

ENTRE LES LIGNES

mai-juin 2001 - n° 111

LE MENSUEL DES AGENTS DE LA RATP

SUR LE VIF

**Les machinistes
jouent
l'alternance**

RESSOURCES

**L'accord
d'intéressement**

DOSSIER
LE PROJET D'ENTREPRISE
2001-2003

RATP



p.4

ON EN PARLE

LES SUJETS D'ACTUALITÉ

Au cœur de l'actualité, cinq thèmes commentés par des spécialistes : le bilan du protocole d'accord sur le déroulement de carrière des machinistes, le point sur la candidature parisienne aux J.O., la nouvelle politique d'entretien des escaliers mécaniques, le bilan d'activité 2000 de l'IAPR et les retombées de la campagne de recrutement.

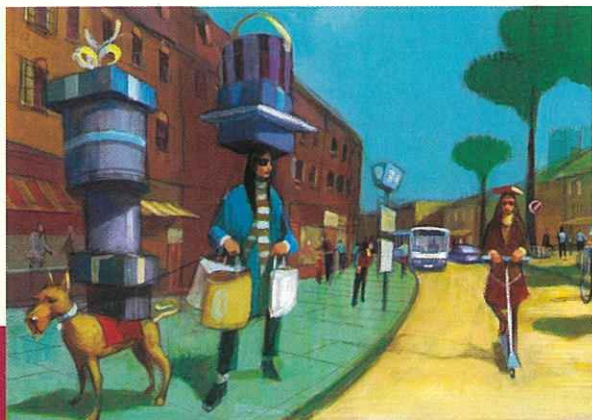


DOSSIER

LE PROJET D'ENTREPRISE 2001-2003

la RATP se trouve aujourd'hui devant d'autres opportunités grâce à son nouveau cadre juridique lui permettant de développer son activité d'exploitant en province.

Le projet d'entreprise 2001-2003 se fait l'écho d'une stratégie axée sur le développement et la conquête de nouveaux marchés. Zoom avant sur les huit plans d'actions proposés aux agents.



p.12

DOSSIER

p.6

REPÈRES

RATP, BONJOUR !

Téléphone, Minitel, Internet... Tous les moyens de communication sont réunis à l'Infocentre. Quel usage en font les voyageurs ? Réponses en chiffres.

p.7

SUR LE VIF

OBJECTIF MARS DANS LE HAUT ATLAS

Des agents d'ESE réunis au sein de l'association Mars sont allés installer des pompes à eau électriques dans un village marocain. Récit.

LES MACHINISTES JOUENT L'ALTERNANCE

Cinquante-deux agents du centre de Charlebourg se sont portés volontaires

pour une semaine d'alternance à la conduite. Plébiscitée, l'opération devrait s'étendre à toutes les lignes du centre.

p.20

ARRÊT SUR IMAGES

UN ALLER COLOMBES POUR LE MUSÉE

Le musée des Transports urbains a quitté Saint-Mandé pour Colombes où il rouvrira ses portes dans... six ans ! En attendant, retour en images sur un déménagement musclé.

p.22

DANS LA VILLE

TRAVAUX D'ÉTÉ POUR LA LIGNE T1

Le prolongement de T1 de Bobigny à Noisy-le-Sec nécessite la mise à niveau des stations de la ligne. Revue de détails.

p.24

RESSOURCES

ACCORD D'INTÉRESSEMENT

Prévu dans le cadre du nouveau contrat social, le protocole d'accord sur l'intéressement aux résultats de l'entreprise pour les agents est actuellement proposé pour signature aux organisations syndicales. Le point sur les principales dispositions.

p.25

PANORAMIQUES

p.30

PASSIONNÉMENT

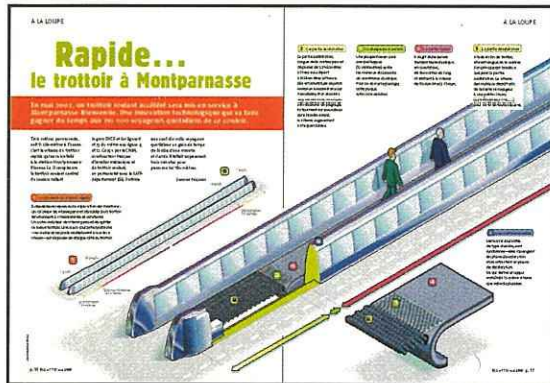
LE PEINTRE DE LA MÉDIATHÈQUE

Documentaliste depuis un an, Philippe Benoît est aussi un peintre passionné.

p.10

À LA LOUPE RAPIDE... LE TROTTOIR À MONTPARNASSE

Trois mètres à la seconde, soit 11 kilomètres à l'heure : c'est la vitesse du trottoir rapide qui sera installé à la station Montparnasse-Bienvenue en mai 2002. Il remplacera le trottoir roulant central qui relie la gare SNCF et les lignes 6 et 13 du métro aux lignes 4 et 12.



CLAUDE MASSON,
responsable des ressources humaines,
département Bus.

AVANCEMENT DES MACHINISTES : BILAN POSITIF

❓ Le protocole d'accord sur le déroulement de carrière des machinistes arrive à échéance. Après trois ans d'application, quel bilan peut-on en tirer ?

« Le bilan a été jugé positif par la direction du département et par toutes les organisations syndicales lors de la commission de suivi du 17 mai. Ce protocole, qui gère le déroulement de carrière des machinistes-receveurs, soit plus du quart des agents de la RATP, avait été conçu comme une valorisation du métier et la reconnaissance des difficultés liées à son exercice. L'ensemble des organisations syndicales en était d'ailleurs signataire. Dans ce cadre, la RATP a tenu ses engagements, et les machinistes ont largement bénéficié des différentes mesures prévues. Parlons chiffres : en trois ans, six mille six cents d'entre eux, soit les deux tiers de l'effectif, ont bénéficié d'un avancement lié au protocole. Mille cent cinquante nominations dans les nouveaux niveaux E11 et E12 ont permis d'améliorer la fin de carrière des machinistes. Sur la base de ce bilan, les négociations sont maintenant ouvertes pour reconduire – et améliorer – ce protocole. Sans attendre leur aboutissement, la commission de classement a confirmé ces tendances en annonçant deux mille six cents nouvelles nominations pour 2001. »

SOMMAIRE

p.31 AVANT-APRÈS LA CARTE DE SERVICE FAIT UN GRAND SAUT... DE PUCE

Née pour permettre aux agents de circuler gratuitement sur le réseau, la carte de service annuelle s'est mise à l'heure de la télébilletique.

Entre Les Lignes : LAC A 85, 54, quai de la Rapée, 75599 Paris Cedex 12. Délégation générale à la communication-RATP. Tél. : 01 44 68 36 62/36 51/36 44/37 33/36 68.
Directeur de la publication : Vincent Relave. Rédactrice en chef : Yvonne Kappès-Grangé.
Rédaction : 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 : Héloïse Tissot.
Maquettiste : Aurélie Ducroux. Réviseur : Dominique Joubert.
Couverture : Alex Green. Photogravure : Question d'Édition. Imprimerie : Torcy Québecor. N° ADEP 1791. Membre de l'Union des Journaux et Journalistes d'Entreprise de France, UJEF. Abonnement : 150 F (180 F pour l'étranger), pour 10 numéros. Les demandes sont à adresser à Entre Les Lignes, 54, quai de la Rapée, 75599 Paris Cedex 12.
Retraités de la RATP : vos changements d'adresse sont à transmettre par écrit au bureau des Pensionnés, 30, rue Championnet, 75889 Paris Cedex 18.



Le département ESE lance une démarche de rénovation des escaliers mécaniques du métro et du RER. Quel est l'intérêt, pour l'entreprise, de cette nouvelle politique ?

LAURENT MERET, délégué du directeur (ESE).

« Jusqu'à présent, après trente années de service en moyenne, les escaliers mécaniques étaient réformés et remplacés : une opération longue et coûteuse. Mais, actuellement, nous devons faire face au renouvellement des escaliers du RER, réseau construit et fortement mécanisé dans les années soixante-dix. Cela entraînera, pendant une même période, une indisponibilité des appareils et un coût financier important. Or, nous nous sommes rendu compte que beaucoup d'escaliers ont une charpente saine et n'ont pas demandé d'interventions importantes. Leur remplacement ne paraît donc pas indispensable. Il a été décidé de les rénover et de ne changer que "ce qui bouge" : les marches,

l'habillage, la partie mécanique et les pièces électriques.

La charpente étant conservée, les travaux sont moins lourds et perturbent moins.

La rénovation a été testée sur deux escaliers, en 2000, aux stations Madeleine et Havre-Caumartin. Le bilan est positif : temps d'immobilisation divisé par deux pour les voyageurs, coût réduit pratiquement de moitié par rapport à un renouvellement total.

Et l'escalier est prêt à fonctionner pendant vingt nouvelles années. Nous allons donc généraliser la rénovation, mais elle ne concernera que les escaliers intérieurs, dont la charpente est reconnue solide après expertise. Les escaliers mécaniques à l'air libre ou ceux dont l'ossature n'est plus en parfait état continueront d'être renouvelés. Au programme 2001, onze escaliers seront rénovés et dix-sept remplacés. »



J.O. 2008

La commission d'évaluation du Comité international olympique (CIO) a rédigé un rapport, rendu public le 15 mai, en indiquant que Pékin, Paris et Toronto étaient capables d'organiser d'« excellents Jeux ».



