**

Des contrats de quali en or et en argent

Ils ont de nombreux points communs : prénommés David, entrés en 1997 à la RATP en contrat de qualification, titulaires d'un CAP de plombier, primés au concours du meilleur apprenti de France... Itinéraires de deux nouveaux opérateurs qualifiés.

La rencontre des deux David est le fruit du hasard. Entrés en 1997 à la RATP en contrat de qualification, David Montabord, âgé alors de 17 ans, et David Vancauvenberghe, 24 ans, suivent un parcours sans fautes qui les mène au CAP de plombier. Avec, en prime, pour David V. une médaille d'or et une d'argent pour David M., remportées au concours du meilleur apprenti de France auquel ils se présentent dans la foulée. Embauchés le 1er septembre 1999 comme opérateurs qualifiés, ils travaillent au sein des ateliers de Stalingrad et de Nogent d'ITA-AMI. Des expériences communes à travers lesquelles ils se sont forgé une solide complicité. *« J'étais salarié dans une boulangerie industrielle et n'avais ni diplôme ni qualification,* raconte David V. *Lorsque j'ai entendu parler des contrats de qualification, j'ai sauté sur l'occasion. Étant donné mon âge, c'était l'opération de la dernière chance. » « Je sortais de 3e générale, et je voulais entrer dans la vie active le plus tôt possible »,* enchaîne David M. Après l'envoi de leurs lettres de motivation à la RATP, ils se croisent une première fois en juin 1997 au cours des examens de sélection qu'ils passent avec succès. Pour être vraiment admis, ils doivent réussir les tests d'entrée auprès de l'organisme de formation : les Compagnons du devoir. *« ITA connaissait et appréciait déjà cet organisme par la formation continue,* explique Alain Roussel, responsable de l'entité maintenance à ITA-Chanzy. *Nous avons fait le choix de la qualité de l'apprentissage. »* La formation démarre en septembre 1997 pour vingt-quatre mois, et se déroule en alternance : six semaines en entreprise et deux au centre de formation. Pour David V., ce sera l'atelier de Saint-Maur, et pour David M., celui de Phillidor. Quant au centre de formation, il se trouve à... Angers ! Leur forte motivation se mesure aussi pour David V. en espèces sonnantes et trébuchantes : *« La première année, je percevais 1 500 francs de moins que mon salaire d'ouvrier boulanger, mais j'étais prêt à ce sacrifice pour avoir un vrai métier. »*

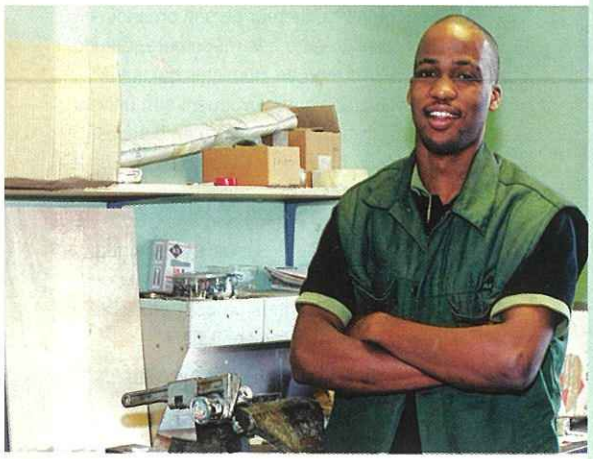
David Vancauvenberghe : « Pour avoir un vrai métier, j'étais prêt à faire des sacrifices. »

