

ENTRE LES LIGNES

mars 2002 - n° 118

LE MENSUEL DES AGENTS DE LA RATP

ARRÊT SUR

Les héros
de l'euro

DANS LA VILLE

La Seine
sous haute
surveillance

OBJECTIF DOSSIER SÛRETÉ

RATP



p.4

ON EN PARLE

LES SUJETS D'ACTUALITÉ

Au cœur de l'actualité, cinq thèmes commentés par des spécialistes : le nouveau contrat social, le lancement du diesel vert, les couloirs de bus à Paris, la nouvelle numérotation téléphonique, l'accord avec le métro de Mexico.



LAURENT RICHARD

DOSSIER

OBJECTIF SÛRETÉ

La maîtrise des risques système est devenu un enjeu majeur pour la RATP. Afin d'atteindre cet objectif, elle mène une réflexion et organise des actions en concertation avec d'autres entreprises. Le point sur la stratégie de la RATP en matière de sûreté, les nouvelles idées qu'elle élabore, les concepts qu'elle utilise, les solutions qu'elle propose pour demain.



p.12

DOSSIER

p.6

REPÈRES

2001 EN CHIFFRES

Les résultats de l'année passée témoignent de la bonne santé de la RATP.

p.7

SUR LE VIF

FRENCH TOUCH À CHICAGO

Une équipe du département M2E s'est rendue à Chicago pour aider à l'installation d'un entourage Guimard.



p.8

SUR LE VIF

CONTRÔLE : M2E ET RER EN GARE ROUTIÈRE

Pour mieux lutter contre la fraude, les équipes du Métro et du RER sont désormais sollicitées par Bus pour effectuer les contrôles dans les gares routières.

p.20

ARRÊT SUR IMAGES

LES HÉROS DE L'EURO

Grâce à eux, le passage à la nouvelle monnaie s'est déroulé en toute sérénité.

p.22

DANS LA VILLE

LA SEINE SOUS HAUTE SURVEILLANCE

Pour prévenir la « crue du siècle », la RATP met en place un dispositif sans précédent.

p.24

RESSOURCES

AIDES AU LOGEMENT : RENDEZ-VOUS À L'ESPACE HABITAT

Dans le cadre du nouveau contrat social, la RATP développe une politique d'aides au logement dynamique et ambitieuse.

p.25

PANORAMIQUES

p.30

PASSIONNÉMENT

LUMIÈRE SUR UN ÉCRIVAIN DE NUIT

Le scénario sur la drogue de Patrick Cizo, agent mobile de nuit, est devenu un court métrage diffusé aux Antilles.

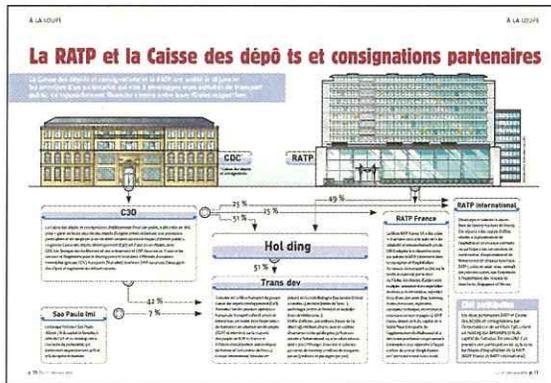
p.10

À LA LOUPE

LA RATP ET LA CAISSE DES DÉPÔTS ET CONSIGNATIONS DEVIENNENT PARTENAIRES



ALAIN HENRION,
responsable de l'unité Politique sociale et Prévention



LE NOUVEAU CONTRAT SOCIAL

? Le département Gestion et Innovation sociales a entrepris depuis le premier trimestre 2001 l'élaboration d'un nouveau contrat social en concertation avec les organisations syndicales. Qu'en est-il aujourd'hui ?

« Le Nouveau Contrat Social doit permettre de moderniser le lien contractuel entre chaque agent et l'entreprise, en lui donnant un contenu modernisé et adapté aux nouvelles aspirations individuelles, à l'évolution de l'environnement et aux enjeux de rayonnement du service public. Le périmètre de discussion est tel qu'il est apparu nécessaire de travailler séparément sur plusieurs volets.

Le protocole sur l'intéressement a été négocié et s'appliquera aux résultats 2001 lorsque les comptes seront approuvés ; le volet habitat est en cours. La protection sociale maladie et les politiques de santé constituent un autre projet important. Le dialogue sur ce sujet avec les organisations syndicales a débuté en juin 2001. Actuellement, trois groupes de travail fonctionnent avec les partenaires sociaux sur les thèmes suivants : la modernisation de l'organisation de la branche maladie - accident du travail et maladie professionnelle du régime spécial RATP ; l'amélioration des conditions de prise en charge des frais de santé par la mise en place d'une complémentaire obligatoire ; la construction d'une politique de santé et de prévention. Le Nouveau Contrat Social conforte, en le modernisant, notre régime de protection sociale. Les principes de gratuité, de maintien du plein salaire en cas de maladie et de la possibilité de consultation sur le temps de travail sont réaffirmés. La modernisation de l'ensemble du dispositif et son amélioration passent par une meilleure lisibilité externe et l'instauration d'une gestion de l'ensemble des risques : maladie-accident du travail-maladie professionnelle.

Nous pouvons également en profiter pour saisir des opportunités de simplification des relations avec les professionnels de santé. »

SOMMAIRE

p.31

AVANT-APRÈS D'UNE STAR À L'AUTRE

Cela faisait trente-sept ans que les SC10 tournaient à Paris. Ils prennent aujourd'hui leur retraite. Dans le même temps, un nouveau matériel arrive, Citaro de Mercedes.



Entre Les Lignes : LAC A 85, 54, quai de la Rapée, 75599 Paris Cedex 12. Délégation générale à la communication-RATP. Tél. : 01 44 68 36 62/36 51/36 44/37 33/36 68.
Directeur de la publication : Vincent Relave. **Responsable de l'Agence d'information** : Gilles Alligner. **Rédactrice en chef** : Yvonne Kappès-Grangé. **Rédaction** : Emmanuelle Bal, Anne Carrère-Hullin, Simone Feignier, Nadine Guérin, Yan Rodriguez.
Photographies : DGC-AV. **Conception et réalisation graphique** : **TEXTUEL**
Chef de projet : Véronique Deldicque. **Directrice artistique** : Danielle Guigui.
Maquettiste : Aurélie Ducroux. **Réviseur** : Dominique Joubert. **Couverture** : Jean-François Mauboussin. **Photogravure** : Question d'Édition. **Imprimerie** : Torcy Québecor. N° ADEP 1791. Membre de l'Union des Journaux et Journalistes d'Entreprise de France, UJEF.
Abonnement : 22,80 € (27,50 € pour l'étranger), pour 10 numéros. Les demandes sont à adresser à Entre Les Lignes, 54, quai de la Rapée, 75599 Paris Cedex 12
Retraités de la RATP : vos changements d'adresse sont à transmettre par écrit au bureau des Pensionnés, 30, rue Champignonnet, 75889 Paris Cedex 18.

LE DIESTER À L'ESSAI



❓ Les bus du centre de Lebrun roulent au Diester, un biocarburant élaboré à partir d'huile de colza et de gazole désulfuré. Pourquoi la RATP se lance-t-elle dans l'expérimentation de ce diesel vert ?

LAURENCE LE SOUFFACHÉ, pilote du programme bus écologiques à MRB

« La RATP s'est engagée dans une politique de transport propre et cherche à développer l'utilisation d'énergies renouvelables pour son réseau de surface. Près d'une trentaine de collectivités locales utilisent déjà le Diester à 30 % d'ester méthylique d'huile végétale (EMVH) de colza ou tournesol et à 70 % de gazole désulfuré, taux optimal en termes environnemental, technique et réglementaire. L'association de ce carburant avec les filtres

à particules, qui équipent une grande partie de notre parc, devrait réduire de 25 % les émissions de gaz à effet de serre. Cette mesure tient compte de l'analyse du cycle de vie ou écobilan, de la production agricole de colza jusqu'à la combustion du carburant. La taille du centre de Lebrun, avec ses soixante-huit véhicules circulant sur trois lignes parisiennes, convient parfaitement à une gestion maîtrisée de cet essai. Sa mise en œuvre ne nécessite aucune modification sur le matériel existant ni réglage du moteur. On passe du gazole au Diester avec une réversibilité totale. Pour s'affranchir de tout problème, les cuves de stockage ont été nettoyées.

Des opérations spécifiques de maintenance des filtres sont programmées. En collaboration avec les CHSCT Bus et MRB, la médecine du travail, la mission Prévention des risques professionnels et le département SEC, nous procédons à des analyses de qualité de l'air dans le hall d'entretien et de remisage. Cette expérimentation mobilise les compétences de l'entreprise de manière transversale. D'une durée de six mois, elle sera suivie dans le cadre d'un protocole établi avec l'Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie (Ademe). »



LES COULOIRS DE BUS À PARIS

❓ Quel bilan dresse la RATP plus de six mois après l'ouverture des premiers couloirs de bus élargis et sécurisés dans Paris ?

LORENZO SANCHO DE COULHAC, directeur de l'Agence de développement de Paris

« D'ores et déjà, le bilan est positif pour les 28 km réalisés. Sur les trois premiers axes importants traités – Sébastopol, Rivoli, quais rive gauche –, on note une amélioration de la vitesse et de la régularité. Ainsi, enregistre-t-on une augmentation de 3 km/h, quelle que soit la tranche horaire, sur le boulevard Sébastopol, soit une vitesse moyenne comprise entre 12 et 15 km/h, *idem* sur les quais rive gauche. Rue de Rivoli, sur le tronçon central, on a gagné 1,5 km/h. Les gains de temps restent limités en raison des rythmes des feux et des intersections. Pour obtenir une efficacité réelle en termes de régularité, les lignes doivent être traitées sur la totalité de leur parcours. Tout n'est peut-être pas dû aux couloirs, mais le 38 qui bénéficie des aménagements les plus longs comptait, en comparant les quatre premiers mois 2001

aux quatre derniers, 2 400 voyageurs supplémentaires par jour. La mairie de Paris poursuit son programme initial au cours du premier semestre 2002, rues Beaubourg et Saint-Lazare, avenues du Maine et de Longchamp, et enfin boulevards Beaumarchais, Filles-du-Calvaire et du Temple. Ensuite, seront traitées complètement les lignes 27, 38, 91 et 92 qui formeront ainsi le noyau du réseau Mobilien parisien. Les véhicules prioritaires (pompiers, police, Samu) sont autorisés à circuler dans ces couloirs ainsi que les taxis et les vélos. Leur accès devrait peut-être prochainement être ouvert aux médecins et infirmiers urgentistes munis de gyrophare. La cohabitation bus-vélos est vécue positivement par les machinistes qui ne craignent pas d'être doublés, contrairement aux deux-roues motorisées qui représentent un véritable danger. Par ailleurs, les bus n'ont plus besoin de se décaler lors des livraisons. Cela participe sans doute à la baisse notable des accrochages. Quant aux chauffeurs de taxi, ils disent même faire des économies à leur client grâce à des courses plus rapides ! »



NOUVELLE NUMÉROTATION TÉLÉPHONIQUE



? En juin, les numéros de téléphone de tous les salariés de l'entreprise changeront. Pourquoi, maintenant, une nouvelle numérotation ?

MICHEL BRUGGER,
chef de projet nouvelle numérotation (SIT/IST/EPR).

« Aujourd'hui, nous avons utilisé la totalité des accès mis à notre disposition par France Télécom, soit 23 000 numéros composables

de l'extérieur. Il fallait pouvoir répondre rapidement à l'augmentation des besoins. Avec la nouvelle numérotation, France Télécom nous alloue 30 000 numéros de ce type à partir d'un indicatif unique (au lieu de 26), le 01 587. Plus cohérente, elle permettra ainsi aux clients de mieux identifier l'entreprise. Avec cette renumérotation, tous les numéros seront modifiés (préfixes et suffixes, c'est-à-dire les dix chiffres). Elle nous fera par ailleurs renouveler une partie de nos centraux téléphoniques datant de plus de quinze ans et concernant 13 000 abonnés. Cela autorisera le développement progressif en interne de nouvelles fonctions et la création de nouveaux services téléphoniques, tel le portable

d'entreprise avec convergence fixe-mobile. Le basculement de la totalité des numéros se fera en une seule fois, dans la nuit du 14 au 15 juin. Chacun connaîtra à l'avance son nouveau numéro à la mi-mai, notre objectif étant d'assurer la continuité de service. Des outils pratiques sont prévus, comme un kit contenant des planches de *stickers* et des cartes, papier et électronique, afin

de communiquer son nouveau numéro. La maîtrise d'ouvrage de ce projet est assurée par le département Patrimoine, avec un partenariat non seulement technique (département SIT), mais aussi organisationnel et communication (DGC, CML). »



? Un accord de coopération a été signé, le 13 décembre dernier, avec STC (Sistema de Transporte Colectivo), la société exploitante du métro de Mexico. Sur quels domaines porte cet accord et pourquoi la RATP a-t-elle été choisie ?

ACCORD AVEC LE MÉTRO DE MEXICO

JEAN-CLAUDE PARIILLON,
directeur d'opérations,
direction de l'International.