VINCENT RELAVE, délégué général à la Communication

« Paris, Toronto et Pékin ont franchi victorieusement l'avant-dernière étape sur la route de l'organisation des jeux Olympiques de 2008, avec une candidature qualifiée "d'excellente" dans le rapport de la commission d'évaluation du CIO.

Sans toutefois les exclure officiellement, les experts ont écarté deux villes qui, à leurs yeux, ne remplissent pas les conditions d'accueil : Osaka et

Istanbul. La venue du Comité international olympique (CIO) entre le 26 et

le 29 mars 2001 pour évaluer le dossier de candidature de la capitale pour l'organisation des Jeux en 2008

a démontré le sérieux du dossier parisien. Notamment, au niveau du transport où les dessertes et le maillage serré sont un atout majeur. Ainsi, 56 % des athlètes seraient logés à cinq minutes au maximum des équipements olympiques. La durée de

transport moyenne entre le village et les sites sera de douze minutes. La RATP a présenté à la Commission les différents équipements ainsi que l'assurance d'un fort engagement de l'entreprise pour assurer le transport pendant les Jeux. En cas de victoire de Paris, la mise en œuvre du contrat de plan État-région 2000-2006 sera accélérée. Nous serons donc attentifs, le 13 juillet à Moscou, lorsque le CIO annoncera le nom de la ville organisatrice. »

L'IAPR, UN AN APRÈS



❓ Le bilan d'activité de l'année 2000 de l'Institut d'accompagnement psychologique post-traumatique de prévention et de recherche (IAPR) pour le secteur RATP vient d'être publié. Quelles en sont les principales caractéristiques ?

CHRISTIAN LACROIX, secrétaire général de l'IAPR.

« Après 1999, année de création et d'expérimentation pour l'IAPR, on a assisté à une stabilisation de l'association et à l'évolution de son activité. Notamment, par la signature de conventions partenariales avec le Logement social, la SIC Ile-de-France, les magasins Champion et les Transports automobiles municipaux de Paris. L'organisation en trois secteurs est maintenant installée : l'IAPR-RATP, le secteur Formations, Études, Développement et l'IAPR-GMF. Une équipe de vingt-deux psychologues sur les quarante-trois présents à l'association, se consacre au secteur RATP. Leurs missions se répartissent entre l'accompagnement

psychologique (61 %), la prévention (11 %), la formation (12 %) et les relations extérieures et études diverses (16 %). Pour la RATP, 519 agents ont été accueillis en 2000 – 69 % d'hommes et 31 % de femmes – dont 57 % sont issus du département Bus. Les agressions physiques, verbales et les incivilités constituent la majeure partie des motifs de consultation.

D'un point de vue qualitatif, les témoignages font apparaître un effet de cumul pour des situations habituellement vécues comme anodines jusqu'au jour où il ne devient plus possible "de faire avec". Être en position de témoin est une autre forme de violence pouvant influencer dans le champ professionnel. La nomination, en septembre 2000, d'un psychologue référent, effective pour chaque centre bus, les lignes de métro 1, 2, 7, 8 et 12 et le RER A, se poursuivra pour répondre à la mission de prévention de l'IAPR. »



CAMPAGNE DE RECRUTEMENT

❓ La RATP prévoit pour 2001 le recrutement de deux mille huit cents agents dont près de la moitié pour le métier de machiniste. Où en est-on plus de deux mois après le lancement de la campagne de communication ?

GUY BARTHÉLEMY, responsable de l'unité Développement des compétences opérateurs (GIS)

« Au 1^{er} mai, près de mille deux cents opérateurs avaient déjà intégré l'entreprise, ce qui représente le plan de recrutement d'une année classique en quatre mois ! Nous sommes donc conformes à nos prévisions. La campagne de communication est venue doper le volume des candidatures qui permet de constituer le vivier de recrutement pour le second semestre. En onze semaines, 2 340 candidatures ont été identifiées "campagne". 31 % résultent de l'affichage et 66 % des annonces parues dans la presse. Les femmes représentent 38 % des postulants, un résultat élevé

comparé à ce qui est l'habitude. On les rencontre notamment sur le métier de conducteur, là où il n'y avait pratiquement plus de candidatures féminines. Un constat, cependant, les candidats ne se trouvent pas forcément là où le besoin de l'entreprise est le plus important. En effet, près de mille demandes (43 %) concernent le métier de conducteur, alors que la mobilité interne y est privilégiée, tandis que le métier de machinistes enregistre seulement 16 % de candidatures et que, par ailleurs, 33 % ont répondu pour le métier d'agent des gares qui offre des possibilités d'embauche nettement moins nombreuses. Le secteur de maintenance représente 8 % des candidatures. La campagne de communication se poursuivra avec les prochaines vagues de juin, qui intégrera le support radio, et septembre, des périodes plus traditionnelles de recrutement. »



RATP, bonjour !

Itinéraires, horaires, tarifs, objets perdus... Les raisons d'appeler la RATP ne manquent pas. Minitel, téléphone et Internet sont là pour ça. Comment les utilisent les voyageurs ? Réponses en chiffres.

Créé en 1975 avec la Carte Orange, l'Infocentre (CML) regroupe les dispositifs d'information à distance de l'entreprise : centre d'information téléphonique (CIT), Minitel, sites internet, PC Info et standard.

NOMBRE MOYEN D'APPELS PAR JOUR SUR LES DIFFÉRENTS MODES D'INFORMATION

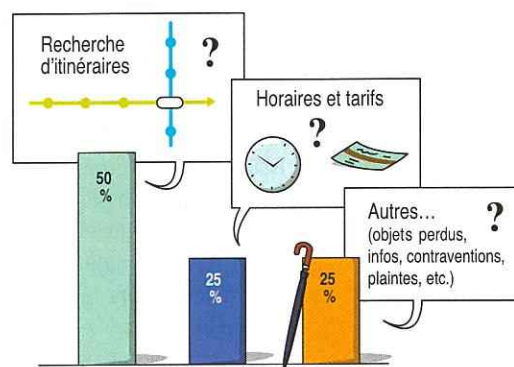


Ni l'arrivée du Minitel ni celle d'Internet n'ont eu d'incidence sur la fréquentation du 08 36 68 77 14. Au CIT, les pointes peuvent atteindre 40 000 appels par jour. En cas de grève, les opérateurs ne peuvent faire face, d'où l'instauration d'un numéro Vert, fourni par France Télécom, dont les informations sont actualisées par le PC Info. Toutefois, Internet s'avère le mode d'appel le plus utilisé lors des grèves, avec près de 100 000 connexions par jour.

1 040 000

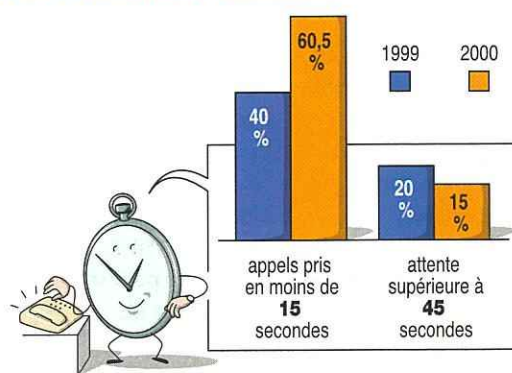
C'est le nombre d'appels auxquels les vingt-six opérateurs du CIT ont répondu en 2000. L'année précédente, ce chiffre s'élevait à 1 316 000 appels. Cette baisse s'explique par le fait que deux événements importants, le décès d'Éric Douet et la tempête, avaient marqué l'année 1999.