PHOTOS : SUTTON/DGC-AV

Le professionnalisme au rendez-vous

Tous les deux ne tarissent pas d'éloges sur l'enseignement dispensé par des professionnels. Un professionnalisme qu'ils retrouvent auprès de leur tuteur RATP chargé de mettre en œuvre et d'évaluer les travaux en entreprise. Pour participer au concours du meilleur apprenti, une épreuve distincte de leur CAP, ils disposent de deux mois pour produire une pièce de plomberie, mais cette fois-ci sans aucune aide. *« Cette pièce, nous l'avons réalisée sur le temps passé à la RATP. Elle représente près de quatre-vingts heures de travail. Les collègues de l'attachement nous ont accordé leur confiance et participent aujourd'hui à notre réussite, ça fait plaisir »,* commente David M. Au-delà de leurs tuteurs

fication



David Montabord: «Les collègues de la RATP nous ont accordé leur confiance.»

respectifs, référents principaux, c'est tout l'atelier, disent-ils, qui prend en charge l'accompagnement du stagiaire. L'avenir ? « *On a parlé de s'inscrire à des modules, mais on a plutôt envie pour le moment de prendre du temps pour soi* », conclut David V.
Et, dans un éclat de rire, ils parient sur celui qui passera agent de maîtrise avant l'autre. ■

Nadine Guérin

Avis aux candidats

■ **Les départements de maintenance, MRF, MRB, ESE et, en moins grand nombre, ITA et SIT, accueillent chaque année entre cinquante et soixante-quinze jeunes de 17 à 26 ans en contrat de qualification, dans une logique de prérecrutement. Ils préparent en deux ans, en alternant formation théorique et pratique, un diplôme national CAP, BEP ou bac pro.**
■ **À l'exploitation, ce sont deux cent quarante jeunes de 18 à 26 ans qui, en 2000, sur une durée de douze mois, seront formés au métier de machiniste-receveur ou à celui d'animateur agent mobile. Inscriptions, après l'envoi d'une lettre de motivation et d'un CV, auprès de l'unité DCO, 23, rue Belliard, 75018 Paris.**

Formés à la maîtrise du territoire

SUTTON/DGC-AV

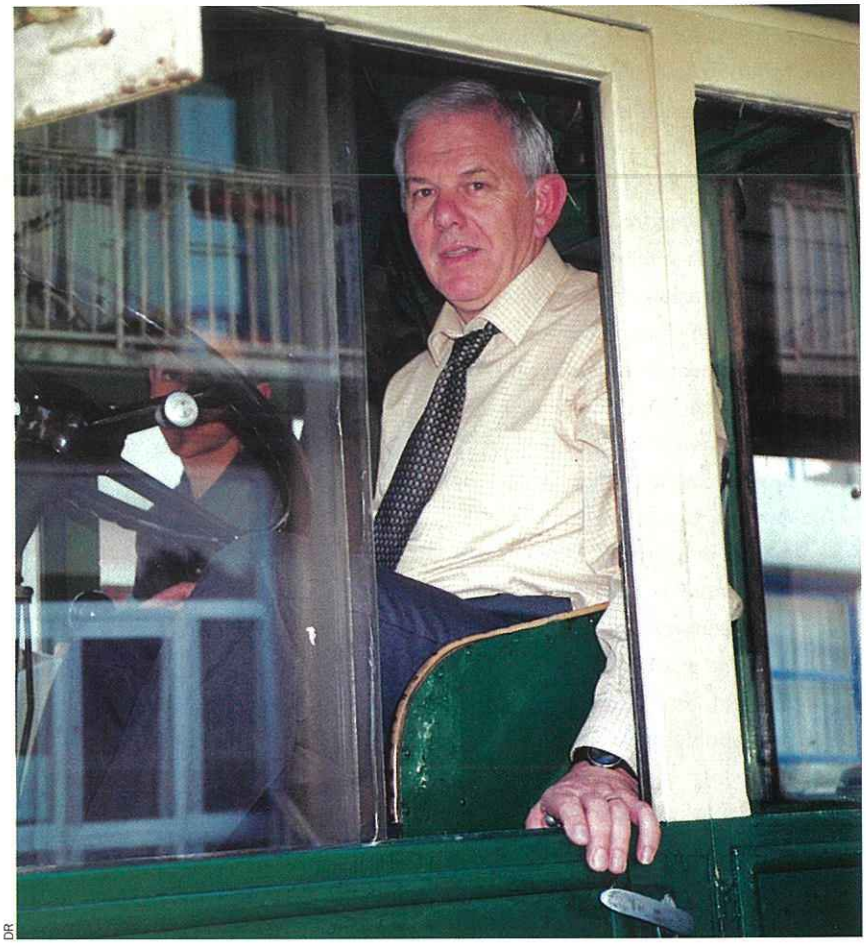
Depuis le 18 octobre, des agents des gares et du contrôle, formés à la maîtrise du territoire, exercent désormais cette unique activité sur la ligne A du RER et, plus particulièrement, sur le tronçon central.
Ainsi, dix agents (dont huit titulaires), pour lesquels la mission principale porte sur la saisie de marchandises, ont bénéficié d'une formation spécifique adaptée à leur futur métier. Élaborée et dispensée par le département Environnement et Sécurité, cette formation se décline en modules théoriques et pratiques. Formation juridique, connaissance des populations et des risques majeurs, communication, gestion du stress et mise en situation constituent les principaux thèmes abordés. Elle sera, selon le contexte et les besoins des agents, complétée ponctuellement par des piqûres de rappel.
Pour Jean-Michel François, responsable du contrôle sur la ligne A, « pour réussir à reconquérir nos espaces, la création d'équipes "maîtrise du territoire" devenait indispensable, car résoudre le problème passe obligatoirement par une présence accrue et régulière d'agents sur nos réseaux ».