« Cet accord de coopération porte sur la modernisation du métro de Mexico, dont la première des onze lignes a été mise en service en 1967. Il s'agit d'un accord général, concernant aussi bien la rénovation des installations fixes, du matériel roulant, des systèmes de péage que l'amélioration de l'exploitation ou de la gestion des achats. Cette coopération, qui s'étendra sur plusieurs années, devrait rapidement déboucher sur des contrats

d'assistance technique pour RATP International. Elle prévoit également des échanges réguliers entre dirigeants et experts des deux entreprises. La signature de cet accord s'explique par les relations qui existent entre les deux réseaux depuis la construction du métro mexicain, dont l'ingénierie avait alors été confiée à Sofretu, filiale commune RATP-SNCF. Il tient aussi au fait que le métro de Mexico est un réseau "frère", très proche du nôtre – onze lignes de métro, dont dix sur pneus, couvrant 200 km,

desservant 164 stations dans une zone centrale de 9 millions d'habitants, transportant 4,4 millions de voyageurs par jour – et qui a fait largement appel à la technologie française. Cet accord est important, car, après avoir participé à la construction du métro de Mexico, la RATP va maintenant apporter son savoir-faire en matière de modernisation de réseaux : démarche permanente de l'entreprise visant à maintenir un système au plus haut niveau de sécurité et à garantir la qualité des services offerts aux clients. »

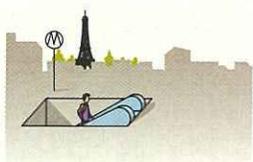
2001 en chiffres

Trafic en augmentation, recettes à la hausse, les chiffres enregistrés par la RATP en 2001 témoignent de sa vitalité.

TRAFIC À LA HAUSSE

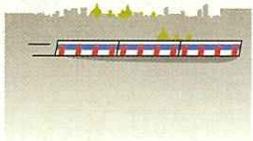
16 % À FIN NOVEMBRE 2001, telle est la hausse enregistrée par le trafic de voyageurs cumulé par rapport à la même période de 2000. Or, cette année-là, le trafic de voyageurs avait été

le plus élevé de toute l'histoire de la RATP (2,6 milliards de voyages). C'est dire que, dans une période difficile, l'activité de l'entreprise a été soutenue et a bien résisté aux aléas de la conjoncture.



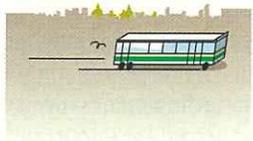
+ 1,8 %

MÉTRO. Une augmentation de 1,8 % par rapport à la même période de 2000. En trafic cumulé à fin novembre, le métro compte donc 1,15 milliard de voyages.



+ 3,3 %

RER. Avec 3,3 % de hausse sur les onze premiers mois de l'année, le RER poursuit sa croissance, mais d'une façon contraire à l'an 2000. C'est en effet la ligne B qui connaît la plus forte croissance avec 6,1 %, et la ligne A qui semble parvenue à un seuil stabilisé avec une augmentation de 1,8 %.



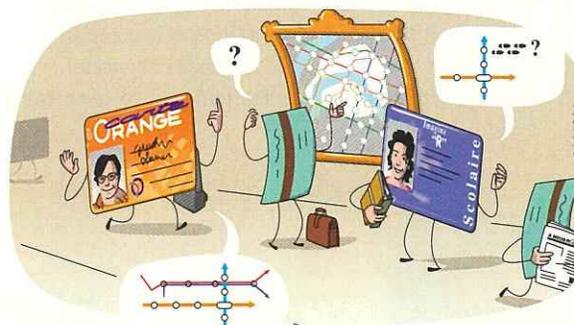
+ 0,9 %

BUS. Le réseau Bus a enregistré une hausse de 0,9 % sur les onze premiers mois de l'année. Pour les lignes PC1, PC2, TVM et les deux lignes de tramway, le pourcentage s'élève à 2,3 %.

RATP. Compte tenu des résultats des onze premiers mois et de la tendance observée au début décembre, le trafic RATP de l'année 2001 devrait atteindre 2,64 milliards de voyages, ce qui correspond à une croissance nette (hors variations de calendrier et autres perturbations) de 1,9 %.

RECETTES 2001

+ 2,8 % 2020,2 MILLIONS D'EUROS, telles sont les recettes cumulées fin octobre 2001, soit une progression des ventes de 2,8 % par rapport à la même période 2000.



+ 18 % **POUR LES ABONNEMENTS ANNUELS.** En cumul, les ventes de la Carte Intégrale et d'Imagine "R" ont donc progressé. En effet, par rapport à novembre 2000, le nombre de porteurs de Carte Intégrale a augmenté de soixante mille – il est actuellement de deux cent cinquante mille – et celui d'Imagine "R" est en hausse de trente-cinq mille (six cent mille porteurs prévus fin 2001).

+ 0,6 % **POUR LES ABONNEMENTS CARTE ORANGE MENSUELLE ET HEBDOMADAIRE.** Une stabilité pour les dix premiers mois. Quant à la vente des billets et de Paris-Visite, ils connaissent une légère érosion due au nombre plus faible de touristes et à la réduction des déplacements occasionnels pour les quatre derniers mois de 2001.

Chiffres novembre 2001

YAN RODRIGUEZ



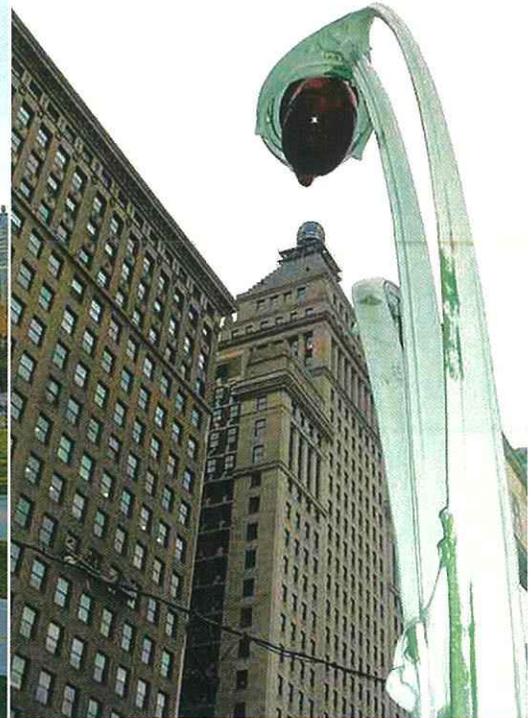
Guimard à travers le monde

- New York, Museum of Modern Art
- Washington, Musée national d'art
- Hassi-Messaoud (Algérie), Compagnie française des pétroles
- Munich, Staatliches Museum
- Montréal, station Square Victoria
- Mexico, station Bellas Artes
- Lisbonne, station Picoas

PHOTOS: F. DEZEYRAUD/M2E



De gauche à droite, Michel Labat, deux collègues américain, Olivier Fluhr, Francis Dezeyraud, Marc Breton.



Chicago est la première ville des États-Unis à recevoir un entourage Guimard sur un réseau en exploitation. Une équipe du département M2E est allée prêter main-forte. Impressions.

French touch à Chicago

Chicago, ses gratte-ciel vertigineux, ses basketteurs du Chicago Bulls et... son entourage Guimard! Marc Breton, peintre, et Olivier Fluhr, serrurier, tous deux du département M2E se sont retrouvés du 17 au 30 novembre à la station Van Buren Street du réseau Métro. Venu relayer leurs collègues arrivés une dizaine de jours plus tôt, ils devaient terminer l'installation de l'édicule. «*L'aventure a bien failli s'arrêter à l'aéroport, car au moment du passage à la douane, il nous a été vraiment difficile d'expliquer, en anglais, au policier ce que nous venions faire! Des Guimard, ils n'en ont jamais vu ici!*» raconte Olivier avec humour. Leur mission consistait à transmettre

leur savoir-faire à l'équipe américaine – deux serruriers, deux maçons et deux peintres – en matière de montage, fixation et décoration.

My patine is beautiful

«*À notre arrivée, seul le soubassement en pierres de comblanchien était posé, les travaux de génie civil réalisés par l'entreprise américaine ayant pris plus de temps que prévu*», précise Marc. La présence d'une interprète facilitait les échanges. Grâce à elle, les deux peintres ont pu prendre en notes la «*recette*» de la patine propre aux entourages Guimard. Mais c'est surtout à travers les démonstrations que le «*coup de main*» se faisait sentir. Olivier

explique: «*Il m'est arrivé de devoir arrêter un geste mal adapté, car il faut savoir où taper sur la fonte, matériau très fragile.*»

Marc et Olivier se félicitent de n'avoir pas connu les rigueurs de l'hiver dans cette ville où les températures s'affolent (+ 40 °C en été, – 30 °C en hiver). Lorsqu'ils sont repartis, il restait uniquement à finir les mains courantes de l'escalier, qui, et pour cause, est chauffé.

Ainsi, la volonté d'Hector Guimard, de diffuser largement ses modèles grâce à la technique du moulage, se trouve-t-elle une nouvelle fois accomplie.

NADINE GUÉRIN

Contrôle : MES et RER en gare routière

Afin de mieux lutter contre la fraude, les équipes du métro et du RER sont désormais sollicitées pour effectuer les contrôles dans les gares routières. Quatre agents témoignent.



«**S**ur un site comme la Défense, un voyageur peut croiser le contrôle itinérant sur la ligne 1, puis le contrôle RER à la sortie des escaliers mécaniques et, en s'engageant dans le bus, se retrouver nez à nez avec les agents du Contrôle Service Bus. On peut imaginer son agacement lorsqu'il lui est demandé pour la troisième fois de présenter son titre de transport! » explique Vincent Belpaume, du contrôle itinérant.

Aussi, pour coordonner l'action des différentes unités présentes sur les pôles multimodaux et rendre plus efficace la lutte contre la fraude, a-t-il été décidé que le contrôle des gares routières, aux terminus, serait réalisé par les équipes du métro ou du RER. « Le taux de fraude étant plus élevé sur le réseau de surface, il semble logique, dans une entreprise multimodale, de solliciter la coopération de MES et RER et de permettre ainsi aux équipes de Bus d'être plus présentes sur les lignes », commente Lionel Crouzier, responsable du contrôle itinérant.

C'est ainsi que des agents du contrôle itinérant et du contrôle ligne A et B se sont rendus sur le terrain pour, dans un premier temps, observer les méthodes de travail du Contrôle Service Bus. « C'est important pour nous de voir comment ils se positionnent, la façon dont ils abordent le bus, puis les voyageurs, ou tout simplement de faire

Pour lutter contre la fraude plus élevée sur le réseau de surface, les équipes du métro et du RER vont assurer le contrôle des gares routières aux terminus des lignes de bus.



De gauche à droite : Marie-Louise Maroussie et Vincent Belpaume, du contrôle itinérant ; Jean Ridet et Laurence Surinach, du Contrôle Service Bus.



PHOTOS : G. ALLIGNON/DCC-AV

D. SUTTON/DCC-AV

attention à ne pas heurter les rétroviseurs placés à hauteur d'homme», précise Vincent. Marie-Louise Maroussie, également au contrôle itinérant, ajoute : « Nous exerçons le même métier avec des techniques différentes mais un objectif commun : lutter contre la fraude. »

Les agents de RER et de MES bénéficient de deux journées de formation

Les rencontres entre collègues ont permis d'échanger leurs impressions sur les pratiques professionnelles respectives. « Je pense que sur la voie publique, espace ouvert, raconte Laurence Surinach, du Contrôle Service Bus, les voyageurs se sentent chez eux alors qu'ils vivent le sous-sol comme un espace fermé. » Laurence explique que les comportements des personnes contrôlées se révèlent alors, selon les lieux, très différents. Marie-Louise confie : « Effectivement, j'appréhende les attroupements sur la voie publique, alors que dans le métro il semble plus facile d'isoler un fraudeur. En revanche, j'apprécierais volontiers de

travailler de temps en temps à l'air libre. » Vincent poursuit : « Nous avons le souci d'adapter la philosophie du Service Attentionné, déjà bien inscrite dans nos relations avec les voyageurs – ne pas retarder un client en règle plus de quinze secondes, ne pas gêner la fluidité... –, à l'environnement propre à Bus que nous découvrons. »

Avant d'intervenir dans les gares routières, les agents de RER et MES bénéficient de deux journées de formation axées sur la tarification, la sécurité, la connaissance des lignes, du secteur géographique...

Ces sessions sont coanimées par des formateurs Bus, RER ou MES. « Même si chaque corps de contrôle conserve son autonomie et son organisation dans cette expérimentation, le fait de se rapprocher va forcément influencer sur les uns et les autres et, pourquoi pas, créer des passerelles entre les départements », imagine Jean Ridet, du Contrôle Service Bus. « C'est, en tout cas, une aide bienvenue pour restaurer la montée par l'avant et préparer l'arrivée de la télébilletique à Bus », conclut-il.

NADINE GUÉRIN

Les unités de contrôle des réseaux

Le Contrôle Service Bus

Un effectif de 672 agents, répartis sur neuf secteurs géographiques de l'Île-de-France : 1. Charlebourg. 2. Saint-Denis. 3. Pavillons-sous-Bois. 4. Noisy-le-Grand. 5. Thiais. 6. (T2) Issy-les-Moulineaux. 7A. Saint-Denis-Ornano. 7B. Montrouge. 8. (TRA) Villepinte.

Le contrôle itinérant à MES

Constitué de 150 agents, répartis dans trois centres, Stalingrad, Montparnasse et Étoile, il vient renforcer le contrôle effectué par les animateurs agents mobiles en équipe de ligne.

Le contrôle RER lignes A et B

Sur la ligne A, il comprend 200 agents en attachement sur quatre secteurs : Châtelet, la Défense, Joinville et Noisy-le-Grand. Les 71 agents du contrôle ligne B sont situés à Massy-Palaiseau.

La RATP et la Caisse des dépôts

La Caisse des dépôts et consignations et la RATP ont arrêté le 18 janvier les principes d'un partenariat qui vise à développer leurs activités de transport public. Ce rapprochement financier s'opère entre leurs filiales respectives.