OBJET DES APPELS



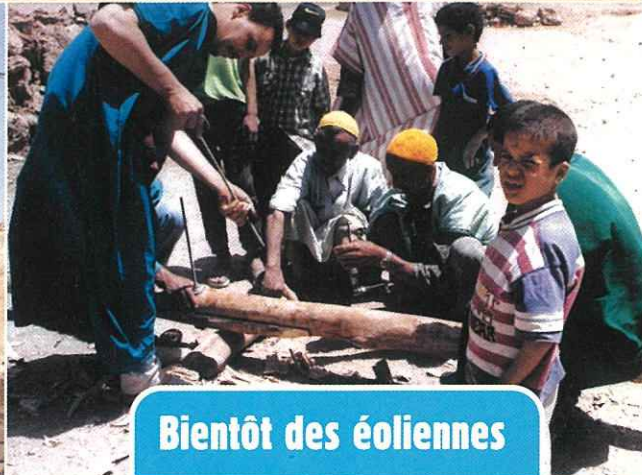
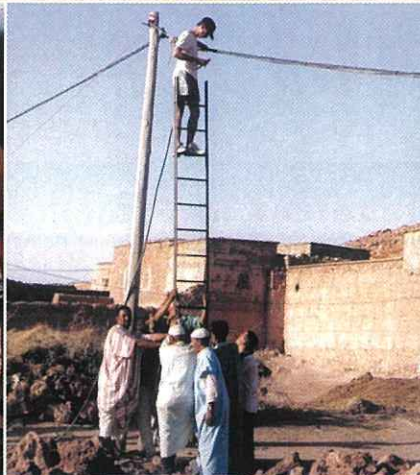
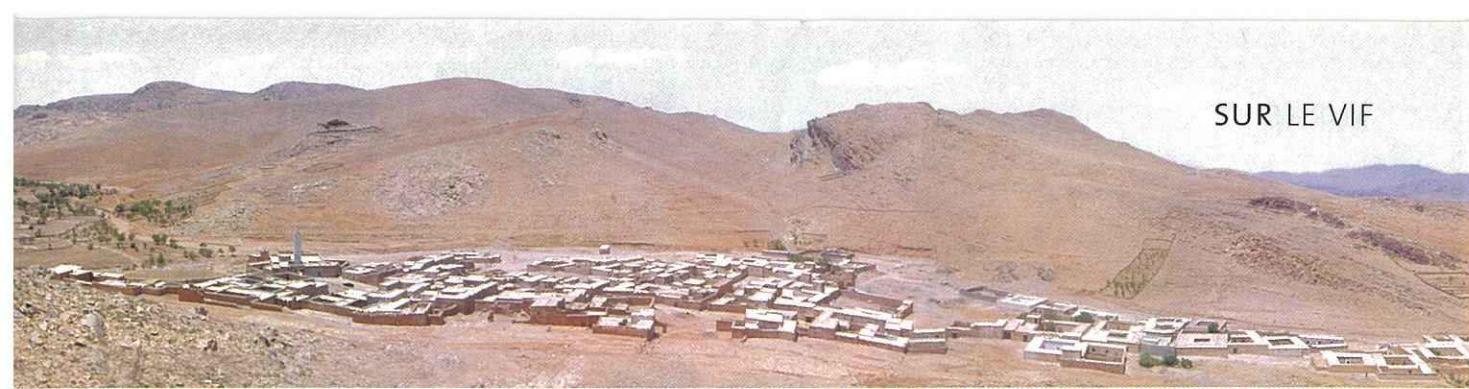
Les opérateurs utilisent le logiciel Pivi (plan indicateur visuel d'itinéraire) pour répondre rapidement aux clients. Ils traitent entre vingt-six et vingt-huit appels par heure. Un appel dure en moyenne entre 1 minute 40 et 2 minutes.

TEMPS D'ATTENTE ET ABANDONS



La baisse du temps d'attente est due à la mise en place d'un message flash se déclenchant dès l'accueil et donnant immédiatement la situation générale du trafic. Beaucoup d'appels se terminent après l'écoute de ce message. Ce système a également permis une réduction significative des abandons : 18 % des clients raccrochaient en 1999 au lieu de 5 % en 2000.

EMMANUELLE BAL



La vie d'un village marocain a changé depuis l'installation d'un système de pompage d'eau électrique. Une initiative de l'association Mars.

Objectif Mars dans le Haut Atlas

Depuis l'été dernier, les femmes et les enfants d'Aghgoumi, village de 1 600 habitants du Haut Atlas marocain, ne remontent plus à la main leurs seaux d'eau du fond des puits. Ils disposent d'une installation de moyens modernes de pompage. Un projet concrétisé grâce à l'action menée par leurs représentants et des agents d'ESE regroupés au sein de l'association Mars (musiques arts ressources savoirs), qui ont obtenu le soutien de l'entreprise. Dominique Bruneau, concepteur graphique à ESE-IME et président de l'association, explique : « Mars a pour vocation de promouvoir l'intégration sociale et professionnelle de jeunes socialement défavorisés à travers des actions humanitaires. *Sur ce projet, nous étions au cœur du savoir-faire des agents d'ESE* » (cf. ELL n° 110).

Ainsi, en partenariat avec la ville de Pontault-Combault (Seine-et-Marne), chargée de l'encadrement de sept jeunes, de l'association 4 x 4 sans frontières, qui les a véhiculés, Dominique Bruneau, René Collet, mainteneur à ESE-Dulong, et François Mino, technicien à ESE-Barbès, sont partis, durant leurs congés d'été, installer le groupe électrogène, les trois pompes électriques et les trois cuves de stockage fournis par la RATP. « Une telle opération nécessite des études techniques en amont qui ont engagé bien d'autres collègues, précise François. Le listing des besoins est essentiel, car sur place nous savions devoir compter que sur nous-mêmes. » « Il a fallu faire preuve d'imagination au dernier moment pour faire tenir les pompes debout au fond des puits étroits et profonds sans qu'elles

Bientôt des éoliennes

L'association Mars poursuit son action de développement durable et d'autonomie engagée à Aghgoumi et développe d'autres partenariats.

- Août 2001 : pose d'une éolienne hydraulique et installation d'un système d'irrigation des terres cultivables. Pour le volet social, avec le CRE et l'Association des orphelins de la RATP, afin d'intégrer des jeunes au projet.
- Août 2002 : installation d'un dispensaire en concertation avec l'hôpital franco-musulman d'Avicennes (Seine-Saint-Denis) et mise en place d'un ramassage scolaire pour les enfants du village d'Aghgoumi.

Contact - www.ifrance.com/mars

soient aspirées par le sable », poursuit René. Les commandes automatiques de ces pompes font appel à l'électromécanique. Ce choix garantit la fiabilité et facilite la maintenance. Ainsi, l'électricien du village formé par Mars pourra intervenir de manière autonome.

Confortés dans leur savoir-faire et enrichis de rapports humains exceptionnels, nos trois techniciens se tiennent prêts à relever d'autres défis.

NADINE GUÉRIN

Les machinistes jouent l'alternance

Rester en contact avec son métier tout en adoptant un point de vue différent... : l'idée a séduit cinquante-deux machinistes du centre de Charlebourg volontaires pour une semaine d'alternance à la conduite.



Pour Salim Mostefa et Denis Sabatier (à droite), diversifier les activités modifiera les relations du machiniste avec son environnement professionnel. À leur côté, Michel Quessada, coordinateur des missions hors conduite.

« **L**à conduite, c'est une tension permanente, même si la ligne est tranquille, comme le 163 sur lequel je suis en roulement. Il traverse Neuilly, l'île de la Jatte, des quartiers faciles avec une clientèle d'habituels. Il n'empêche, pouvoir souffler grâce à une activité différente et aller à la rencontre d'autres collè-

gues, cela fait du bien », raconte Denis Sabatier, machiniste depuis huit ans au centre bus de Charlebourg. Ils sont cinquante-deux machinistes comptant de deux à vingt ans d'ancienneté, volontaires comme lui, à s'être inscrits à une semaine d'alternance à la conduite: une expérimentation menée dans le

Salim (à gauche) :
« Je ne verrai plus
mes collègues de
la BS monter à bord
de mon bus avec
les mêmes a priori... »

Testé et approuvé à Charlebourg

Les missions en alternance devraient amener à diversifier le métier de machiniste en optimisant la relation de service par un travail sur des projets de lignes (montée par l'avant, visualisation systématique à l'entrée [VSE], Mobilien...). Leur contenu a été élaboré en concertation avec l'instance de suivi locale composée de la directrice du centre, des représentants syndicaux locaux, du responsable prévention-sécurité, d'un responsable de la Brigade de surveillance, de l'animateur d'équipe du centre et du chef de projet local. À partir d'octobre 2001, compte tenu du bilan positif réalisé depuis le démarrage de l'opération le projet connaîtra un coup d'accélérateur avec l'intégration de la semaine d'alternance dans le roulement sur toutes les lignes. Toujours sur la base du volontariat.

centre depuis fin 2000, prolongeant la réflexion sur le métier de machiniste. Les seuls critères de participation portent sur le commissionnement, le fait de ne pas avoir de repos en semaine ni de service de nuit. « Cette démarche participative a pu cependant susciter un sentiment de défiance chez certains, pour qui, lorsqu'on n'est pas machiniste, on est inapte, déclare Sylvie Boisgontier, chef de projet local. Nombreux sont ceux qui ont fait l'amalgame avec l'alternative courte à la conduite (ACC), qui subsiste et répond aux situations d'urgence. » Michel Quessada, agent de maîtrise, détaché de la Brigade de surveillance, coordonne l'organisation de ces missions hors conduite. Il explique : « Quatre thèmes ont été définis : le commercial, l'exploitation, la prévention et la sécurité et la communication. Le contenu des missions est évolutif et tient compte des remarques des participants à l'issue de leur semaine. »

L'idée est de permettre au machiniste d'avoir une vision plus globale de son métier, d'utiliser ses compétences au service de l'exploitation et d'aborder la relation de service au voyageur dans un contexte différent. Quelle que soit la mission, une base commune concerne la relation de service avec la Brigade

de surveillance et un temps d'observation sur le terrain.