Les certifiés à l'honneur !

DUPUY/DGC-AV

Le 3 septembre au matin, Jean-Paul Bailly a rencontré les équipes de MRB déjà certifiées ISO 9002. Après avoir salué la pionnière, l'équipe de maintenance du centre bus de Nanterre, il s'est entretenu avec les autres équipes : maintenance de Michelet, réception des autobus neufs de l'unité Études, Essais, Réceptions, activités plastiques et moteurs des Ateliers de Championnet. « La certification progresse vite à MRB », a constaté Jean-Paul Bailly. Ensuite, il a rappelé que les démarches de certification sont les lignes directrices, l'avenir des actions de maintenance, partie essentielle du fonctionnement de l'entreprise et de la qualité de service. « Car c'est la satisfaction finale du client qui compte. Avec la qualité de service, on gagne la confiance du voyageur et le trafic augmente. Les efforts faits dans le domaine de la qualité de service et les certifications sont la raison fondamentale des bons résultats de l'entreprise, grâce auxquels on gagne la confiance des élus et des décideurs. »
Pour les équipes concernées, la certification est aussi l'affirmation de leur compétence, leur reconnaissance professionnelle. Elle ne peut se faire que dans la solidarité et l'esprit d'équipe qui sont indispensables, parce que la certification est l'obligation de progresser, de se maintenir au meilleur niveau.