CDC*

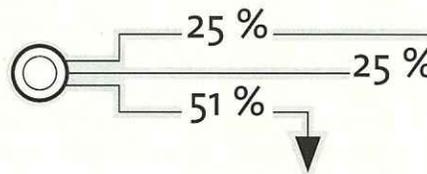
* Caisse des dépôts et consignations

C3D

La Caisse des dépôts et consignations, établissement financier public, a été créée en 1816, pour « gérer en toute sécurité des dépôts d'origine privée réclamant une protection particulière et les employer à des finalités sociales ou économiques d'intérêt public ». Le groupe Caisse des dépôts développement (C3D) est l'une de ses filiales, avec CDC Ixis (banque des institutions et des entreprises) et CNP Assurances. Il assure les services et l'ingénierie pour le développement local dans différents domaines : immobilier (groupe SCIC), transports (Transdev), tourisme (VVF-vacances, Compagnie des Alpes) et ingénierie des infrastructures.

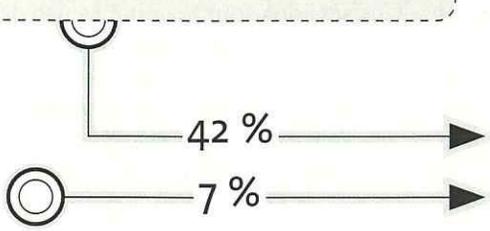
Sao Paulo Imi

La banque italienne Sao Paulo détient 7 % du capital de Transdev, à côté de C3D et du holding créé à l'occasion du partenariat, qui détiennent respectivement 42 % et 51 % du capital de Transdev.



Ho

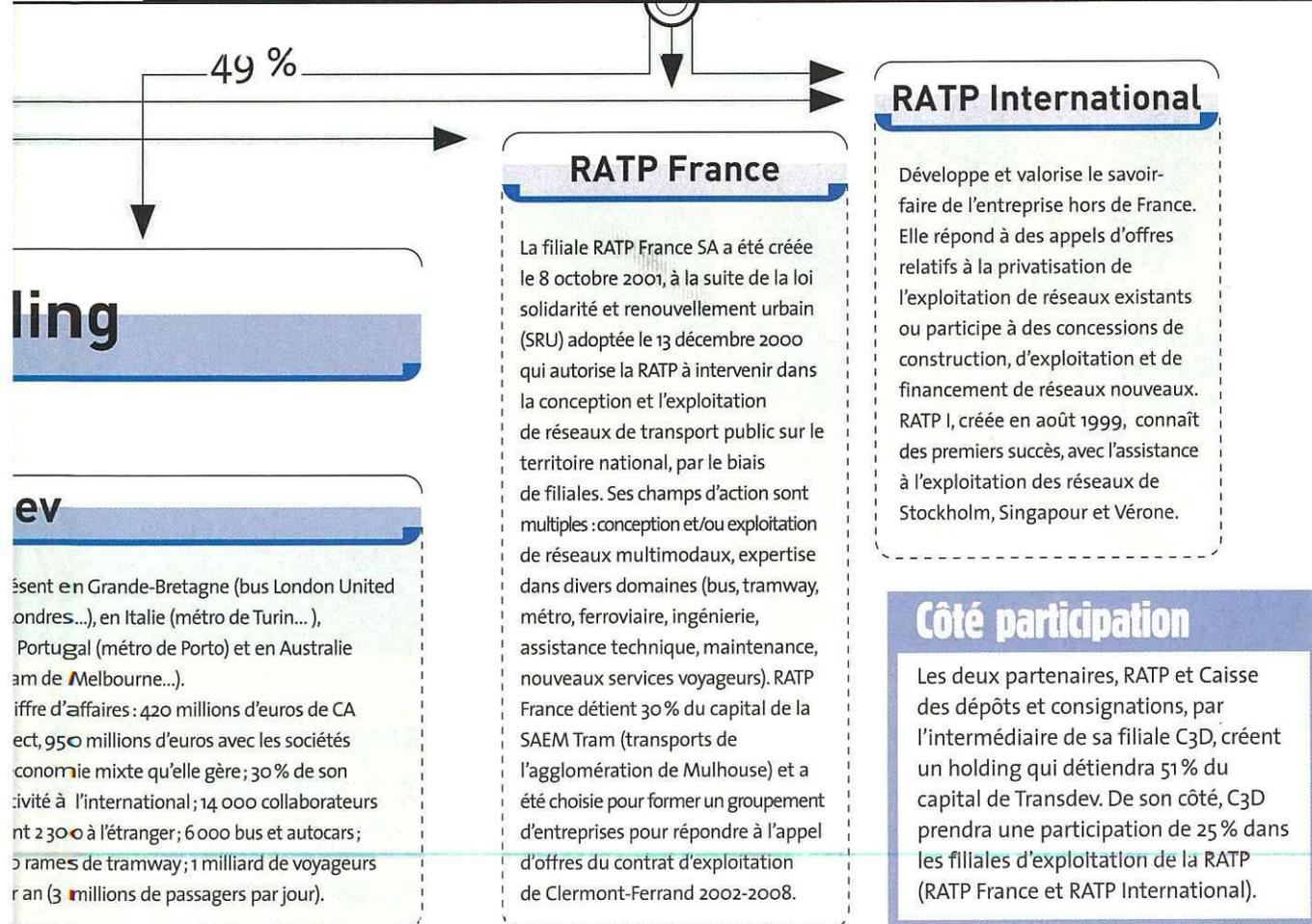
51 %



Tran

Transdev est la filiale transport du groupe Caisse des dépôts développement (C3D). Transdev, l'un des premiers opérateurs français de transport collectif urbain et interurbain, est leader dans l'exploitation de transports en commun en site propre (TCSP) et intervient sur la majorité des projets de TCSP en France et à l'international (métros automatiques de Rennes et Turin, métro de Porto...). Groupe international, Transdev est

Bus et consignations partenaires



RATP France

La filiale RATP France SA a été créée le 8 octobre 2001, à la suite de la loi solidarité et renouvellement urbain (SRU) adoptée le 13 décembre 2000 qui autorise la RATP à intervenir dans la conception et l'exploitation de réseaux de transport public sur le territoire national, par le biais de filiales. Ses champs d'action sont multiples : conception et/ou exploitation de réseaux multimodaux, expertise dans divers domaines (bus, tramway, métro, ferroviaire, ingénierie, assistance technique, maintenance, nouveaux services voyageurs). RATP France détient 30% du capital de la SAEM Tram (transports de l'agglomération de Mulhouse) et a été choisie pour former un groupement d'entreprises pour répondre à l'appel d'offres du contrat d'exploitation de Clermont-Ferrand 2002-2008.

RATP International

Développe et valorise le savoir-faire de l'entreprise hors de France. Elle répond à des appels d'offres relatifs à la privatisation de l'exploitation de réseaux existants ou participe à des concessions de construction, d'exploitation et de financement de réseaux nouveaux. RATP I, créée en août 1999, connaît des premiers succès, avec l'assistance à l'exploitation des réseaux de Stockholm, Singapour et Vérone.

Côté participation

Les deux partenaires, RATP et Caisse des dépôts et consignations, par l'intermédiaire de sa filiale C3D, créent un holding qui détiendra 51% du capital de Transdev. De son côté, C3D prendra une participation de 25% dans les filiales d'exploitation de la RATP (RATP France et RATP International).

ling

ev

ésent en Grande-Bretagne (bus London United Londres...), en Italie (métro de Turin...), Portugal (métro de Porto) et en Australie (tram de Melbourne...).

ffre d'affaires : 420 millions d'euros de CA net, 950 millions d'euros avec les sociétés économie mixte qu'elle gère ; 30% de son activité à l'international ; 14 000 collaborateurs dont 2 300 à l'étranger ; 6 000 bus et autocars ; 500 rames de tramway ; 1 milliard de voyageurs par an (3 millions de passagers par jour).



J.-F. MAUBOUSSIN/DGC-AV

Le dernier forum sur la sûreté de fonctionnement organisé le 14 novembre 2001 à Noisiel portait sur la défense en profondeur.

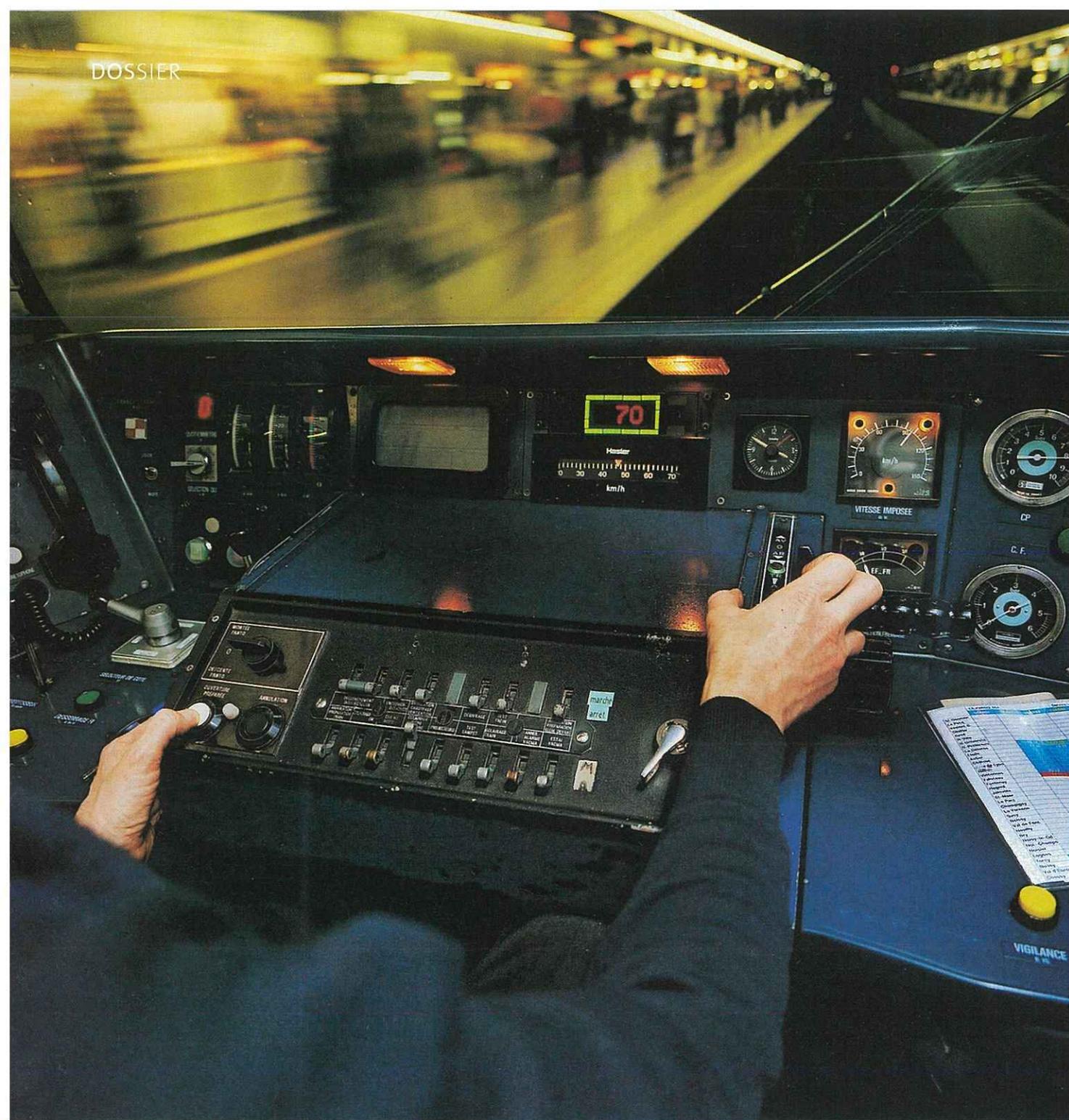
Dossier

RÉALISÉ PAR EMMANUELLE BAL ET YVONNE KAPPÈS-GRANGÉ

Avec la complexité croissante des systèmes de transports, la maîtrise des risques système est devenue un enjeu important pour la RATP qui multiplie les actions sur ce thème. REX, défense en profondeur, approche-système... Le point sur les termes d'un débat qui nous concerne tous.



Objectif sûreté



La sûreté en débat

Depuis quelques années, le vocabulaire de la sûreté de l'entreprise s'enrichit de nouveaux concepts. Il est désormais question d'une maîtrise des risques système globale, intégrant tous types de risques, du ferroviaire à l'environnemental en passant par l'économique.

Le 14 novembre dernier à Noisiel, le quatrième forum sur **la sûreté de fonctionnement** a été l'occasion de relancer la réflexion sur la maîtrise des risques système. Thème choisi : le concept de « défense en profondeur », présenté pour la première fois en public dans l'entreprise.

La notion de « défense en profondeur » est issue du domaine de la sécurité nucléaire. Elle consiste à mettre en place, dans les centrales, plusieurs parades successives et indépendantes les unes des autres afin de prévenir les incidents possibles et leurs conséquences. Utilisée aussi en sociologie sous l'aspect des défaillances humaines et, de plus en plus fréquemment, dans le milieu industriel, elle a intégré le vocabulaire de la RATP voilà près de deux ans. Sa définition, un peu plus large que dans le nucléaire, car tenant compte de l'ensemble du système, réintroduit un autre concept, celui de « **barrière** ». La défense en profondeur apparaît comme « l'ensemble des dispositifs de protection, appelés plus communément barrières, qui permettent d'éliminer les risques ou de les réduire à un niveau acceptable ».