À ce sujet, Salim Mostefa, machiniste depuis six ans, ne tarit pas d'éloge sur l'activité de ses collègues : « Je ne les verrai plus monter à bord de mon bus avec les mêmes a priori, notamment sur le retard qu'ils peuvent occasionner. Maintenant, je sais comment ils travaillent, les difficultés qu'ils rencontrent, comme le fait d'être toujours sur le qui-vive. »

Salim roule sur le 378 (La Défense - Mairie-de-Villeneuve-la-Garenne), une ligne à forte charge. C'est par le bouche-à-oreille qu'il a eu connaissance de l'alternance à la conduite. Il dit avoir choisi la semaine exploitation par curiosité. « Comprendre la construction d'un tableau de marche, établir des relevés de certification, participer au comptage des voyageurs et redonner l'information à la cellule technique, toutes ces activités m'ont fait découvrir à quoi servait le travail des personnes dans les bureaux. »

Même chose pour Denis, qui dit en résumé : « On prend nos plaques [d'identification du bus], on prend notre bus, mais on ne connaît pas notre environnement proche. Avec l'alternance, si l'on ne conduit pas, on reste toujours en contact avec le métier. »

Maintenant, je sais ce que font les autres

Rapide...

le trottoir à Montparnasse

En mai 2002, un trottoir roulant accéléré sera mis en service à Montparnasse-Bienvenue. Une innovation technologique qui va faire gagner du temps aux 110 000 voyageurs quotidiens.

Trois mètres par seconde, soit 11 kilomètres à l'heure : c'est la vitesse du trottoir rapide qui sera installé à la station Montparnasse-Bienvenue. Il remplacera le trottoir roulant central du couloir reliant

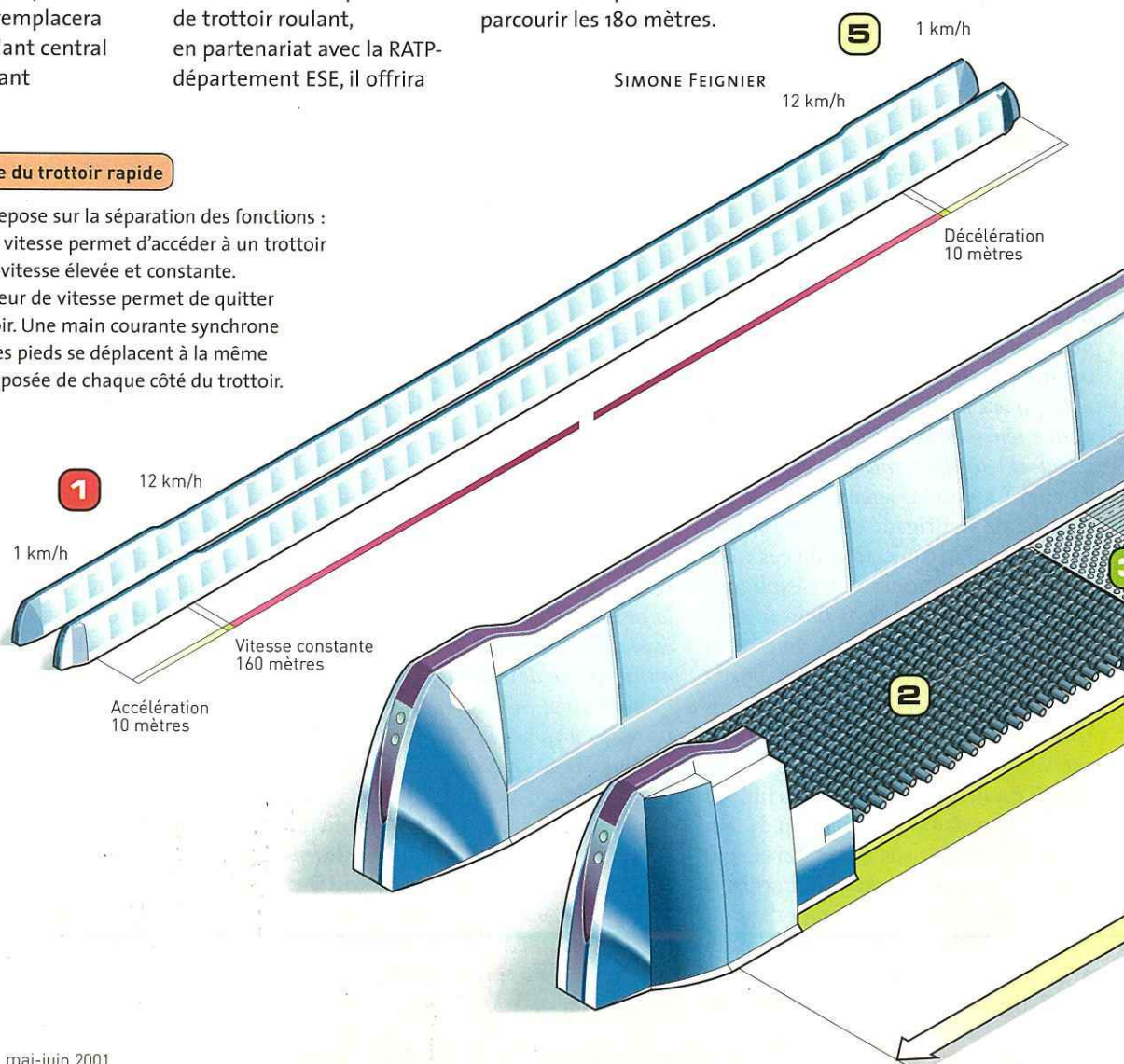
la gare SNCF et les lignes 6 et 13 du métro aux lignes 4 et 12. Conçu par la CNIM, constructeur français d'escalier mécanique et de trottoir roulant, en partenariat avec la RATP-département ESE, il offrira

aux cent dix mille voyageurs quotidiens un gain de temps de l'ordre d'une minute et demie. Il fallait auparavant trois minutes pour parcourir les 180 mètres.

1 Le principe du trottoir rapide

L'idée de base repose sur la séparation des fonctions : un variateur de vitesse permet d'accéder à un trottoir fonctionnant à vitesse élevée et constante.

Un autre variateur de vitesse permet de quitter ce même trottoir. Une main courante synchrone – les mains et les pieds se déplacent à la même vitesse – est disposée de chaque côté du trottoir.



2 La partie accélération

La partie accélération, longue de 10 mètres permet de passer de 2,7 kilomètres à l'heure au départ à 11 kilomètres à l'heure. Elle est constituée de petits rouleaux successifs en acier inoxydable, d'un diamètre de 3 centimètres, imbriqués afin d'assurer un peignage. Ils tournent sur eux-mêmes dans le même sens, la vitesse augmentant à chaque rouleau.

3 La plaque de transfert

Une plaque fixe en acier comble l'espace (12 centimètres) entre les rouleaux et la bande de caoutchouc classique. Pour améliorer le passage, cette plaque est munie de billes.

4 La partie rapide

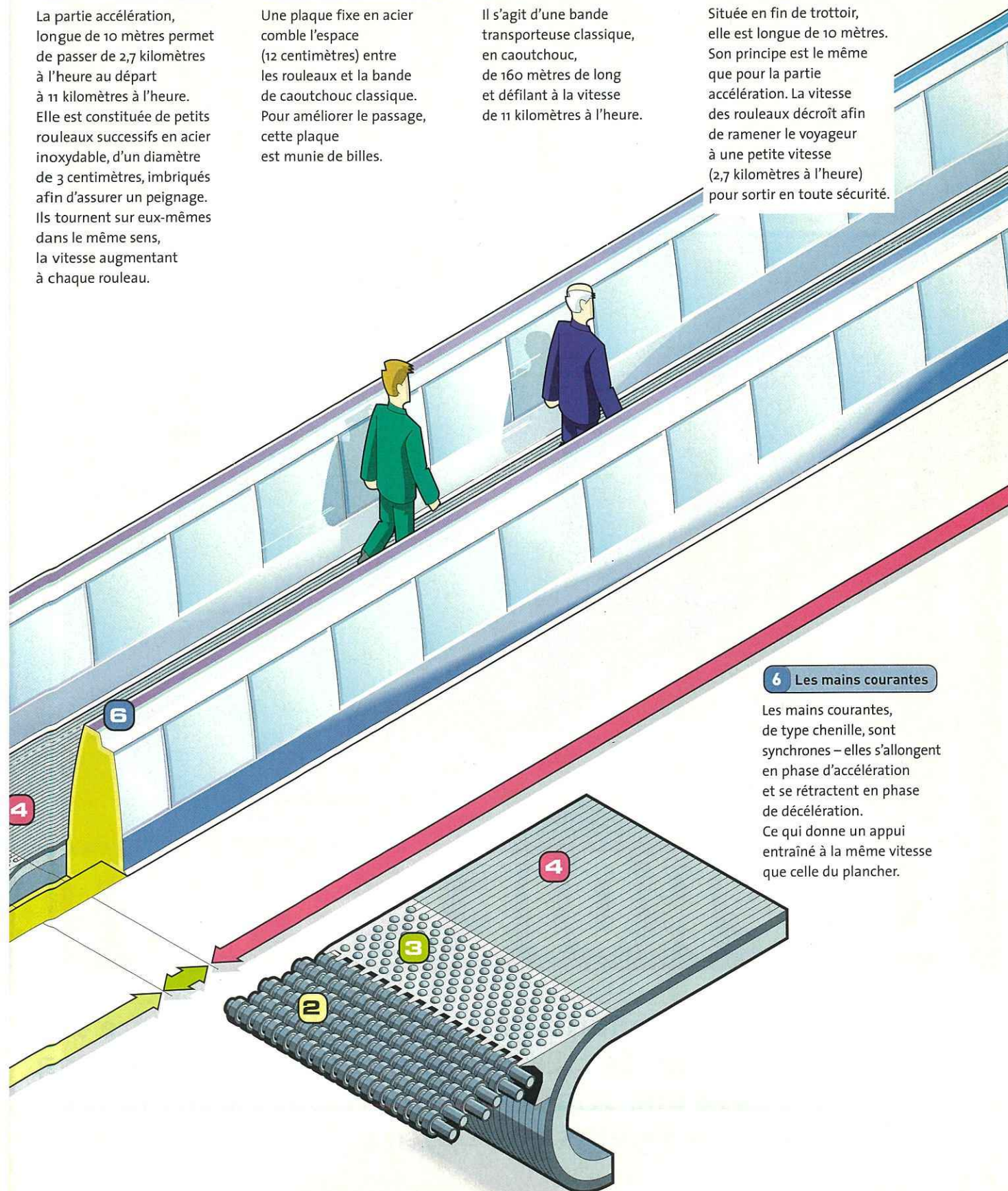
Il s'agit d'une bande transporteuse classique, en caoutchouc, de 160 mètres de long et défilant à la vitesse de 11 kilomètres à l'heure.