Portrait
Jean-Claude au volant des bus d'hier

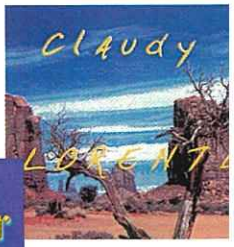

DR

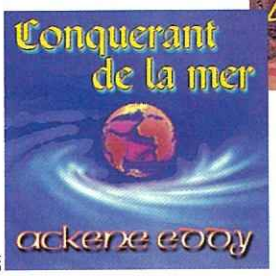
Comment ça marche un vieux bus ? Pourquoi il y a une sonnette ?... » C'est à ce genre de question que Jean-Claude Lasalle, 55 ans, agent de maîtrise au centre bus de Thiais, a répondu cet été pendant l'opération « Paroles de mômes ». Les enfants montaient dans un TN6 de 1935 pour donner leurs impressions à la radio 95.2 FM sur les expositions proposées *(cf. ELL n° 93)*. Jean-Claude, lui, se trouvait au volant du « vieux bus ». « Les gosses étaient très réceptifs, ils posaient plein de questions, voulaient tout savoir et, moi, cela m'a fait plaisir d'expliquer aux gamins et même aux parents comment cela fonctionnait à l'époque », précise Jean-Claude. Une passion familiale : « C'est mon frère, qui était machiniste à la Régie dans les années cinquante, qui m'a communiqué ce plaisir des bus. » Dès lors, Jean-Claude entre à la RATP en 1977 comme machiniste et cherche à conduire ces anciens bus. Il y parvient grâce aux différentes animations organisées par l'entreprise. « Je voulais connaître les conditions de travail des anciens machinistes, souligne-t-il, parce que la conduite était beaucoup plus difficile à l'époque. » Une passion qui s'accroît avec le temps, car, depuis trois ans, Jean-Claude a repris du service comme machiniste bénévole à l'Amtuir*. « Je suis de toutes les manifestations. Le musée étant à Saint-Mandé, il faut conduire le bus sur les lieux d'exposition et, là, on a le temps d'admirer le paysage, les gens s'arrêtent et vous saluent. Certains viennent même vous raconter une anecdote qu'ils ont vécue », remarque Jean-Claude. À la retraite le 1er décembre, beaucoup d'activités se profilent à l'horizon : « Continuer de plus belle avec l'Amtuir et m'occuper de ma petite-fille Sophie. »

*** Association du musée des Transports urbains, interurbains et régionaux.**

Écouter
Claudy, Eddy : à chacun son CD

Auteur, interprète, Claude Bernard dit Claudy Lorenti, animateur agent mobile sur la ligne 1, est également producteur de son premier disque compact, sorti à la mi-octobre. Claude développe des thèmes intimistes qui, sans être autobiographiques, évoquent son univers personnel. Quatre titres, quatre ambiances musicales, du blues au slow en passant par le style piano bar et le hard rock. Plus langoureux, Eddy Ackène (Edmond Acheen à la ville), conducteur sur la ligne 3, sort également un disque compact. Son album *Conquérant de la mer* célèbre, entre autres, le 150e anniversaire de l'abolition de l'esclavage. Auteur, compositeur, interprète, Eddy concrétise à travers ce disque une passion qui l'anime depuis une vingtaine d'années.





DR

Claudy Lorenti et Eddy Ackène : tous deux auteurs et interprètes de leurs chansons.

Voir
Les amis du rail s'illustrent

DR

L'amicale Rail et Transport rassemble des amateurs de chemin de fer, dont des agents RATP, à travers la France, voire même en Belgique et en Suisse. Créée il y a deux ans, elle participe à une quinzaine d'expositions ou de salons du modélisme par an, tant dans la région parisienne qu'en province. Le produit de la vente de vidéos, livres, revues, lui permet d'éditer une collection de cartes postales consacrée aux matériels roulants. Vient de paraître également son calendrier annuel, abondamment illustré.

Contact - M. Bois, secrétaire de l'amicale, tél. : 01 69 42 74 62.

Qu'est-ce qu'elle disait ?

Elle est délurée, Zazie, et gouailleuse. Et malgré ses quarante ans, elle n'a pas pris une ride. Héroïne du célèbre roman de Raymond Queneau,* Zazie dans le métro, *elle a rendu célèbre la RATP. À lire ou à relire absolument.

L'affiche du film de Louis Malle, avec Catherine Demongeot dans le rôle de Zazie.

Zazie, déclare Gabriel en prenant un air majestueux trouvé sans peine dans son répertoire, si ça te plaît de voir vraiment les Invalides et le tombeau du véritable, du vrai Napoléon, je t'y conduirai.

– Napoléon mon cul, réplique Zazie, il m'intéresse pas du tout, cet enflé, avec son chapeau à la con.

– Qu'est-ce qui t'intéresse alors ?

Zazie ne répond pas.

– Oui, dit Charles, avec une gentillesse inattendue.