« La défense en profondeur repose sur une approche systémique, tenant compte à la fois de l'environnement, des hommes, de l'organisation interne de l'entreprise, de la documentation existante et de la technique. Ce concept nous aide à définir de façon plus précise notre politique de maîtrise des risques », explique Jacques Valancogne, responsable de l'unité Maîtrise des risques système (MRS).

Offrant une vision globale de la sûreté, la défense en profondeur répond à une préoccupation de l'entreprise : faire prendre conscience à chacun qu'il est personnellement impliqué dans la maîtrise des risques, qu'il est un « maillon de la chaîne ». Ainsi, la sûreté de fonctionnement ne se limite-t-elle pas à la sécurité ferroviaire.

La défense en profondeur, une idée à creuser

Selon Jacques Valancogne, ce concept est pertinent pour plusieurs raisons. D'abord, les systèmes de transports deviennent de plus en plus complexes. Une politique précise de **maîtrise des risques système** est donc nécessaire. Ensuite, l'émergence de nouvelles technologies, tout en multipliant les performances, requiert des précautions supplémentaires. Par exemple, les antivirus (barrière technologique) ou les mots de passe (barrière à la fois humaine et technologique) ont été créés pour prévenir le risque d'intrusion causé par la généralisation de l'informatique et d'Internet. Autre exemple : l'introduction des GSM dans les tunnels ou les stations de la RATP. « Nous avons dû étudier quel était leur impact sur nos équipements. Ainsi avons-nous fait poser des affichettes dans certaines armoires d'équipement interdisant aux agents de la maintenance d'utiliser des portables à proximité, car ils peuvent perturber certains systèmes. C'est de la veille environnementale. »

Autres raisons poussant à l'adoption de la défense ●●●



Sûreté de fonctionnement

La sûreté de fonctionnement traite des aptitudes d'un équipement ou d'un système à assurer entièrement ses fonctions dans un environnement donné. On distingue aujourd'hui neuf aptitudes. Les plus anciennes : la fiabilité, la disponibilité, la maintenabilité, la sécurité, l'ergonomie et les facteurs humains ; et, plus récemment, l'invulnérabilité, l'intégrité et la confidentialité.



Barrière

Une barrière est un ensemble de moyens de protection mis en place pour éviter que ne se produise un événement redouté. Une barrière peut être passive, c'est-à-dire qu'elle existe même s'il n'y a pas d'agression (mur, porte antifeu, rail, contre-rail) ou active (contrôle itinérant, contrôle de vitesse). Les barrières actives se classent en trois catégories : technique (l'ensemble des fonctions est réalisé par la technique), humaine (l'homme agit conformément aux instructions prédéfinies par les procédures) et mixte (mi-technique, mi-humaine).

Maîtrise des risques système

La maîtrise des risques système est un processus de prévention et de protection permettant à une entreprise, un réseau ou une entité donnée, placée dans un contexte de compétitivité, de prendre toutes les décisions qui s'imposent en vue d'optimiser son activité (industrielle, commerciale) sans subir ou faire subir à son environnement des dommages technologiques, économiques et humains, qui mettraient en péril de façon durable et irréversible sa pérennité.

RETOUR D'EXPÉRIENCE... ... OU DE MANŪVEUE ?



REX

Le retour d'expérience (REX) est la gestion au sens large des informations qui proviennent d'un événement. Il consiste à recueillir des informations, les analyser et les transmettre. En résumé, le REX, c'est faire partager son expérience. Ce processus est né en janvier 1995 à la RATP.

●●● en profondeur : l'exigence accrue des voyageurs en termes de sécurité, la nécessaire longévité des systèmes et l'évolution de plus en plus rapide des systèmes de transports.

« Nous n'avons pas toujours le temps de voir quelles sont les conséquences de ces évolutions et cela fragilise nos systèmes. Nous devons par ailleurs progresser dans la maîtrise de la sécurité chaque fois que cela est économiquement raisonnable par rapport au gain attendu », commente Jacques Valancogne.

La mise en application de la défense en profondeur dans l'entreprise passe par l'identification des barrières actuelles, l'évaluation des risques encourus et la mise en place de compléments éventuels à cette défense (barrière améliorée ou nouvelles barrières) si certaines barrières ne sont pas tout à fait adaptées. Le procédé a été appliqué pour la première fois en retour d'expérience (REX) après l'accident de l'atelier Charonne, en novembre. Un train est mis en mouvement alors que ses freins ne fonctionnent pas. Heureusement, il entre dans une camionnette de maintenance stationnant sur la voie, ce qui l'empêche de rejoindre le réseau et d'entrer en collision avec un autre train... « Nous commençons par chercher les barrières. Ensuite, nous essayons de comprendre pourquoi elles ont été franchies. Cette méthode est plus explicite et exhaustive que la démarche que l'on suivait auparavant : nous cherchions seulement où les procédures n'avaient pas été appliquées sans regarder comment elles s'agençaient, insiste Jacques Valancogne. Il y a toujours eu des barrières. Ce qui est important actuellement, c'est de les expliciter, d'instaurer des liens entre elles et de retrouver ainsi la vue globale de notre système. »

Les dix commandements de la sûreté

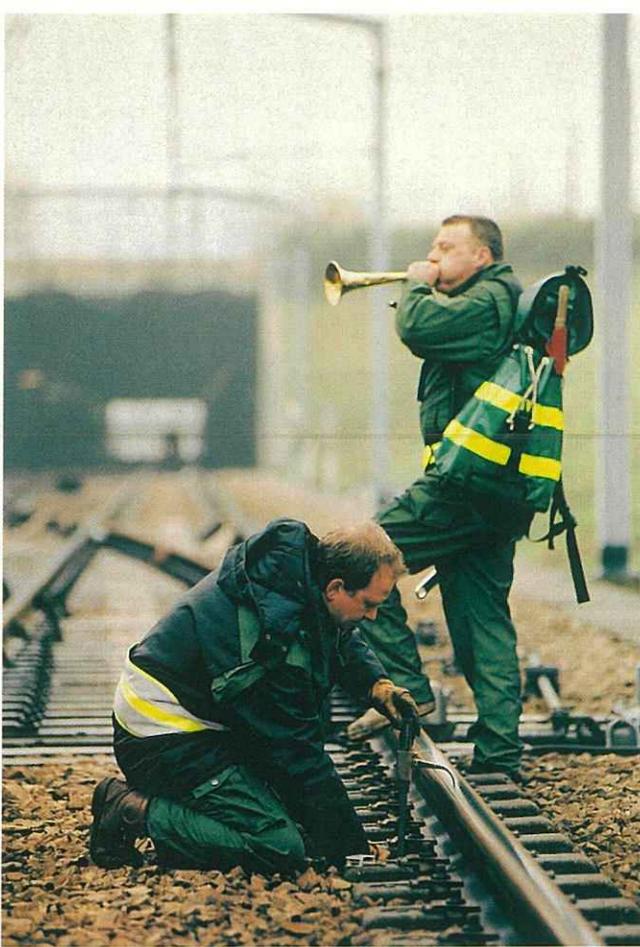
Voilà plusieurs années, Claude Hennebert, aujourd'hui délégué du directeur au pôle Opérations a eu l'idée de rédiger une liste des dix commandements de la sûreté de fonctionnement. Elle n'a pas pu voir le jour mais récemment, l'unité Maîtrise des risques système (MRS) a repris ses dix commandements pour maîtriser les risques en les illustrant. Voici ces préceptes... que l'on peut déjà apprendre par cœur !

1. J'attache la plus grande importance à l'état de sécurité de référence.
2. Je respecte la réglementation et les procédures en vigueur.
3. Je coordonne étroitement mon activité avec celle des autres.
4. Je note soigneusement chacune de mes actions.
5. Je demande systématiquement conseil quand je ne sais pas quoi faire.
6. J'accepte d'être contrôlé et de contrôler moi-même.
7. J'adapte en permanence mes connaissances pour bien exercer mon métier.
8. Je redouble de vigilance en présence d'une situation dégradée.
9. Je signale sans délai et avec précision à ma hiérarchie tout incident ou imperfection.
10. Je sais reconnaître l'erreur que j'ai commise.

Dans l'analyse des risques, les facteurs humains sont essentiels

L'introduction du concept de défense en profondeur est programmée sur plusieurs années. Des séminaires et des groupes de travail à partir de cas précis s'organisent, destinés à construire, petit à petit, un référentiel. « Une fois construit, nous modéliserons notre référentiel en base de données accessible à chacun », ajoute Jacques Valancogne. Autre point primordial : la vérification du référentiel, « car il faut veiller à ce qu'il n'y ait pas de trous ». En outre, pour permettre le suivi de cette défense et ses corrections nécessaires pour éviter sa dégradation, un prototype de tableau de bord mensuel, moyen de mesure des risques établi à partir d'indicateurs et de graphiques, est en cours de validation. Dans l'analyse des risques, les facteurs humains sont essentiels. Ils retiennent particulièrement l'attention de l'entreprise actuellement.

L'évolution des mentalités tend vers une baisse de l'étonnement face à certaines situations de risques. La transgression des règles, notamment celles du code de la route, fait légion. Beaucoup se sont aussi accordés pour constater la perte de certains réflexes de base, à cause, notamment... des progrès réalisés en matière de sécurité ! « Dans les années 1970, il y a eu énormément d'incidents, liés à la moder- ●●●



D. Dupuy/DGC-AV

La sûreté de fonctionnement concerne tous les métiers de l'entreprise (ici un parcourer de voie et un parcourer protecteur sur la ligne A du RER).

●●● nisation des ressources, comme le changement de matériel après l'abandon du Sprague, raconte Alain Caire, contrôleur général de sécurité. Ils ont alors développé la réactivité du personnel face aux signaux d'alerte. Aujourd'hui, la fréquence des incidents a été divisée au moins par cinq. La vigilance et la réactivité ont tendance à se perdre. Dans un tel contexte, il faut rappeler l'importance du retour ●●●

QU'EST-CE QUE JE FAIS ?
LE GUIDE DES PROCÉDURES
EST EN FEU ?



Procédure

Formalisation de la meilleure pratique dans une situation donnée. Par exemple, c'est à la suite de l'accident de Couronnes, en 1903, que le système d'alimentation d'énergie du métro a été instauré avec ses procédures. D'abord développées à l'exploitation, les procédures sont apparues plus récemment à la maintenance et dans la conception.

●●● d'expérience. En parallèle, une utilisation plus intensive d'outils de formation comme les simulateurs paraît indispensable pour mettre régulièrement les agents en situation. »

Outre ce renforcement de la simulation, le critère « maîtrise des risques » dans les tests de sélection à l'embauche ou dans la promotion devrait être affiné.

« La sécurité n'est jamais acquise définitivement. Il faut toujours être vigilant, se poser les questions », conclut Jacques Valancogne.

« Regarder les choses avec une capacité d'étonnement »

par Jean-Paul BAILLY.

« La maîtrise des risques est notre responsabilité collective majeure. Elle constitue, en effet, le fondement de notre entreprise de service public par le biais de toute une série de délégations



B. MARGUERITE/DGC-AV

que nous ont conférées les pouvoirs publics.

Elle est la condition *sine qua non* de notre image et de la maîtrise de l'ensemble des risques. On a parlé de l'approche système. Il est clair qu'aujourd'hui les risques liés à l'environnement, à des défauts de sécurité ou aux dysfonctionnements eux-mêmes, aux risques économiques, sont des enjeux majeurs. Mais il y a un point sur lequel j'aimerais particulièrement insister : dans l'analyse des risques, il faut apprendre à regarder différemment les choses, avec une capacité d'étonnement. Notre sécurité repose sur un certain nombre de postulats.

Ces *a priori* sont-ils toujours bien fondés ?

Le président d'Air France, par exemple, me parlait de la sécurité aérienne et de ce qui s'est passé malheureusement le 11 septembre à New York.

Il remarquait : « Au fond, la sécurité aérienne repose sur un certain nombre de postulats fondateurs.

L'un d'eux précisait : il n'y a pas de kamikazes.

Toute la sécurité est fondée sur le fait que quelqu'un qui veut embarquer une bombe n'est pas dans l'avion.

Premier postulat contourné. Un second postulat

assurait : de toutes façons, on a toujours l'équipage

et, quoi qu'il arrive, il est indispensable. Second

postulat contourné. » Peut-être, à notre tour, devrions-nous

interroger les postulats qui fondent notre

sécurité pour anticiper leur possible contournement.

Dans l'analyse des risques, il faut tenir compte de

notre environnement et des comportements humains. »

Échange d'expérience, sûreté renforcée

J.-F. MAUBOUSSIN/DGC-AV

La RATP n'élabore pas en solitaire sa sûreté de fonctionnement. Les échanges avec d'autres entreprises, la participation à des colloques ou la publication d'ouvrages affinent sa réflexion et la construction d'un système toujours en évolution.

En France, de nombreux rendez-vous ponctuent la réflexion sur la sûreté de fonctionnement : des forums, des colloques, dont un congrès dénommé «λ» tous les deux ans, que la RATP organise en partie avec l'Institut de sûreté de fonctionnement (ISDF), société savante réunissant les grandes entreprises des secteurs pétrolier, électrique, aéro-

À lire...

Et si les risques m'étaient comptés (éditions Octares), cosigné par Guy Planchette, ex-délégué général à la Maîtrise des risques système, Jean-Louis Nicolet, spécialiste des risques industriels, et Jacques Valancogne (MRS). Un deuxième livre plus pratique sur les risques en entreprise est en préparation.

**ON VIENt À L'HÔPITAL
POUR CHOPPER DES
MALADIES!**



nautique, etc., auxquels la RATP participe activement à travers des communications.

Ces échanges permettent d'affiner le savoir-faire de l'entreprise dans le domaine de la sécurité, de reprendre les meilleures idées ou d'en transmettre, comme le REX ou la défense en profondeur.