5 La partie décélération

Située en fin de trottoir, elle est longue de 10 mètres. Son principe est le même que pour la partie accélération. La vitesse des rouleaux décroît afin de ramener le voyageur à une petite vitesse (2,7 kilomètres à l'heure) pour sortir en toute sécurité.

6 Les mains courantes

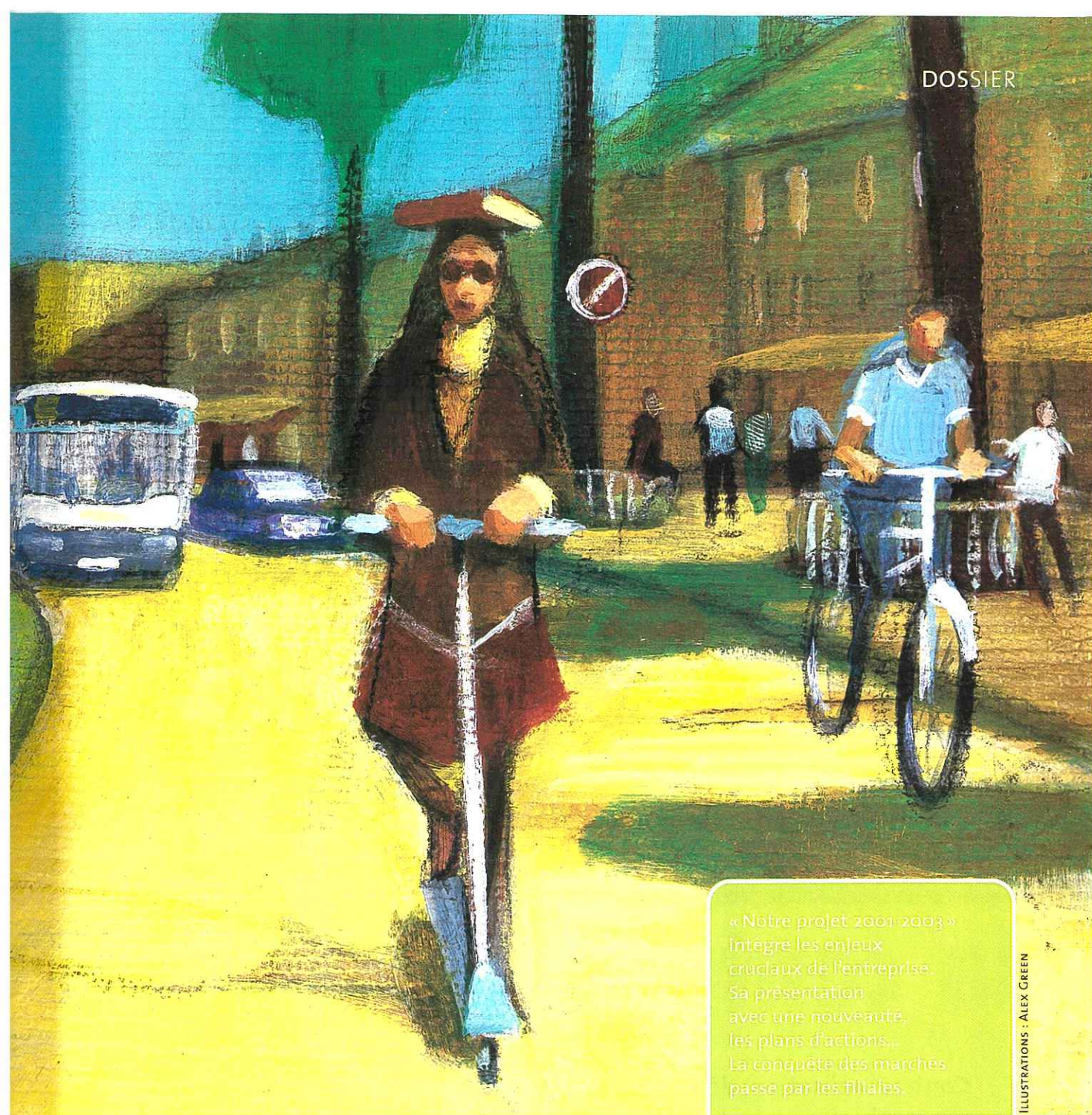
Les mains courantes, de type chenille, sont synchrones – elles s'allongent en phase d'accélération et se rétractent en phase de décélération. Ce qui donne un appui entraîné à la même vitesse que celle du plancher.





LE PROJET D'ENTR

Nouveau cadre juridique et financier, ouverture sur le monde... Le projet d'entreprise 2001-2003 propose une stratégie de développement fondée sur ses valeurs de service public. Cap sur 2003.



« Notre projet 2001-2003 »
Intègre les enjeux
cruciaux de l'entreprise.
Sa présentation
avec une nouveauté,
les plans d'actions...
La conquête des marchés
passe par les filiales.

ILLUSTRATIONS : ALEX GREEN

EPRISE

Dossier

RÉALISÉ PAR ANNE CARRÈRE-HULLIN
ET YAN RODRIGUEZ

2001-2003



Sur la vague de la contractualisation

Contractualisation, déspecialisation géographique... « Notre projet 2001-2003 » épouse le contexte très nouveau dans lequel évolue désormais la RATP.



Le plan d'entreprise sorti des presses sent le neuf. « Notre projet 2001-2003 », c'est son nom, offre plusieurs entrées de lecture : un document présentant la stratégie de la RATP pour les trois années à venir et huit plans d'actions correspondant à sa mise en œuvre. Au total, une centaine de pages illustrées invitant à la lecture. Autant dire que la modernité de cette présentation est un symbole d'ouverture. Loin le style de la première édition d'il y a vingt-cinq ans... (cf. encadré p. 15).

Il est vrai que les temps ont changé. Si l'on dit souvent que l'Histoire s'accélère, celle de la RATP connaît une période de profondes mutations. Les bons résultats enregistrés pour l'année 2000⁽¹⁾, récemment annoncés par Jean-Paul Bailly, interviennent précisément lors de la première année de la réforme du financement des transports ● ● ●

LA CONTRACTUALISATION

En signant, le 12 juillet 2000, ce contrat avec le Syndicat des transports d'Ile-de-France (STIF), la RATP s'est engagée sur le volume et la qualité des services offerts aux voyageurs. La contractualisation permet à l'entreprise de dégager une marge positive si elle atteint ses objectifs et maîtrise ses coûts.

● ● ● publics parisiens. « Les mécanismes mis en place sont assez motivants », a estimé le président. Le nouveau système responsabilise l'entreprise et l'incite à améliorer le trafic, les recettes et les services⁽²⁾. En effet, depuis juillet, le système de la contractualisation a fait entrer la RATP dans une logique de résultats avec, par conséquent, des perspectives de bénéfices. Quelques mois plus tard, la fin de la spécialisation géographique est permise par la loi « solidarité et renouvellement urbain » (SRU). Jusqu'alors, les interventions de la RATP en dehors de l'Ile-de-France n'étaient possibles que dans le domaine de l'ingénierie par le biais principal de sa filiale Systra ; la création récente de RATP I a permis d'aborder le marché international de l'exploitation.

Le mécanisme de contractualisation s'instaure dans le contexte du **XII^e plan État-région**, qui prévoit une dotation exceptionnelle destinée au développement des transports d'Ile-de-France, et à la mise en œuvre des **plans de déplacements urbains (PDU)**. Des opportunités évidentes qui restent à saisir. Pour y parvenir, la RATP propose dans le nouveau plan d'entreprise une stratégie fédératrice et concrète.

(1). Pour 2000, les résultats de la RATP atteignent 143 millions de francs, au lieu de 27 millions de francs l'année précédente.

(2). Cf. *Les Échos* du 30 avril 2001.

LA LOI « SOLIDARITÉ ET RENOUVELLEMENT URBAIN »

Grâce à elle, la RATP a le droit, depuis le 14 décembre 2000, de développer son activité d'exploitant hors de l'Ile-de-France.