– Qu'est-ce qui t'intéresse ?

– Le métro. »

Un extrait, le plus connu, de *Zazie dans le métro**. La jeune Zazie, qui débarque chez son oncle Gabriel, va parcourir la capitale. Mais non pas pour découvrir le « fameux métro » (comme elle le souhaite), car il est fermé pour cause de grève. Dès lors, ses itinéraires nous font rencontrer toutes sortes de gens : un « taximane », Gridoux le cordonnier, une veuve nommée Mouaque… Tout cela dans un paysage « décalé » (les personnages confondent les monuments) que le langage concrétise.

Un ouvrage qui, en 1959, il y a exactement quarante ans, rencontra son public et plaça son auteur, Raymond Queneau, sous les feux du succès. *« La réussite de* Zazie *a été un choc qu'il m'a été difficile de supporter »*, souligna Queneau quelques années plus tard. Il connaîtra même une adaptation cinématographique, par Louis Malle, avec Catherine Demongeot dans le rôle de la « délurée Zazie » et Philippe Noiret jouant l'oncle Gabriel.

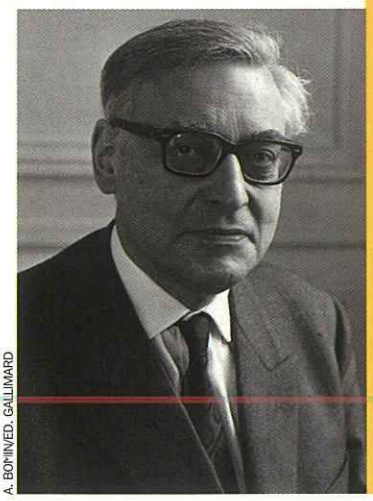
La première édition de « Zazie dans le métro » est parue en 1959.

Pourquoi un tel succès ? La question ne peut recevoir une juste réponse. Peut-être les Français étaient-ils lassés de leur ennuyeuse littérature ? Peut-être l'attaque du livre, « Doukipudonktan », ou les exclamations de la délurée Zazie déclenchèrent-elles une rumeur qui toucha la population ? On ne sait.

Lisez et relisez *Zazie…*, qui garde éternellement la jeunesse de son héroïne, le Paris des années cinquante du photographe Robert Doisneau, avec l'insolence en plus.