Raisonner en termes de chaînage des risques

Ainsi, lors du forum sur la maîtrise des risques système, la parole a été donnée au directeur des ressources humaines de l'Assistance publique-hôpitaux de Paris (AP-HP), Younès Benanteur. Il a décrit l'installation de la défense en profondeur à l'hôpital. S'adressant aux représentants de la RATP, il a annoncé d'emblée : « Nous avons la même problématique. Nous devons intégrer les critères d'exploitation et de maintenabilité en amont, dans la conception de nos hôpitaux. Il faut également décroiser les approches professionnelles et lutter contre les corporatismes. » Et Jacques Valancogne, responsable de l'unité Maîtrise des risques système (MRS) de préciser : « À la RATP, nous possédons une culture sécurité depuis toujours, au moins dans le domaine ferroviaire. À l'hôpital, cette culture n'existait pas partout, des procédures sont donc à écrire dans certains secteurs. »

Younès Benanteur préconise une approche systémique pour maîtriser les risques. « La notion de chaînage de la sécurité me paraît pertinente. En outre, la sécurité d'une chaîne passe par tous les maillons et il n'y a pas de petit maillon. » Ainsi, poursuit-il, « l'agent hospitalier a plus d'importance pour limiter les infections nosocomiales que le grand chef de service qui, lui, passera en coup de vent dans l'unité ». À l'hôpital, le premier réflexe reste de se laver les mains. « Nous sommes éduqués pour le faire entre vingt et trente fois par jour à l'hôpital. Pourtant, on ne le fait pas. »

Des gestionnaires de fonction à la RATP

Tout comme les théoriciens de la sûreté de fonctionnement à la RATP, Younès Benanteur recommande aussi une approche fonctionnelle des problèmes. « Il faut connaître les liens existant entre les fonctions, par exemple, acheter, réceptionner, stocker, distribuer, payer le fournisseur. En cas de problème sur l'une d'entre elles, on peut tout de suite voir quelle est la conséquence sur les autres et maîtriser les risques. » À la RATP, cette méthode pourrait être instaurée par des « gestionnaires de fonction », qui veilleraient à la sûreté de fonctions transversales, comme la fonction « ventilation-désenfumage », la fonction « guidage », au ferré notamment. La capitalisation du savoir, dans le domaine de la sûreté, est déterminante. Ces débats y participent.

**DE METS DES GANTS
POUR VOUS PARLER...**



Sûreté : qui fait quoi ?

La sûreté de fonctionnement est décentralisée dans l'entreprise. Dans les départements techniques et d'exploitation, des missions « inspection », rattachées directement aux directeurs de département, vérifient la bonne application des procédures. Des cycles de formation régulièrement dispensés par l'encadrement visent à maintenir l'attention de chacun. La sûreté de fonctionnement est utilisée dans les unités d'études de conception et de réalisation, ainsi que dans les unités d'ingénierie de maintenance.

Il existe aussi deux unités spécialement dédiées à ce sujet : l'unité Système incendie (SI) et l'unité Maîtrise des risques système (MRS), parties constitutives du contrôle général de sécurité, garant de la bonne marche de l'ensemble des processus d'entreprise concourant à la sécurité. L'unité MRS, qui compte douze personnes, a un rôle de sensibilisation à la maîtrise des risques dans l'entreprise, de manière transversale. Elle est chargée de l'animation du retour d'expérience (REX) et intervient aussi pour des audits, de l'expertise et du suivi d'exploitation. Elle anime un site intranet très complet sur la maîtrise des risques système*.

Enfin, un « réseau sûreté de fonctionnement », avec un correspondant dans chaque département, a été mis en place en janvier 1993 pour développer les échanges d'expérience en matière de sûreté à l'intérieur de l'entreprise et instiller « un état d'esprit d'entreprise ». Les correspondants participent notamment aux deux réunions plénières annuelles, aux groupes de travail, aux commissions (communication, accidentologie-benchmarking, REX, formation...) et à l'édition du journal *SDF Info*.

* Cliquez sur « Maîtrise des risques système », rubrique « tous les sites » sur intranet ou taper l'adresse suivante : <http://intraief.lyon-bercy.ratp/dgmr>

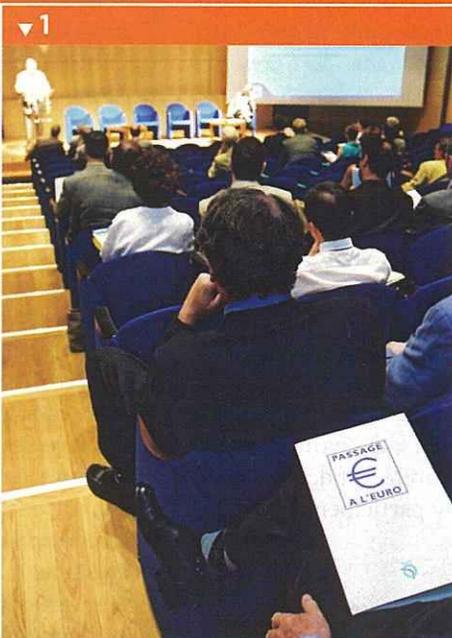
Les héros de l'euro

Depuis 1997, la RATP se préparait au passage à l'euro. Le basculement vers la nouvelle monnaie s'est déroulé sans bogue, grâce au concours de différentes unités et départements de l'entreprise. Coup de chapeau.

1 L'EURO EN DÉBAT

De nombreux rendez-vous internes ont jalonné les quatre années de travail de l'entreprise sur l'euro, organisés sur l'initiative des départements, des responsables d'actions majeures (système de gestion d'entreprise, système de paie, etc.) ou de la Délégation générale pour l'euro, créée en 1997. Ils ont permis à l'ensemble de la RATP de suivre de près l'avancement du projet.

J.-F. MAUBOUSSIN/DGC-AV



3 FEUILLES DE PAIE ET FACTURES EN EUROS

Depuis octobre 2001, cent vingt mille feuilles de paie ont été éditées en euros par l'unité Paie. L'exercice comptable se tient dans la monnaie européenne depuis le 1^{er} janvier 2001, les achats et les marchés depuis février 2001 (1 milliard d'euros pour deux cent quarante mille factures).

▼ 3



▼ 2

2 EUROFORMATION

Plusieurs centaines de « formateurs relais » (Bus, Métro et RER) ont initié plus de dix-huit mille agents au changement de monnaie pendant l'automne. Théorique et pratique, la formation durait en moyenne une journée.

B. MARGUERITE/DGC-AV



7 JOUR J

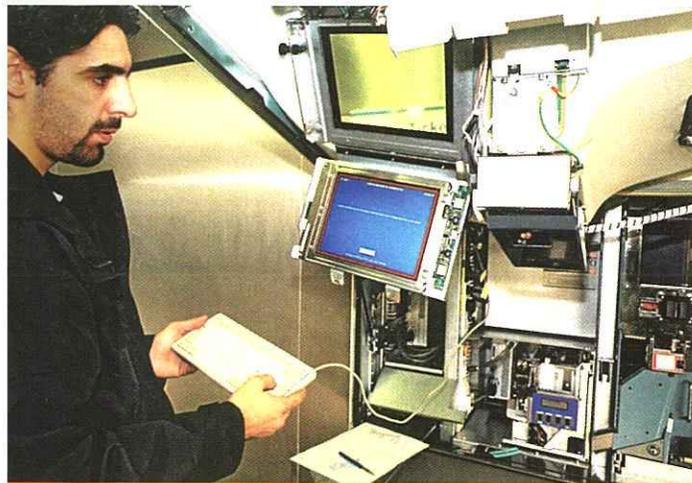
Ce jour-là, au petit matin, les agents de l'exploitation ont soigné les sacs d'euros des armoires pour constituer, fébriles, leurs premières caisses en euros. Au total, la RATP a commandé 120 tonnes de pièces en euros.



B. MARGUERITE/DGCC-AV

4 ANIMATIONS TOUS HORIZONS

« Village de l'euro » avec achats à Miromesnil, stands sur la ligne A du RER et ligne 1... Ces animations ludiques ont fleuri sur le réseau en novembre et décembre.



▲ 5

5 ÉQUIPEMENTS DE VENTE RECONFIGURÉS

Les logiciels de huit cent soixante-dix Adup, cinquante-six Adum, huit cent quatre-vingts TPV et des systèmes centraux de vente ont été reconfigurés pour gérer la nouvelle monnaie. Une conception et une réalisation de l'unité Ingénierie des systèmes de vente (SIT-ISV) et de la maîtrise d'ouvrage Saveur (CML), livrées aux unités Péage et monétique (MEE) et Installations locales du transport voyageurs (SIT).

8 ACCOMPAGNEURS EURO

L'information aux voyageurs s'est articulée autour de l'opération « Ensemble sur la ligne euro », du 2 au 18 janvier. Dans le métro, mille deux cents accompagnateurs euro en gilets jaunes aidèrent les voyageurs à utiliser la nouvelle monnaie. Un dépliant d'information et une règle franc-euro leur a aussi été distribuée et une décoration spécifique ornait tourniquets et recettes. Exceptionnellement, des crieurs, acteurs professionnels, distribuaient un numéro spécial euro d'*À nous Paris*, tiré à 1 million d'exemplaires.



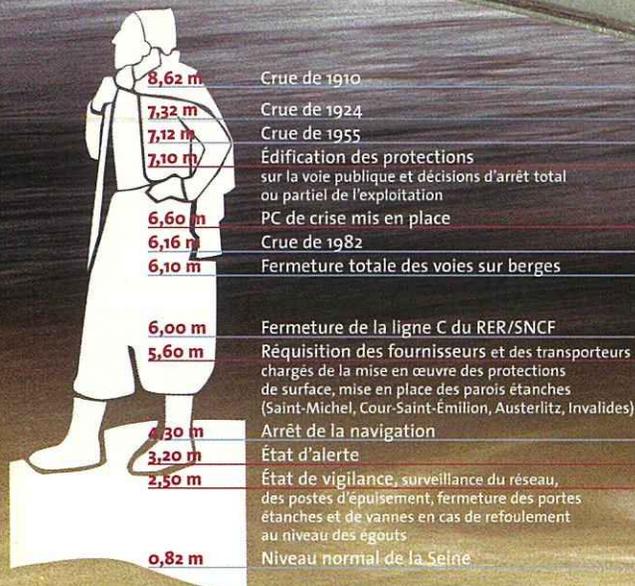
B. MARGUERITE/DGCC-AV

6 LES EUROS ARRIVENT

Les équipes de l'Inspection des recettes et du Contrôle des recettes (MES) ont collecté, compté et préparé des sacs de 44 kilos d'euros chacun, destinés aux nouveaux fonds de caisse. Ils sont restés sous scellés dans des armoires jusqu'au 1^{er} janvier. À Bus, les responsables de vente et les équipes de la caisse ont préparé plus de huit cents kits de 31 euros et, au RER, les unités opérationnelles des gares des lignes A et B ont géré l'approvisionnement.

EMMANUELLE BAL

Niveau de la Seine au pont d'Austerlitz



Les spécialistes sont formels : la Seine devrait déborder au cours de ce siècle comme elle l'a fait en 1910. Pour la RATP, pas question de se laisser surprendre. Un dispositif de prévention est déjà en place.

La Seine sous haute surveillance

La RATP l'a annoncé : elle est prête à faire face à la nouvelle « crue du siècle ». Après les montées exceptionnelles des eaux de 1658, 1740 et 1910, les services spécialisés, notamment l'IIBRBS*, s'attendent à de nouveaux débordements, du type 1910, au cours de ce nouveau siècle. Il a en effet plu abondamment depuis 1998 avec, en 2000-2001, la plus forte pluviométrie enregistrée depuis les premiers relevés de 1873. Par conséquent, le sous-sol est gorgé d'eau et les nappes phréatiques saturées. Et ce, malgré l'existence des barrages-réservoirs établis en amont de Paris sur la Seine et ses affluents, la Marne, l'Aube

et l'Yonne, l'enfant terrible. La Seine est donc plus que jamais sous haute surveillance et la montée de ses eaux suivie en permanence par le Centre d'annonce des crues. La mesure est réalisée au pont d'Austerlitz, avec un point chaque matin à 7 heures, des prévisions sur vingt-quatre heures et les tendances pour les jours suivants.

Huit cents personnes mobilisées en cas de crue

La RATP s'est préparée à ce risque d'inondation. Depuis 1997, un groupe de travail réunissant les départements concernés (M2E, EST, SEC, PAT et

la direction générale) a actualisé les consignes existantes et élaboré un plan de protection contre le risque inondation (PPRI), qui se fixe trois objectifs. Tout d'abord, empêcher l'eau d'envahir les installations. On a donc listé les points à protéger en surface. Au nombre de quatre cents (sur les trois mille existants), il s'agit d'accès de métro, de bouches d'aération et des grilles de ventilation. En complément, cinquante portes étanches, soixante-cinq mille parpaings, 900 mètres linéaires de murs de soutènement en L de 1,5 à 2,5 mètres de haut, 2 000 tonnes de mortier sont nécessaires à la réalisation des protections et des accords ont

été passés avec des fournisseurs. L'édification des protections en cas de crue doit être réalisée en trois jours. Elle mobiliserait huit cents personnes, dont la moitié serait du personnel RATP. En tout premier lieu, il faudrait intervenir sur les correspondances avec la ligne RER C de la SNCF rapidement inondable, essentiellement à Saint-Michel. Sont concernés notamment, en raison de l'altimétrie des lieux, la station Cour-Saint-Émilien de la ligne 14, le pôle Gare-de-Lyon et les immeubles Lyon-Bercy et Lachambeaudie.