LE CONTRAT DE PLAN ÉTAT-RÉGION

Voté le 3 mars 2000, le XII^e contrat de plan signé entre l'État et la région – pour la période 2000-2006 – attribue 22 milliards de francs aux transports publics d'Ile-de-France. Les objectifs de cette dotation sans précédent : l'aménagement des pôles multimodaux, le développement de projets élaborés dans le plan de déplacements urbains (PDU) et en premier lieu Mobilien, l'amélioration de la qualité de service...

Projets d'entreprise, histoire d'une évolution

« En réalisant un projet d'entreprise, la RATP s'est tracé un cadre d'orientations pour la politique qu'elle entend suivre au cours de la période 1975-1980 », expliquait Pierre Giraudet, directeur général de la RATP, lors de la sortie du premier plan d'entreprise. Au départ, ils étaient conçus pour planifier les investissements. Au milieu des années quatre-vingt, le processus connaît un essoufflement, comme en témoigne un article paru au troisième trimestre 1988 dans la revue *Études-projets* (aujourd'hui *Savoir-faire*). En 1987, la direction décidait de relancer le mouvement avec une politique plus volontariste : [le plan] « devait être un plan d'action plus que de prévision ou d'orientation et fixer des objectifs précis, ambitieux et réalistes ».

Ainsi, c'est l'orientation qui prévaut à partir de 1988 pour un plan d'entreprise désormais triennal. Aujourd'hui, le projet 2001-2003 propose une explication de la stratégie de l'entreprise axée sur la qualité de service au quotidien et sur le sens que la RATP veut donner à l'action de chacun.

LE PLAN DE DÉPLACEMENTS URBAINS

Issus d'une vaste consultation commencée en 1999 et d'un partenariat entre l'État, les collectivités locales, les transporteurs, les associations, etc., les PDU, qui couvrent la période 2001-2005, sont destinés à mieux organiser les déplacements des Franciliens. Diminution de la pollution atmosphérique, des nuisances sonores, amélioration de la qualité... et instauration du réseau Mobilien sont au programme des PDU.





L'équipe de la mission Plan d'entreprise. Au centre, Guy Bourgeois et Évelyne Leloup, entourés de Sylvie Mabire et Philippe Weill.

Une stratégie, huit plans d'actions

Le projet d'entreprise présente aux agents du groupe les huit plans d'actions qui déclinent la stratégie de la RATP. Explications.

Comment donner du sens et de la cohérence aux actions de l'entreprise ? Chaque agent sait-il à quoi, concrètement, sert son action dans l'entreprise ? « Notre projet 2001-2003 » a

l'ambition d'aider chacun à mieux se situer dans le contexte des transports en pleine mutation, non seulement au niveau national, mais aussi à l'échelle européenne et mondiale. Le nouveau plan d'entreprise est l'outil de pilotage de la RATP pour les trois années à venir. « *Le projet d'entreprise dessine ce que la RATP sera en 2003* », insiste la responsable de la mission Plan d'entreprise, Évelyne Leloup.

Son surtitre, « un réseau intégré de transport et de services pour la ville », est là pour rappeler l'ambition de la RATP à l'horizon 2003 : devenir une référence européenne en la matière pour le bien-être des citoyens. Dans ce dessein, l'intégration des modes de transport (métro, RER, bus parisien, bus de banlieue, tramway...) et des services (sécurité publique, pôles d'échanges, contrats de services, tarification, information) doit garantir à ses clients une qualité de service optimale. Elle leur permet de profiter au mieux de toutes les opportunités offertes par ●●●

32 000 exemplaires...

Les cadres et les agents de maîtrise ont reçu le document « Notre projet 2001-2003 » dans son intégralité. Les six mille opérateurs qui avaient demandé à recevoir le plan précédent (1998-2000) également. Tous les autres opérateurs sont destinataires d'une synthèse du plan, accompagnée d'un bon de réservation leur permettant de demander l'envoi du document complet. Au total, ce ne sont pas moins de trente-deux mille exemplaires de « Notre projet 2001-2003 » qui ont été imprimés, au lieu de vingt-cinq mille pour le précédent.

●●● la ville. Cette politique se complète par le développement d'un ensemble de services urbains au sein des espaces de transport (bouquets de services, commerces, bornes internet...), afin que les voyageurs puissent vivre leur temps de déplacement comme un moment actif.

La nouveauté, ce sont surtout les plans d'actions destinés à atteindre les objectifs fixés par l'entreprise. « Ces plans d'actions sont aussi une conséquence directe de l'obligation de résultat entraînée par la signature du contrat avec le STIF », souligne Guy Bourgeois, directeur du département Stratégie, Recherche, Partenariats (STR), auquel la mission Plan d'entreprise a été rattachée.

Le projet d'entreprise a l'ambition d'aider le personnel à mieux se situer dans le contexte des transports en mutation

Fruits d'un travail et d'une concertation ayant duré presque un an, les plans d'actions ont été conçus par domaine (les trois réseaux, les domaines transversaux : la politique de la ville, le développement ou la sécurité...). Ils reprennent ces engagements que les départements inscrivent dans leurs contrats d'objectifs. Les huit plans d'actions sont précis : ainsi, pour Bus, est prévue la mise en œuvre concrète de Mobilien (planning, départements « contributeurs »...) ou encore le déploiement de la télébilletique. À chaque action correspond une fiche détaillée estampillée « dans le contrat STIF-RATP » ou « hors contrat... ». Autres exemples avec les plans prévus pour « l'information des voyageurs », où sont détaillées des actions telles que « l'information dynamique... », avec le programme SIEL (d'ici à 2003, le système équipera les lignes 1, 4, 7 et 11), les nouveaux services hors réseau (utilisation du portable) et l'extension des NTIC, avec celui des services sur Internet... Enfin, le développement est présenté avec deux plans d'actions : « développement en Ile-de-France » et « la RATP avec ses filiales ».

Pour Jean-Paul Bailly, tel qu'il l'affirmait dans la lettre d'accompagnement du plan d'entreprise : « La réussite nécessaire de ce projet ambitieux repose sur notre efficacité, le respect de nos engagements vis-à-vis de nos clients et de nos partenaires, mais elle repose avant tout sur la contribution de chacun d'entre nous. »

Au sommaire des huit plans d'actions

RÉSEAU BUS



- La mise en œuvre de Mobilien
- La relation de service
- La sécurité
- La politique de vente et la télébilletique
- La maîtrise de la fraude
- Le nouveau métier de machiniste-receveur
- Le recrutement et la formation initiale des machinistes-receveurs

RÉSEAU MÉTRO



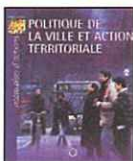
- Un réseau performant au service du client
- La vigilance permanente sur la sécurité
- Le maintien et la modernisation du patrimoine
- La préparation des évolutions de demain

RÉSEAU RER



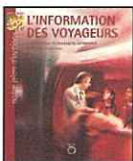
- L'offre de transport : renforcement et qualité
- Sécurité des voyageurs
- Relation de service et télébilletique
- Qualité des espaces, confort et multimodalité

POLITIQUE DE LA VILLE ET ACTION TERRITORIALE



- Partenariat décentralisé avec les collectivités locales
- Mise en œuvre du protocole avec l'État sur les contrats de Ville 2000-2006 et leurs conventions territoriales
- Écologie urbaine et développement durable
- Partenariat décentralisé avec les entreprises
- Coopération RATP-CDC

L'INFORMATION DES VOYAGEURS



- Documents affichés et distribués sur les réseaux et dans les pôles multimodaux
- Information dynamique, notamment en situation perturbée
- Nouveaux services d'information hors réseau et NTIC

SÉCURITÉ



- Instaurer une présence intégrée dans une approche territorialisée
- Offrir une réponse aux voyageurs en termes de services dans une combinatoire visibilité-lisibilité
- Créer une ambiance rassurante dans les espaces voyageurs et garantir la réactivité d'intervention

DÉVELOPPEMENT EN ILE-DE-FRANCE



- Le contrat de plan État-région 2000-2006
- Le plan de déplacements urbains
- Mise en œuvre de l'euro
- Accessibilité des personnes à besoins spécifiques
- Innovation et recherche

LA RATP AVEC SES FILIALES



- Domaines de développement
 - en Ile-de-France • en France
 - en Europe et dans le monde
- Les filiales
 - filiales du transport • filiales immobilières
 - filiale commerciale • filiales techniques

Vers un groupe mondial...

Pour assurer son développement en France, la RATP mise sur ses filiales et les partenariats qu'elles génèrent. À l'international, ces filiales s'appellent RATP I et RATP II.



« **A**ujourd'hui, en cas de bons résultats de l'entreprise, le contrat avec le STIF nous laisse des bénéfices financiers qui sont une ressource mobilisable pour le développement, et la loi SRU a levé les obstacles juridiques pour les utiliser », explique Guy Bourgeois, directeur du département Stratégie, Recherche, Partenariats (STR). Cette situation nouvelle ouvre à la RATP la possibilité de devenir un groupe mondial. Forte de son savoir-faire en Ile-de-France, l'entreprise peut se présenter comme un candidat crédible dans les appels d'offres pour la gestion de réseaux de transports publics en France et dans le monde. Ce développement est possible *via* la création de filiales qui permettent des partenariats et garantissent une étanchéité financière entre la RATP « maison mère » et les filiales. « Si nous gagnons des appels

d'offres en province, l'exploitation de ces réseaux se fera par des sociétés d'exploitation distinctes de la RATP qui reprendront en charge l'ensemble des personnels et des moyens existants. Ces sociétés pourront être des filiales ou seulement avoir des accords de partenariat avec la RATP. L'exploitation se fera avec les moyens locaux. Nous avons la capacité d'apporter des gains d'efficacité avec des outils d'études et d'organisation qui font la preuve de leur pertinence en Ile-de-France », souligne Guy Bourgeois.