** Disponible en poche aux éditions Folio Plus.*

Yan Rodriguez

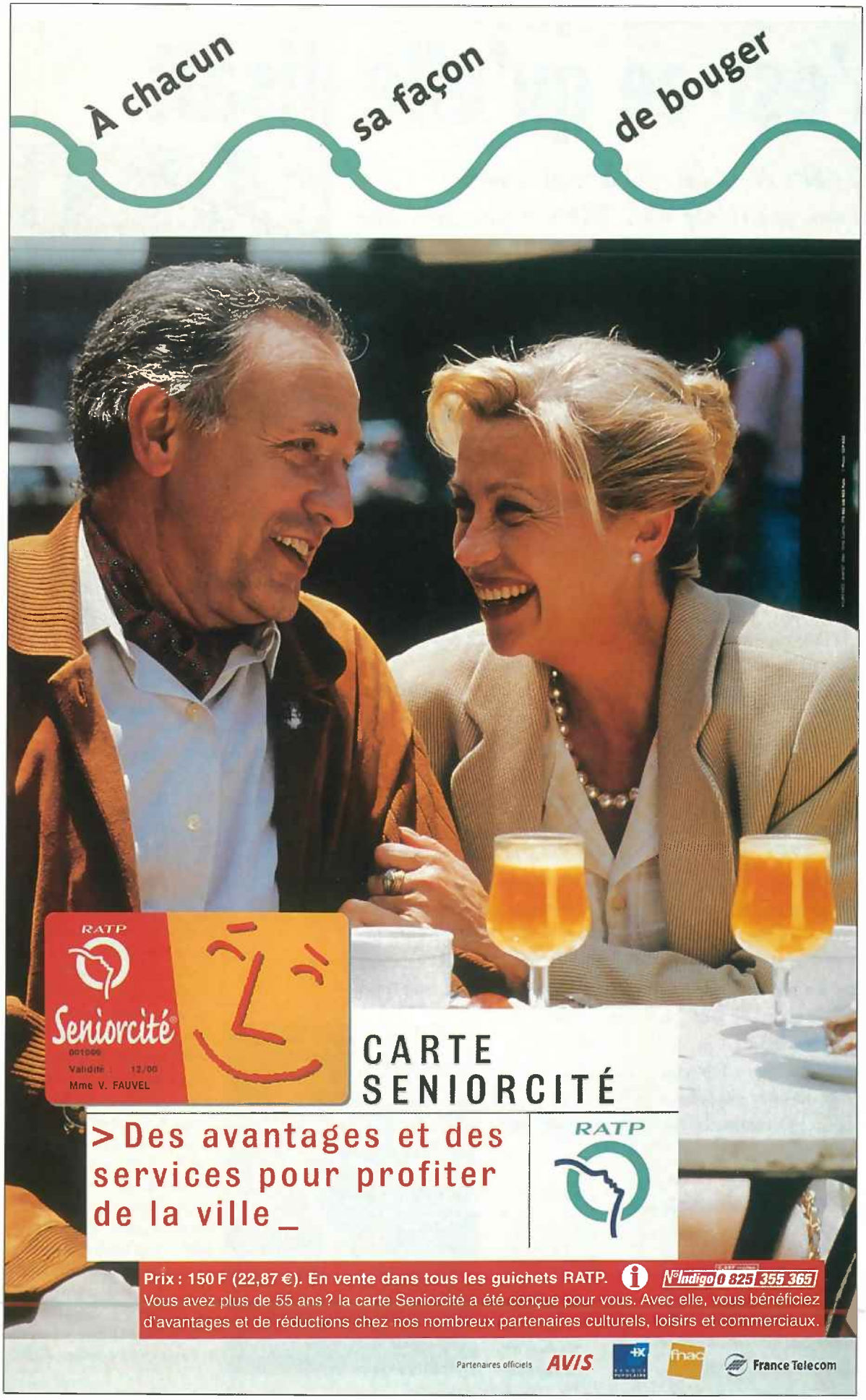


Raymond Queneau : « La réussite de "Zazie" a été un choc qu'il m'a été difficile de supporter. »

A. BONIN/ED. GALLIMARD

À propos de Queneau

Raymond Queneau (1903-1976) reste l'un des auteurs qui a rendu célèbre la RATP, car après *Zazie…*, il y a eu *Exercices de style* avec son décor unique : le bus. Né au Havre le 21 février 1903, Raymond Queneau fait ses études au lycée du Havre puis à la faculté des lettres de Paris. Il rencontre les surréalistes dont il subit l'influence. En 1947, ses recueils de poèmes tels que *Bucoliques* sont publiés. Quatre ans plus tard, il est élu à l'académie Goncourt. En 1954, il devient directeur de l'encyclopédie de La Pléiade. 1959, il triomphe avec *Zazie dans le métro*, alors qu'il a déjà publié dix-huit ouvrages. Il meurt à Paris le 25 octobre 1976.


À chacun
sa façon
de bouger
RATP
Seniorcité
Validité : 12/00
Mme V. FAUVEL
CARTE
SENIORCITÉ
> Des avantages et des services pour profiter de la ville _
RATP
Prix : 150 F (22,87 €). En vente dans tous les guichets RATP.
N° Indigo 0 825 355 365
Vous avez plus de 55 ans ? la carte Seniorcité a été conçue pour vous. Avec elle, vous bénéficiez d'avantages et de réductions chez nos nombreux partenaires culturels, loisirs et commerciaux.
Partenaires officiels
AVIS
fnac
France Telecom