110 kilomètres de tunnels sauvés des eaux

Deuxième objectif, l'évacuation des eaux provenant, par exemple, d'infiltrations plus importantes que prévues ou de liaisons avec des tiers non protégés, telles les entrées directes avec les grands magasins. En temps normal, les installations de la RATP font l'objet d'une surveillance régulière pour faire face aux infiltrations d'eau, notamment au niveau des franchisse-

ments de la Seine, et les postes d'épuisement sont vérifiés chaque automne (*voir ELL avril 2001*). En cas d'alerte, la surveillance de la centaine de postes d'épuisement « sensibles aux crues » serait renforcée ainsi que celle des drains de voie canalisant les eaux vers les postes d'épuisement et vers les égouts.

Le troisième objectif est de mettre le matériel roulant à l'abri. Chaque ligne a fait l'objet d'un plan de prévention spécifique, qui liste les actions à mener par l'exploitant en fonction de la montée des eaux et précise les secteurs de ligne non inondables pour le garage des trains. Selon une étude des grands lacs de la Seine (IIBRBS), une crue de l'ampleur de celle de 1910 toucherait 800 000 personnes dans la région parisienne, recouvrirait 40 000 hectares, et les dégâts s'élèveraient à 5 milliards d'euros. Pour la RATP, ce plan dont le coût est estimé à 2 millions d'euros permettrait d'éviter que 110 kilomètres de tunnels ne soient noyés et mettrait le matériel à l'abri des eaux. Sans la mise en œuvre de ce plan, les dommages

sont estimés de 1 à 4 milliards d'euros et il faudrait cinq années pour remettre en état les installations des réseaux.

SIMONE FEIGNIER

* IIBRBS: Institution Interdépartementale des barrages-réservoirs du bassin de la Seine

Les barrages ne suffiraient pas...

Le bassin de la Seine, en amont de Paris, est soumis périodiquement à des inondations qui se produisent le plus souvent en hiver. Elles sont causées par des pluies intenses qui provoquent l'arrivée simultanée des pointes de crue des différents affluents de la Seine.

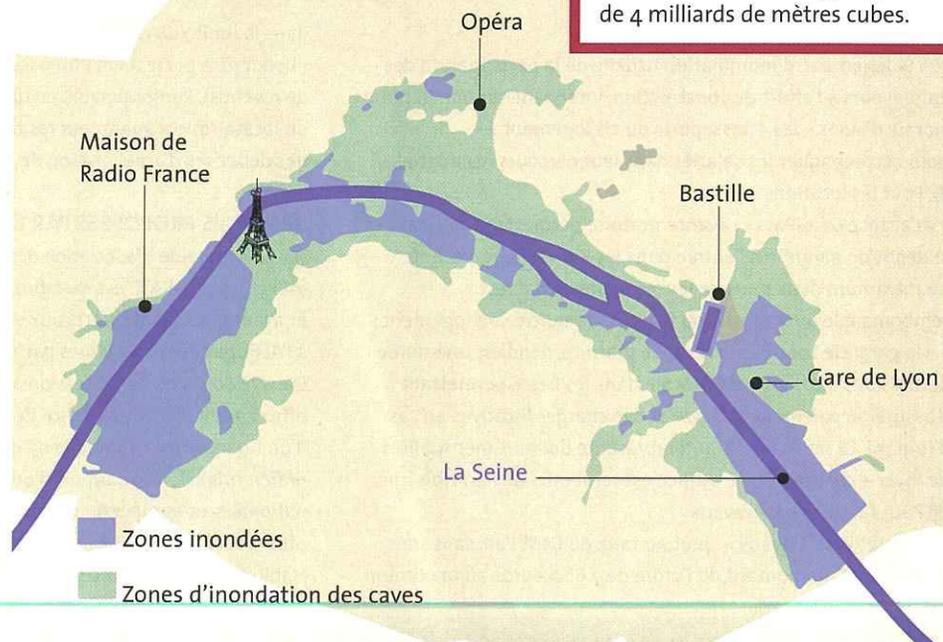
Les barrages-réservoirs créés sur la Seine, la Marne, l'Aube et l'Yonne, pour réguler le débit des eaux, se révéleraient insuffisants en cas de crue exceptionnelle, mais en diminueraient toutefois les conséquences.

Ils sont partiellement remplis en décembre-janvier et pleins en mars-avril afin de constituer une réserve pour la période estivale. De plus, leur capacité maximale, 800 millions de mètres cubes, est relativement faible par rapport au débit d'une crue « type 1910 », de 4 milliards de mètres cubes.

Les plus hautes eaux connues à Paris

Légende de la carte de 1910 situant les zones d'inondation des caves.

Les aménagements réalisés en bordure de Seine par la Ville de Paris depuis 1910 constituent actuellement une protection partielle en regard d'une crue 1910 (8,62 mètres), certaines zones n'étant protégées que jusqu'à 7 m 30. Les 12, 13 et 15^e arrondissements sont particulièrement vulnérables.



Pour suivre l'évolution des eaux de la Seine : Minitel 3615 EAUSEINE, tél. : 01 45 86 75 09 et Internet : www.environnement.gouv.fr



Aides au logement : rendez-vous à l'Espace Habitat

Dans le cadre du Nouveau Contrat Social, la RATP développe une politique dynamique et ambitieuse en faveur du logement de ses agents. Pour les conseiller de manière personnalisée dans leurs choix et les aider dans leurs démarches, l'Espace Habitat les informe sur les services qui leur sont proposés.

LES AIDES À L'HABITAT PROPOSÉES PAR L'ENTREPRISE

LES PRÊTS ET LES CAUTIONS

Chaque année, ce sont environ sept cents agents qui accèdent à la propriété pour leur résidence principale et qui bénéficient selon le cas :

- d'un prêt par ménage sur le 1 % logement au taux de 2 % et d'un montant pouvant varier de 13 720 à 16 770 euros si la résidence est neuve ou si la construction date de plus de vingt ans et comporte des travaux qui représentent au moins 25 % du coût de l'acquisition ;
- d'un prêt par agent au taux de 2,5 % (pour 2001) d'un montant pouvant varier de 8 400 à 13 800 euros sur les fonds propres de la RATP ;
- de la caution de l'entreprise pour les emprunts bancaires

si l'organisme retenu par l'agent a passé une convention avec la RATP.

Par ailleurs :

- 500 prêts d'environ 2 200 euros sont accordés pour l'amélioration de l'habitat au taux de 3,5 % ;
- 100 prêts d'environ 1 700 euros au taux de 3,5 % pour les retraités.

LES LOGEMENTS LOCATIFS

Le Point Habitat prospecte le marché locatif social et réserve des logements au profit des agents. Il instruit les demandes des candidats, les conseille et les accompagne dans le montage de leurs dossiers.

Chaque année, ce sont plus de sept cents familles qui bénéficient ainsi d'un logement locatif.

LES AIDES EXTERNES À L'ENTREPRISE

LES PRODUITS DU 1 % LOGEMENT

Le 1 % logement, dénomination usuelle de la participation des employeurs à l'effort de construction, intervient sur une gamme élargie d'aides – les « passeports du 1% logement » – pour accompagner les salariés dans leur parcours résidentiel.

- Pour les locations
 - « L'avance Loca-Pass » : avance gratuite permettant de financer le dépôt de garantie à l'entrée dans les lieux. Elle représente au maximum deux mois de loyer en principal et est remboursable au moment où le locataire quitte son logement ;
 - « la garantie Loca-Pass » : avance gratuite, pendant une durée de trois ans à compter de l'entrée dans les lieux, permettant d'assurer le paiement du loyer et des charges locatives en cas d'impayé. Le montant garanti représente dix-huit mensualités de loyer + charges. Cette avance est remboursable en trois ans.
- Pour financer des travaux
 - « Le prêt Pass-Travaux » : prêt au taux de 1,5 % l'an, sans frais de dossier d'un montant de l'ordre de 7 600 euros au maximum

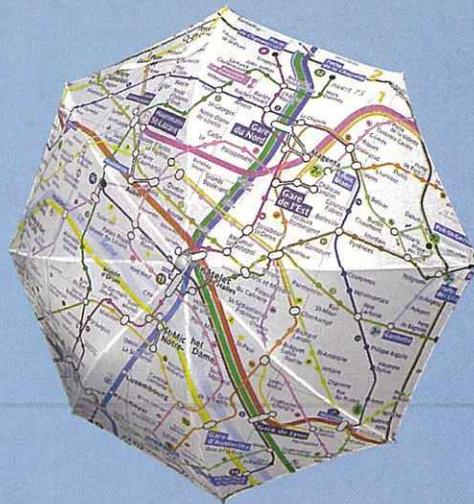
dans la limite du coût des travaux et sur présentation de factures (il peut être porté à environ 9 100 euros sous certaines conditions de revenus). Remboursable en dix ans, il permet aux propriétaires ou locataires occupant leur résidence principale, de financer des dépenses d'amélioration de leur logement.

DES AIDES PROPOSÉES PAR DES ORGANISMES EXTÉRIEURS

Dans le cadre de l'Association des entreprises pour le logement (AEPL), dont la RATP est membre, des services nouveaux et avantageux sont offerts aux salariés des entreprises adhérentes à l'AEPL par des organismes partenaires de cette association. Dans le domaine de l'accession à la propriété, un organisme offre gratuitement un service de conseil et d'aide pour l'obtention d'un financement immobilier à des conditions tarifaires préférentielles, et ce, auprès d'un large éventail de banques nationales et européennes. En matière d'assurances, une société offre des réductions tarifaires pour l'assurance Multirisque Habitation et l'assurance automobile.

YVONNE KAPPÈS-GRANGÉ

POUR EN SAVOIR PLUS : PRÊTS ET CAUTIONS (01 53 4)6 43 74, LOGEMENTS LOCATIFS (01 53 4)6 44 97.



G. DUMAX/DGC-AV

Plus de cent soixante-dix produits sont proposés à la vente.

Du nouveau à la boutique métro

Cinq mille, c'est le nombre d'articles vendus pendant le mois de décembre à la boutique des produits dérivés de Châtelet-les-Halles.

Depuis cette date, de nouveaux objets ont fait leur apparition comme le parapluie pliant reprenant le plan de métro, les chaussons Guimard,

Champs-Élysées, Palais-Royal-Musée-du-Louvre en éponge, les sacs à dos transparents avec ticket vert ou ticket tarif réduit... Des tarifs réduits qui sont proposés à l'ensemble des agents de l'entreprise avec une remise de 20 %. Pour découvrir ces nouveaux articles, rendez-vous à la boutique « Métro &

Bus Paris, Objets du patrimoine », salle d'échanges de la gare de Châtelet-les-Halles, côté correspondance avec la ligne 4. Ouvert du lundi au vendredi de 8 heures à 19 h 30 sans interruption. Contact - Remy de Biasi, Tothème 54, tél. : (01 48 0)4 23 88.

LE DIESTER À L'ESSAI

Depuis le 5 février, les soixante-huit bus du centre de Lebrun roulent au Diester (Xéol vert)*, un mélange de gazole désulfuré (70 %) et d'ester méthylique d'huile de colza ou de tournesol (30 %). L'utilisation de ce biocarburant, pour une durée de six mois, fait suite à une décision du conseil d'administration. L'objectif est de réduire les émissions de gaz à effet de serre et d'évaluer les conditions d'utilisation en association avec les filtres à particules. Ce projet totalement réversible ne nécessite pas d'adaptation particulière des véhicules.

* marque Total

PROMOMÉTRO EN LIGNE



J.-F. MAUBOUSSIN/DGC-AV

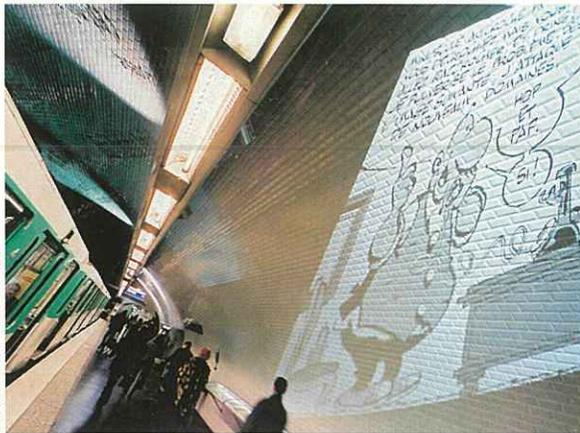
Cinq cent vingt boutiques et mille huit cents automates (distributeurs automatiques de billets de banque, cabines photographiques, automates pour

cartes de visite, distributeurs de boissons, de confiserie, de journaux...), c'est le nombre d'espaces commerciaux que l'on trouve sur l'ensemble du réseau.

Pour permettre aux voyageurs de trouver la ou les boutique(s) située(s) sur leur parcours, le site www.metro-commerces.com est à leur disposition.

Quand le métro coince la bulle

B. MARGUERTE/DGC-AV



Cette année, pour la première fois, la RATP fait écho au Festival de la bande dessinée d'Angoulême sur son réseau. Du 14 au 28 janvier, les quatre vitrines de la station Saint-Germain-des-Prés ont été décorées avec les albums, présentés ouverts, des quarante et un sélectionnés du prix Alph-Art. L'animation se poursuit jusqu'au 4 mars avec un gros plan sur

les albums des six lauréats : Christophe Blain (meilleur album, *Isaac le pirate*), Kaz (dialogue), Jacques Tardi et Jean Vautrin (dessin), Marjane Satrapi (scénario), Blanchin (premier album) et Arleston et Maurier (jeunesse). Des textes et images sur la création en bande dessinée sont projetés sur les pieds-droits de la station. **Contact - Éloi Le Mouël (ETI), tél. : (01 44 6)8 36 19.**

LA FÊTE DU TIMBRE À LA MAISON DE LA RATP



Boule et Bill seront les héros de la Fête du timbre, organisée en France les 16 et 17 mars, et qui se tiendra, pour Paris, à la Maison de la

RATP. La Poste – avec un bureau temporaire pour l'émission du timbre premier jour –, l'Association pour le développement de la philatélie et la Fédération française des associations philatélistes sont coanimatrices de cette fête à laquelle participera, bien sûr, Métro Philatélie, association de la RATP. Espace Bercy, de 9 heures à 18 heures.