Pour l'Hexagone, la mission France, créée au sein du département STR, a pour premier objectif de répondre aux appels d'offres qui vont être lancés par les autorités organisatrices. Le premier auquel l'entreprise va répondre sera Clermont-Ferrand. La mission développe le partenariat avec l'association Agir dont font partie ●●●

Du transport à la fibre optique

Autour de la RATP, sept filiales et une vingtaine de sous-filiales qui œuvrent dans des domaines très divers : transports, immobilier...

URBIEL

Filiale d'exploitation détenue à 100 % par la RATP, qui assure une fonction de holding et d'assistance auprès de ses propres filiales : SQYBUS (Saint-Quentin-en-Yvelines), RVS (Orlyval), SLT (Opentour), TVO (Argenteuil, Bezons, Sartrouville), STBC (bassin chellois), Tram (Mulhouse).

TELCITÉ ET NAXOS

L'activité de ces filiales est la location de fibres optiques (27 000 kilomètres à ce jour).

BMS

Créée fin 2000, cette structure a pour objet de concevoir, réaliser et commercialiser un système intégrant la billettique, la monétique et d'autres services.

SEDP

Réalise études et toutes

opérations commerciales ou financières relatives à des activités immobilières et d'aménagement, en particulier pour valoriser le patrimoine de la RATP.

PROMO-MÉTRO

Mandataire exclusif de la RATP pour la commercialisation et la gestion des emplacements commerciaux créés ou à créer sur ses réseaux. Promo-Métro est aussi chargée de la transaction et de la gestion de tout emplacement commercial en dehors de la RATP et à l'étranger.

LOGIS-TRANSPORTS

Construit et gère des logements sociaux au profit des agents de la RATP, en contribuant aux politiques de développement social des collectivités territoriales.

●●● les réseaux de Marseille, Mulhouse, Angoulême, Troyes, Lausanne...

À l'international, où il y a une grande variété de schémas d'intervention, allant des contrats d'exploitation sans investissement jusqu'à des concessions pouvant inclure la construction du réseau, la RATP a créé deux filiales :

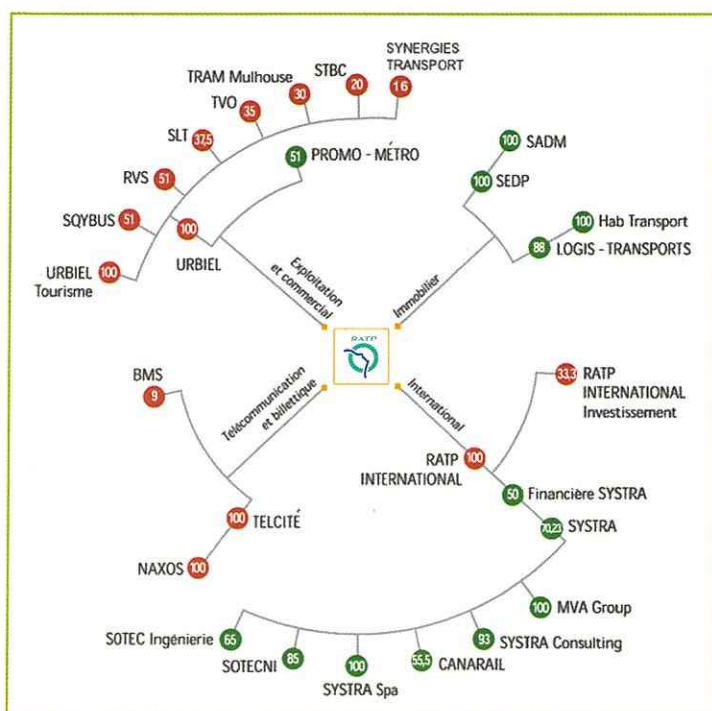
– RATP I (RATP International), fondée en 1998, ayant pour objet de valoriser à l'étranger le savoir-faire de la RATP dans le domaine de l'exploitation et de l'entretien de réseaux de transports en commun, principalement par la prise de responsabilité dans l'exploitation de réseaux ;

– RATP II (RATP International Investissement), filiale commune aux groupes Bouygues, EDF et RATP I, créée en juillet 2000, et dont la vocation est de prendre des participations dans des sociétés exploitantes ou des projets débouchant sur une responsabilité d'exploitation. Ce partenariat avec deux groupes importants permet d'élargir le champ de nos compétences et de profiter de l'expérience internationale, des contacts et appuis à l'étranger de nos associés, en partageant les risques et en multipliant le potentiel d'investissement.

Ces filiales ont engagé des actions commerciales, principalement au Brésil, en Italie et à Singapour, où nous avons signé un accord de partenariat avec un exploitant local (Trans Island Bus Services [TIBS]) afin de préparer une offre pour une concession d'exploitation, pendant quarante ans, d'une ligne de métro automatique, dont l'ouverture est prévue à partir de 2006.

Les activités du groupe RATP ne s'arrêtent pas à l'exploitation des réseaux. Ainsi trouve-t-on une activité immobilière avec la Société d'aménagement Denfert-Montsouris (SADM) (cf. ELL n°109), qui a aménagé le nouveau quartier Denfert-Montsouris dans le XIV^e arrondissement de Paris, ou les télécommunications et la billettique avec des filiales comme la société Billettique Monétique Services (BMS), qui développe le nouveau passe sans contact Navigo (et sa fonction de porte-monnaie électronique), qui devrait être utilisé prochainement dans de nombreuses villes européennes.

Voici comme le président résumait l'enjeu des années à venir, devant les cadres réunis lors de la convention Vision 2003, le 3 avril : « *Où bien nous serons l'un des leaders mondiaux ou bien nous serons une filiale de l'un de ces leaders mondiaux.* »



Les chiffres indiquent le montant (en %) de la participation de la RATP dans les filiales et des filiales dans les sous-filiales.

Pour en savoir plus sur le plan d'entreprise : voir dans l'intranet de la RATP, la rubrique « dossiers ». Cliquer sur Vision 2003.

Un aller Colombes pour le Musée

Le musée des Transports urbains, situé depuis vingt-huit ans à Saint-Mandé, change d'adresse. En attendant sa réouverture (dans six ans !), voici quelques temps forts d'un déménagement délicat...

1 CHEVAL DE BATAILLE

Sauvegarder le patrimoine, tel est le cheval de bataille de l'Association pour le musée des Transports urbains, interurbains et ruraux (Amtuir), dont plus de vingt membres bénévoles ont participé au déménagement, entre janvier et mars. Les mannequins des omnibus à chevaux n'ont pas échappé aux bras des déménageurs, parmi lesquels on trouvait aussi des équipes de la RATP (ITA, MRB, Patrimoine). Les omnibus à chevaux, datant de la seconde moitié du XIX^e siècle, sont les pièces les plus anciennes de la collection.



DENIS SUTTON/DGC-AV

▼ 4

▲ 1



GILLES ALIGON/DGC-AV

4 LA DERNIÈRE PIÈCE

La motrice 63 du tramway de Genève est la dernière pièce à avoir quitté Saint-Mandé, le 28 mars. Les dates inscrites sur la carrosserie correspondent à celles du musée de Saint-Mandé. Créé en 1957 par l'Amtuir, ce musée fut d'abord logé par la RATP dans un ancien dépôt à Malakoff.



GILLES ALIGON/DGC-AV

▲ 2

2 DES PIÈCES VENUES DE TOUTE L'EUROPE

La collection comprend une centaine de pièces, françaises et européennes. Le tramway à deux étages de Glasgow, en exploitation à la fin du XIX^e siècle, est l'une des pièces rares du musée.



GILLES ALIGON/DGC-AV

▲ 3

3 DÉMONTAGE

L'impériale de ce P2, premier modèle d'autobus, tout en bois, est démontée à Saint-Mandé pour faciliter le transport de la pièce. Ce véhicule a remplacé les omnibus à chevaux.



▲ 5

5 LE SITE DE COLOMBES

Jusqu'à alors occupé par le ministère de la Marine, ce site des Hauts-de-Seine accueillera le musée, au sein d'un quartier rénové. Les collections ont été installées provisoirement dans quatre grandes halles, mais il n'en restera qu'une dans la forme définitive du musée, dont la surface sera d'environ 12 000 mètres carrés.



GILLES ALIGON/DGC-AV

▼ 6

6 HALLE AUX BUS

Les bus viennent d'arriver dans la halle aux bus de Colombes : à gauche, un modèle des années soixante et, à droite, un PGPR des années soixante-dix. L'aménagement sera revu par le futur maître d'ouvrage, encore indéterminé. En attendant l'ouverture du musée, la collection est consultable sur le site de l'Amtuir (www.cnam.fr/hebergement/amtuir).