© BOULE & BILL R INTERNATIONAL SA 2002

« ATTENTIFS, ENSEMBLE » INSPIRE NEW YORK

La campagne « Attentifs, ensemble » reconnue outre-Atlantique ! Le New York City Transit, qui gère le métro de New York, s'est en effet montré intéressé par le dispositif présent dans le métro parisien à l'occasion du plan Vigipirate. Soucieux, après les événements du 11 septembre, de sensibiliser



DR

ses propres voyageurs à la solidarité et à la responsabilité de chacun dans des moments de risque diffus, le métro new-yorkais a pris contact avec la RATP. Et prépare actuellement une campagne comportementale inspirée de la nôtre. À suivre.

Agenda

DEPUIS LE 3 SEPTEMBRE 2001

Diffusion de « Dessus/Dessous » à 20 h 03 sur France 3 Ile-de-France. Du lundi au vendredi, cette émission a pour dessein de fournir aux téléspectateurs des

9 MARS 2002

Trente-quatrième gala de la Mutuelle du personnel de la RATP à la Maison de la Mutualité (24, rue Saint-Victor, Paris 5^e). Les bénéfices de la soirée reviendront aux neuf

informations pratiques sur les déplacements urbains en Ile-de-France.

cent cinquante orphelins de la RATP. Location des places au 01 49 28 19 01 ou par e-mail : mutuelle@ratp.fr. Tarif : 15, 25 et 35 euros.

COURANT MARS

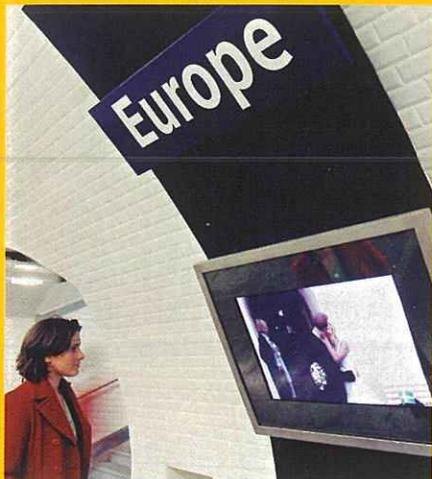
Troisième pièce de la saison théâtrale 2001-2002 de la compagnie Aurore, avec *Le Sénateur Fox*, de Luigi Lunari. À 15 heures, les samedis 2, 9,

16 et 23 mars, les dimanches 3, 10, 17 et 24 mars ; à 20 h 30, les samedis 2, 16 et 23 mars. Prix des places : 10 euros. Réservations au (01 40 0)2 49 39 et au (01 53 4)6 42 83.

DU 12 AU 19 MARS

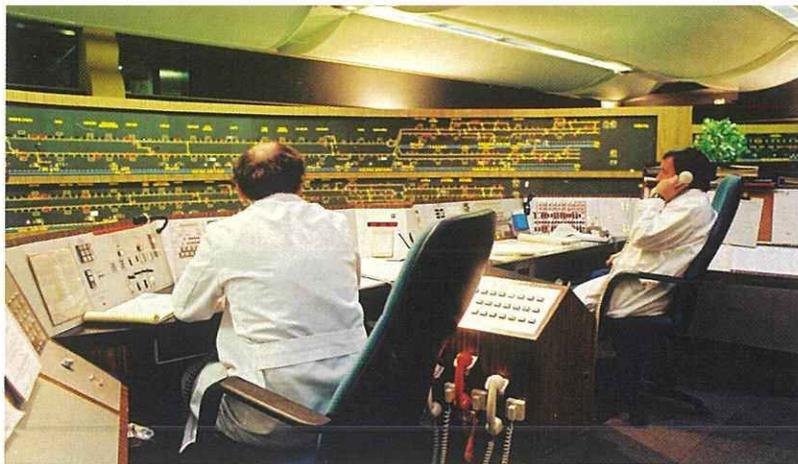
Exposition sur la « politique sociale de l'entreprise » organisée par le

Parlez-moi d'Europe



La station Europe rénovée à l'occasion du Centenaire du métro et consacrée à... l'Europe a accueilli, grâce au film diffusé sur les dix écrans à plasma disposés sur ses quais, une grande animation racontant la vie quotidienne des Européens (petits déjeuners, mariages...). Ce film vient d'être renouvelé grâce à un partenariat avec la chaîne francophone internationale TV5. Ce programme intitulé « Plaisir des mots, amour des langues », d'une durée initiale de 2 heures, a été divisé en modules de 1 min 30. Il présente des habitants de l'Union européenne (ainsi que des habitants des pays prétendant y entrer) s'exprimant dans leur langue sur des thèmes aussi divers que l'amour, le voyage, le rêve... Un programme qui devrait être diffusé jusqu'en juin.

Contact - Patrice Brugère, ETI, tél. : (01 44 6)8 27 06.



VISITES GUIDÉES

Depuis janvier et jusqu'au mois de juin, le Comité départemental du tourisme de la Seine-Saint-Denis propose au grand public de découvrir plus d'une centaine d'entreprises, de sites industriels, de laboratoires..., en partenariat avec de grandes firmes. La RATP, via l'agence territoriale de la Seine-Saint-Denis, est partenaire de cette opération. Ainsi, les Franciliens peuvent pénétrer dans la vie du métro la nuit avec, notamment, les chantiers de maintenance comme le RVB, l'exploitation d'une ligne de métro, de

tramway, ou la visite du PCC. D'autres lieux s'offrent aux visiteurs tels que le bassin de rétention d'eau du Stade de France, véritable cathédrale souterraine, ou l'usine d'Orangina de La Courneuve, qui produit la célèbre bouteille ronde de la marque au rythme de quarante mille unités à l'heure. Avec des rendez-vous à 23 h 15, 0 h 30 ou 5 heures pour seulement 4 euros par personne et par visite.

Pour recevoir la brochure *Et voilà le travail*, obtenir des renseignements ou réserver : 01 49 15 98 98 ou www.tourismeg3.com

«RESPECT» À PAVILLONS-SOUS-BOIS

Parce que « la prévention commence par le respect au sein de l'ensemble du personnel du centre », et que « les dérapages vers une mise en cause personnelle qu'elle soit sexiste, physique, raciale ou confessionnelle » sont inacceptables, la directrice du centre bus de Pavillons-sous-Bois a voulu sensibiliser les agents à toutes les formes d'intolérance. C'est ainsi qu'ils ont reçu, courant décembre, par courrier nominatif une plaquette reprenant les visuels de la campagne « Respect » accompagnés d'une litanie d'expressions et d'injures, porteuses de « violences ordinaires » barrée d'un « ça suffit ! ». Pour que chacun réfléchisse à son comportement.

Contact - Nicolas Le Morvan, Bus, tél. : (01 48 1)5 22 82.

Service social (GIS) au département SEC. De 17 heures à 20 heures sur le site de la Défense.

16 MARS

Concert de gala de l'Harmonie du personnel de la RATP, sous la direction de Martin Lebel. À 20 h 30. salle Gaveau, 45, rue La Boétie, Paris 8^e.

Réservations : au (01 40 0)2 49 36.

DU 16 AU 24 MARS

Sixième exposition d'arts plastiques du centre bus de Pleyel. De 11 heures à 14 heures et de 16 heures à 18 heures du lundi au vendredi, de 14 heures à 18 heures les week-ends. Journée portes ouvertes avec

un atelier de démonstration le dimanche 24 mars.

LES 26 ET 28 MARS

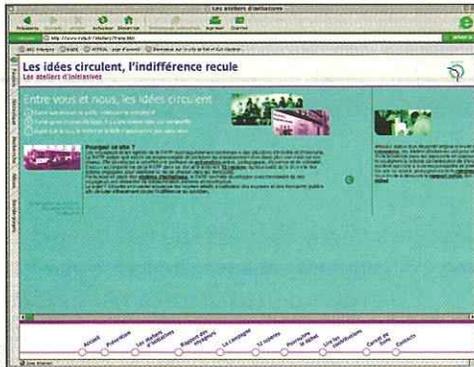
Exposition sur la « politique sociale de l'entreprise », organisée par le Service social (GIS) au centre bus de La Maltournée. Pour les agents de Bus le 26 mars, de 9 heures à 12 heures et

de 14 heures à 19 heures, le 28 mars de 9 heures à 14 heures. Pour ceux de MRB le 29 mars, de 7 h 30 à 9 heures.

28 MARS

Deuxième convention du Service Attentionné à 14 heures à l'espace du Centenaire, Maison de la RATP.

Un site pour lutter contre l'indifférence

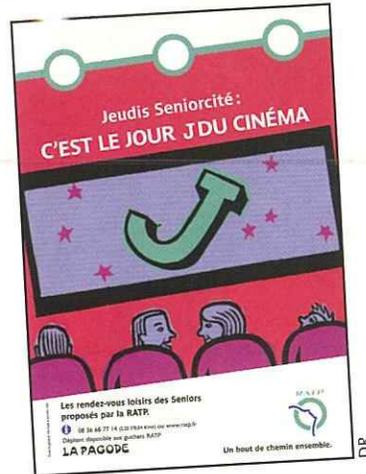


Débattre et inventer ensemble les solutions efficaces pour faire face aux situations d'incivilité et d'insécurité dans les espaces et les transports publics : telle est en substance la raison du site internet des Ateliers d'initiatives. Grâce à ce site, la RATP souhaite développer avec ses voyageurs une

démarche de communication durable, constructive, et ainsi poursuivre le débat sur l'opération « Les idées circulent, l'indifférence recule ».

Pour accéder au site : www.ratp.fr/ateliers/frame.htm

Contact - Jean-Marc Bernardini, DGC, tél. : (01 44 6)8 29 23.



SENIORITÉ À LA PAGODE

« Tourner encore, filmer toujours », tel est le thème choisi en 2002 par la RATP pour son cinquième Festival de cinéma des Jeudis Seniorité. Woody Allen, Martin Scorsese, Gena Rowlands, Agnès Varda, Ettore Scola, Michel Serrault et bien d'autres encore sont à l'honneur chaque jeudi à 11 heures au cinéma La Pagode (7^e arrondissement).

Au programme, des chefs-d'œuvre comme *Éloge de l'amour* de Jean-Luc Godard, *Le Mépris* du même, avec Brigitte Bardot et Michel Piccoli, *Le Nom de la Rose*, *Merci pour le chocolat*, *Brazil*, *Le Genou de Claire*, etc. De quoi séduire les cinéphiles de tous âges !

Tarif public : 5,80 euros. Tarif abonné Jeudis Seniorité : 4,60 euros. Pour en savoir plus : www.ratp.fr

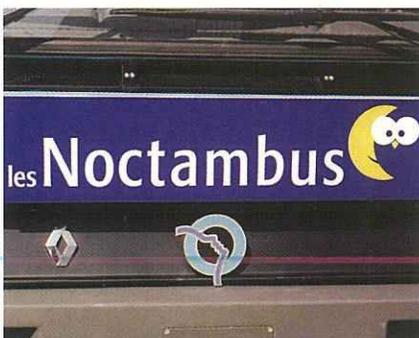
Une rue dans la Rue

Des fleurs, des livres, des objets d'art et même de la lingerie féminine... Depuis le 22 janvier, on trouve tout dans la Rue intérieure de la Maison de la RATP ! Une fresque



photographique, de 28 mètres de long et 2,5 mètres de haut, déroule la vie dans la ville à travers la création d'une rue réalisée à partir de savants montages. Elle recouvre avantageusement les palissades de chantier du futur siège social de la mission des Championnats du monde d'athlétisme 2003. Bruno Marguerite, photographe de la DGC, et la société Binocle en sont à l'origine.

NOCTAMBUS P: TERMINUS CHÂTELET



Depuis le 7 janvier, la ligne de nuit Noctambus P est prolongée jusqu'au Châtelet. De Garches-Sarcelles RER, elle traverse les communes de Garges-lès-Gonesse, Stains, La Courneuve et Aubervilliers. Avec son prolongement, elle dessert aujourd'hui, jusqu'au Châtelet, les quartiers de la porte d'Aubervilliers, de la porte et de la place de La Chapelle, des gares du Nord et de l'Est. La fréquence, à partir de 1 h 30 du matin,

est d'un bus par heure du lundi au dimanche compris. À noter que le week-end la ligne est doublée grâce à une navette entre Châtelet et la porte de la Chapelle. Ces nouveautés permettent d'améliorer l'offre sur le tronçon parisien et d'éviter une correspondance, notamment avec le Noctambus E. Avec jusqu'alors quarante mille voyageurs par an, la ligne P du Noctambus, par ce prolongement, devrait voir son trafic doubler.

RECYCLAGE SOLIDAIRE

L'été dernier, peut-être avez-vous vu les conteneurs « bouchons de l'espoir » à la Maison de la RATP destinés à la collecte des bouchons de bouteille d'eau minérale, de soda et de lait. L'opération, engagée par l'hôpital Beckler (14^e) et lancée à Lyon-Bercy par l'association Handisport de Plaisir (Yvelines), consiste à vendre les bouchons à une société de recyclage de polyproéthylène, Traidib, et à réinvestir les fonds dans l'achat de fauteuils roulants de sport. Une tonne de plastique, soit 300 000 bouchons, rapporte 76 euros à l'association et un

fauteuil d'occasion coûte au minimum 762 euros. Il faut donc environ 10 tonnes de bouchons pour obtenir un fauteuil ! L'association, qui a déjà collecté 500 kilos de bouchons cet été, renouvelle et étend son opération, du 30 janvier au 30 avril à l'aide d'un réseau de huit correspondants dans l'ensemble des sites tertiaires de la RATP (Bourdon, Stalingrad, Championnet, Belliard, Jules-Vallès, Lachambeaudie, Italie, Vincennes, Noisy-le-Grand, Noisiel, Val-de-Fontenay et Lyon-Bercy)

**Contact - Véronique Gaildraud (GIS),
tél. : (01 44 6) 8 29 18.**

QUATRE LIGNES DE PLUS POUR SIEL



Quatre nouvelles lignes de bus parisiennes – 20, 27, 80 et 96 – sont désormais équipées de bornes SIEL, le système d'information en ligne qui permet aux voyageurs de connaître le temps réel d'attente avant l'arrivée

des deux prochains bus. Chaque nouvel équipement de ligne est accompagné d'une campagne de communication en direction des voyageurs, des élus et des riverains.

J.-F. MAUBOUSSIN/DGC-AV

Brèves

INAUGURATION DU « CŒUR TRANSPORT LA DÉFENSE »



Après sept ans de travaux, le pôle multimodal « cœur transport la Défense » a été inauguré le 19 décembre. Mené en partenariat entre la Région, le STIF, la RATP et la SNCF, le projet intègre tous les modes de déplacement en privilégiant la clarté de l'information aux voyageurs et une

approche des services. L'architecture du complexe, signée Maxime Kétoff et Marie Petit, s'articule autour d'une halle centrale, où quatre portes cardinales orientent les voyageurs vers les réseaux ferrés, la nouvelle gare routière et le village-services. L'information aux voyageurs, qui concerne chaque jour plus de 460 000 personnes, comprend un panneau d'affichage multimodal (PAM), véritable tour de contrôle du lieu, une sonorisation générale ou locale et des écrans vidéo. L'information personnalisée est privilégiée avec la création de banques d'accueil sans vitres, des guides et modes d'emploi, et une formation spéciale dispensée aux agents.

BROCANTE EN FAVEUR DES ŒUVRES SOCIALES

La huitième brocante du centre bus de Pleyel, tenue en 2001, a permis, comme chaque année, d'adresser des dons à deux œuvres sociales de la RATP. Un chèque de 8 000 francs a été remis à l'association Arc-en-Ciel et un de 5 000 francs à l'Orphelinat de la Mutuelle RATP. La prochaine brocante aura lieu le 2 juin 2002.

LE PDU RELOOKE SON SITE

Le site internet du Plan de déplacements urbains d'Ile de France (PDUIF) vient d'être étoffé et réorganisé : banque de données enrichie, information actualisée au rythme de l'avancée des projets, etc. L'échéance du plan, fixée à fin 2005, nécessitait en effet un relookage du site,

sur lequel pourront s'appuyer les acteurs des projets.

www.pduif.org

NOUVELLES CERTIFICATIONS

MRB. Avec la certification obtenue, en janvier 2002, par le centre bus de Malakoff, c'est l'ensemble des centres bus qui est aujourd'hui certifié Afaq (Association française pour l'assurance qualité).

MRB. L'ensemble des activités du groupe de soutien Ressources humaines est, depuis janvier, certifié ISO 9001 version 2000.

EST. L'unité Conduite transport (CT) est certifiée ISO 9001 pour la maintenance des systèmes d'aide à l'exploitation du métro et du RER, du pilotage automatique du métro, pour les activités de réalisation dans les domaines de la signalisation, des modes de conduite et des systèmes d'automatisme du transport.

MRF. L'unité Études est certifiée ISO 9001 pour ses activités management de projets et métiers techniques. L'ingénierie de conception du matériel roulant ferroviaire est désormais certifiée ISO 9001 dans sa globalité.

Bus. La certification Afnor obtenue par le service contrôle Bus (ex-Brigade de surveillance), qui prend en compte l'approche commerciale du client, concerne l'ensemble de la chaîne du contrôle du voyageur jusqu'au service après verbalisation.



Le scénario écrit par Patrick Cizo (à gauche) est devenu un court métrage réalisé par Pascal Légitimus.

DR

Lumières sur un écrivain de nuit

Un soir d'hiver de l'année dernière, un avis de concours discrètement publié en bas d'une page d'*À nous Paris!* retient l'attention de Patrick Cizo, 33 ans, animateur agent mobile de nuit sur la ligne 12. Le Centre régional d'information et de prévention sur le sida (Crips) d'Ile-de-France, dont les « trois mille scénarios contre un virus » ont été largement diffusés sur grands et petits écrans, invite le public à écrire un scénario sur la drogue aux Antilles.

Patrick, natif de la Martinique, dévoreur de livres, de Charles Bukowski à Édouard Glissant, connaît le sujet : « *La drogue est un fléau aux Antilles, mais reste un sujet tabou. J'avais envie d'écrire là-dessus pour prévenir ma fille.* » C'est aussi l'écriture qui intéresse Patrick, qui le soir noircit des cahiers d'histoires courtes. « *Je me suis dit qu'en répondant à cette annonce,*

je trouverais le regard critique que je cherche sur ce que j'écris. »

Il imagine alors l'histoire d'une jeune Guadeloupéenne qui, une nuit à Paris, monte dans un taxi et tente de « sniffer » de la cocaïne. Le chauffeur, guadeloupéen également, modifie sa façon de conduire pour l'en empêcher, s'apercevant qu'elle est sa nièce. À la fin de la course, l'interpellant par son prénom, il lui lance un avertissement tout en lui proposant son aide. Son idée fait partie des quatre retenues (sur 791) pour une adaptation cinématographique par le jury du Crips, composé d'associations, d'ex-drogueés, d'institutionnels, de journalistes et de réalisateurs. « *Son texte dégage une grande émotion, il est crédible et créatif* », commente Anne Poutier, responsable du projet au Crips.

Séduit, l'« inconnu » Pascal Légitimus a réalisé le court métrage, *Sens interdit*, diffusé aux Antilles à la télévision, au cinéma, dans les écoles et les associations*, qui s'en servent pour des débats. S'il regrette de n'avoir pas été plus engagé dans la réalisation, Patrick s'est senti encouragé par ce concours : « *Je me dis que mon écriture peut plaire et émouvoir.* »

* *Cassette disponible uniquement au Crips (quatre courts métrages), tour Maine-Montparnasse, BP 53, 75755 Paris Cedex 15, 7 euros.*

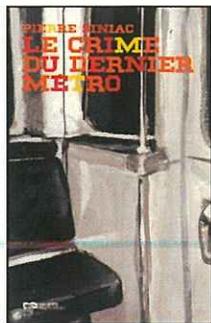
UN POLAR SIGNÉ SIGNAC

Après Feuillade et Allain, pères de Fantômas, qui ont souvent utilisé le réseau souterrain dans leurs ouvrages, après Léo Malet, créateur de Nestor Burma, c'est au tour de Pierre Siniac, auteur d'une cinquantaine de livres (dont certains adaptés à l'écran, comme *Les Morfalous*, *Homicide by Night*), de s'attaquer au métro avec son dernier roman *Le Crime du dernier métro*.

Un retraité est assassiné dans le métro sur la ligne du Nord-Sud. L'ennui, c'est que lorsque la rame est partie de la station Jules-Joffrin l'homme était vivant et seul dans le wagon sans qu'il y ait eu le moindre arrêt. Cela ne vous rappelle pas quelque chose ?

C'était en mai 1937, un fait divers qui devint l'affaire Lætitia Toureaux, une affaire criminelle qui ne trouva jamais de solution... Pierre Siniac nous livre ici sa version de manière saisissante.

Le Crime du dernier métro, de Pierre Siniac, 168 pages, éditions La Baleine (Série grise), 5,95 euros. En vente à la boutique « Métro & Bus Paris, Objets du patrimoine », salle d'échanges de la gare de Châtelet-les-Halles.



DR

MARATHON MAN



DR

Arrivé cinquième Français sur les trois mille membres de la délégation française engagée dans le marathon de New York, couru au mois de novembre, sixième vétéran international : Jean-Yves Maugand obtient un classement remarquable.

Machiniste en roulement sur le 84 du centre bus de Lebrun, Jean-Yves réalise, à 42 ans, un temps de 2 h 37, tandis que le

vainqueur remporte la course en 2 h 09. Le marathon attire, chaque année, plus de trente-sept mille participants et nécessite un minimum de préparation. Adhérent à la section athlétisme de l'US Métro, Jean-Yves s'entraînait quotidiennement, totalisant de 120 à 170 kilomètres par semaine. Pour Jean-Yves, courir relève à la fois d'une passion et d'une hygiène de vie, qui lui permet d'évacuer le stress de la conduite et les contraintes physiques liées à l'exercice d'un métier sédentaire.

Cette année le SC10 quitte les pavés parisiens après trente-sept ans de bons et loyaux services. Un départ s'accompagnant de l'arrivée d'un nouveau modèle pour trois centres bus : le Citaro de Mercedes.

LE SC10

C'est en 1965 que la RATP commande ses premiers autobus « standard type SC 10 ». Cette première livraison concernait trois cents véhicules, auxquels d'autres marchés s'ajoutent. De fait, le matériel ne cesse d'augmenter pour s'emparer de la première place du parc. Particularité, les premiers Saviem SC10 mis en circulation sont livrés peints en rouge et blanc cassé, mais seront repeints en vert trois ans plus tard dans un souci d'harmonisation. Différentes versions seront fabriquées, dont la célèbre plate-forme (cf. ELL n° 117). Cette arrivée du SC10 s'accompagne de grands développements et innovations pour le réseau de surface. Ainsi, Marcelle Clavère devient la première femme machiniste en 1961, et le premier couloir de bus réservé est mis en service en 1964 sur les quais du Louvre et de la Mégisserie.

J.-M. CARRER/DGC-AV

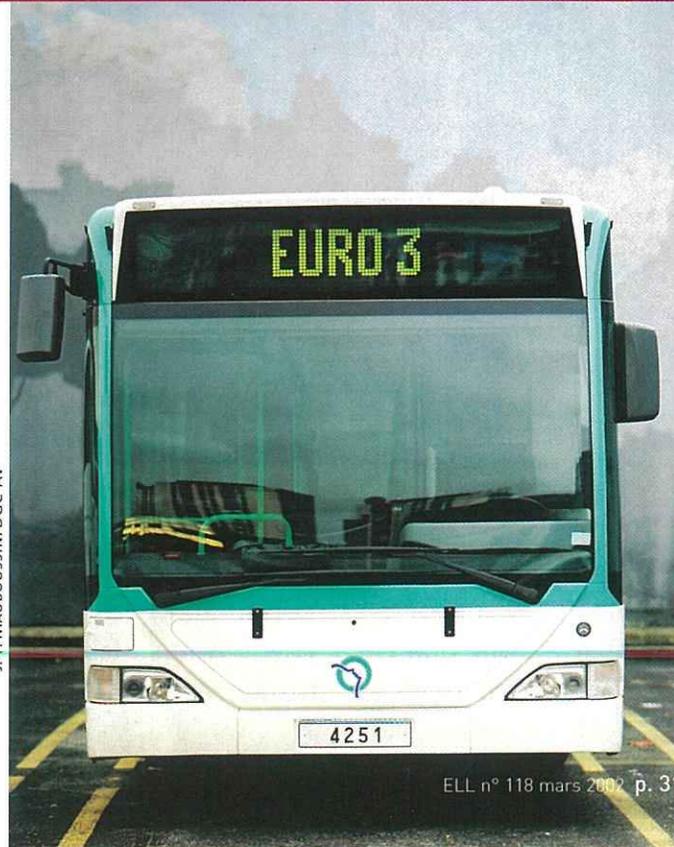
D'une star à l'autre

LE CITARO DE MERCEDES

Le premier semestre de l'année verra l'arrivée de soixante-dix nouveaux bus Citaro d'Evobus (filiale à 100 % de Mercedes Daimler-Chrysler) sur le réseau Bus. Fabriqué à Ligny-en-Barrois (Meuse), ces autobus seront exploités par les centres bus de Charlebourg, Montrouge et Flandre, et remplaceront notamment les PR100 (lignes aéroportuaires). D'une longueur de 12 mètres, comptant trente-sept places assises et soixante-quinze debout, ils bénéficient de la climatisation et sont dotés d'une rampe d'accès à commande électrique pour les personnes à mobilité réduite. Autres équipements : une cabine anti-agression pour le machiniste, des annonces sonores et visuelles et, au niveau de la porte médiane, des caméras de surveillance ainsi qu'un système de décompte des passagers. Enfin, pour ce qui est de écologie, les Citaro sont équipés d'un moteur dépassant les exigences de restriction des rejets polluants dictés par la norme Euro 3.

YAN RODRIGUEZ

J.-F. MAUBOUSSIN/DGC-AV



**ENSEMBLE,
NOUS AVONS RÉUSSI À ÉCHANGER
BIEN PLUS QUE DES EUROS.**

Photo de Jean-François MAUBOUSSIN

Le franc cède sa place à l'euro. Merci de nous avoir aidés à réussir le passage à l'euro, vous qui êtes plus de 3,5 millions à prendre tous les jours les transports en commun. Merci à tout le personnel qui s'est mobilisé pour que cette révolution se fasse en douceur.

Le passage à l'euro est un succès. Adieu le franc et longue vie à l'euro.



Un bout de chemin ensemble.