EMMANUELLE BAL



La ligne de tramway T1 va connaître un été de travaux du 25 juin au 2 septembre. Au programme, remaniement du terminus et cure de rajeunissement de la ligne... Explications et revue de détail.

La mise à niveau des stations de la ligne T1 passe également par l'installation des bornes d'information aux voyageurs Siel et par une meilleure signalétique dans les Atribus.

Travaux d'été pour la ligne T1



Le tramway, véritable « star » des transports, est victime de son succès. En effet, le prolongement de T1 de Bobigny à Noisy-le-Sec, qui s'inscrit dans le cadre du contrat de plan État-région, nécessite le réaménagement du terminus de Bobigny ainsi que la mise à niveau des stations de la ligne. Des travaux

importants qui entraînent l'arrêt de l'exploitation pendant dix semaines. Ils seront exécutés, du lundi 25 juin au dimanche 2 septembre, durant la période la moins chargée de l'été. Les aménagements portent notamment sur l'installation de bornes d'information aux voyageurs Siel, sur l'amélioration de la signalétique dans les

Abribus (eux-mêmes remplacés par la société Decaux). De nouveaux appareils de billetterie automatique pour la vente des abonnements et le paiement en euros seront également placés ainsi qu'un nouveau système de sonorisation des stations.

Autre nouveauté, l'installation de cent dix boucles magnétiques qui détecteront l'arrivée des tramways aux feux et leur donnera la priorité. Cette innovation devrait entraîner un gain de trois ou quatre minutes sur le temps de parcours de la ligne. Pour des raisons de confort et de sécurité, les quais de la station Hôtel-de-Ville de La Courneuve seront allongés.

En parallèle, les travaux actuellement réalisés sur la voie (reprise de la plateforme ferroviaire dans plusieurs secteurs de la ligne, voie et revête-

ment) continueront pendant cette période et dureront jusqu'en 2002.

Le bon déroulement de cette opération a nécessité une grande action de communication, en amont, à destination des 80 000 voyageurs empruntant chaque jour la ligne.

Une grande action de communication a été engagée à destination des voyageurs

Ainsi, les voyageurs riverains ont reçu une lettre d'information à leur domicile. Un affichage a également été posé dans les rames de T1, les stations, les bus en correspon-

dance. Pendant les premiers jours d'arrêt de l'exploitation, aux stations les plus fréquentées, des agents seront présents afin d'indiquer la mise en place de la ligne de remplacement par autobus et les points d'arrêt les plus proches. En effet, pendant toute la durée des travaux, le centre bus de Pavillons-sous-Bois prévoira une ligne

de bus en remplacement. Cette ligne offrira une qualité très proche en termes d'offre et de fréquence du tramway. Les voyageurs seront informés et guidés par une signalétique de la station jusqu'à l'arrêt des bus de remplacement. Afin d'assurer le meilleur service de proximité possible, nous mettrons en circulation des bus articulés (cent soixante-dix personnes par rames pour un tramway au lieu de cent personnes par bus) avec une fréquence de quatre minutes aux heures de pointe. Les conducteurs du tramway seront affectés dans ces bus de substitution. Une communication sera également effectuée pour la reprise de l'exploitation. À cette occasion, les expérimentations « nouveau service tram » de type T2 entreront en vigueur sur T1. Ce nouveau service se concrétise par une plus grande présence de personnel dans les rames afin de réaliser un meilleur accueil des voyageurs et de lutter contre la fraude.

YAN RODRIGUEZ



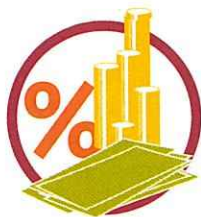
PHOTOS : J.-F. MAUBOUSSIN/DGC-AV

T1 en chiffres

- **T1 : Saint-Denis - Bobigny-Pablo-Picasso.**
- **Longueur : 9 kilomètres.**
- **Mise en service : 1992.**
- **Desserte de quatre communes :** Saint-Denis, La Courneuve, Drancy et Bobigny (Seine-Saint-Denis).
- **Correspondances :**
 - T1 avec la gare RER de Saint-Denis ;
 - la ligne 13 du métro à Saint-Denis-Basilique ;
 - la ligne 7 à La Courneuve-8-Mai-1945 ;
 - la ligne 5 à Bobigny-Pablo-Picasso.
- Cette ligne est également en correspondance avec trente-sept lignes de bus.
- **Prolongements prévus :** à l'est vers Noisy-le-Sec et à l'ouest vers Asnières-Gennevilliers.

L'arrivée des tramways aux feux sera signalée par des bornes magnétiques qui donneront la priorité au tramway : le temps de parcours sera ainsi écourté de quelques minutes.

Accord d'intéressement



Prévu dans le cadre du nouveau contrat social, le protocole d'accord sur l'intéressement aux résultats de l'entreprise pour les agents est actuellement proposé pour signature aux organisations syndicales. le point sur les dispositions.

PRINCIPES

Le protocole d'accord organise l'intéressement, pour reconnaître le rôle essentiel du personnel dans l'amélioration de la qualité de service et le développement du service public. Une démarche rendue possible grâce à la mise en œuvre du contrat entre la RATP et le Syndicat des transports d'Ile-de-France (STIF).

BÉNÉFICIAIRES

Tous les agents du cadre permanent ou sous contrat ayant au moins trois mois d'ancienneté à la RATP à la date de clôture de l'exercice, qu'ils soient ou non présents à l'effectif lors du versement de la prime.

MODE DE CALCUL

L'intéressement est calculé sur les résultats de l'entreprise, tels qu'ils ont été définis dans le contrat conclu avec le STIF.

■ Deux composantes sont prises en compte :

- Les indicateurs contractuels portant sur l'offre et la qualité de service (système bonus-malus).
- La performance financière relative à

l'ensemble des autres activités de l'entreprise. Elle est mesurée par le solde entre les recettes et les dépenses de l'exercice, hors incidence financière du bonus.

■ L'intéressement est déclenché lorsque le résultat net après intéressement est positif.

■ Le montant global de l'intéressement calculé au titre de l'exercice correspond

à la somme des deux montants suivants :

- 50 % de la valeur du solde bonus-malus ;
- 25 % du résultat après neutralisation du solde bonus-malus. Cette part se déclenche au-delà d'un seuil de ce résultat fixé à 20 millions de francs. Au niveau global, l'intéressement ne peut dépasser 2% de la masse salariale brute de l'année considérée.

MODALITÉS DE RÉPARTITION

Le montant total de l'intéressement est proportionnel au présentisme de chaque agent. Sont considérés comme jours réellement travaillés, ne donnant donc pas lieu à un calcul dégressif :

- les congés annuels ;
- les reprises de temps compensateurs et supplémentaires et du compte épargne-temps

- les repos compensateurs ;
- les périodes de formation suivies dans le cadre du plan de formation de l'entreprise ;
- les congés légaux de maternité et d'adoption ;
- les congés spéciaux d'ordre familial
- les arrêts pour accident du travail,

accident de trajet

ou maladie professionnelle ;

- les temps consacrés à la représentation du personnel ;
- les temps consacrés aux activités syndicales ;
- les jours de médailles ;
- les jours de management.

CARACTÉRISTIQUES DE L'INTÉRESSEMENT

Les sommes perçues sont exonérées de charges sociales à l'exception de la CSG, de la CRDS et de la contribution de solidarité. Les agents ont la possibilité de demander le versement de tout ou partie de leur prime d'intéressement sur le Plan d'épargne d'entreprise avec les modalités d'abondement normales prévues par le protocole « Tick'épargne ». Ce versement est déductible des sommes soumises à l'impôt sur le revenu dans la limite de la moitié du plafond annuel moyen de calcul des cotisations sociales (plafond Sécurité sociale).

VERSEMENT

L'intéressement est calculé, chaque année, lorsque les résultats de l'exercice ont été approuvés par le Conseil d'administration. Chaque agent est informé, sur une fiche individuelle distincte de la feuille de paie, des règles de calcul et de son montant personnel. Le versement a lieu au plus tard avant la fin du premier semestre de l'année suivant l'exercice de référence. Le premier versement de l'intéressement pourrait intervenir à la fin du premier semestre 2002 si les résultats financiers le permettent. L'accord est prévu pour une durée de trois exercices comptables à compter du 1^{er} janvier 2001, soit jusqu'au 31 décembre 2003.



BRUNO MARQUET/DGC-AV

L'Arche d'avenirs de la rue Régnault : un ESI de 1000 mètres carrés bâti pour les sans-abri.

ENQUÊTE AUPRÈS DES SALARIÉS DE L'ENTREPRISE

« Bonjour, je travaille pour la société H2O et je réalise une enquête sur les attentes des agents pour le compte de la RATP. » Peut-être avez-vous déjà été ainsi sollicité par téléphone ? Ce questionnaire, lancé par la Régie, vise à mieux connaître les préoccupations – et les satisfactions – de chacun pour permettre à l'entreprise de cibler plus précisément les réponses à apporter. Politiques de l'entreprise, vie au quotidien, environnement... Tous les sujets pourront être librement abordés, sans aucune exclusive et, bien sûr, confidentiellement. Chacun est libre de participer ou non à cette opération qui devrait aider à engager des actions plus proches des attentes.

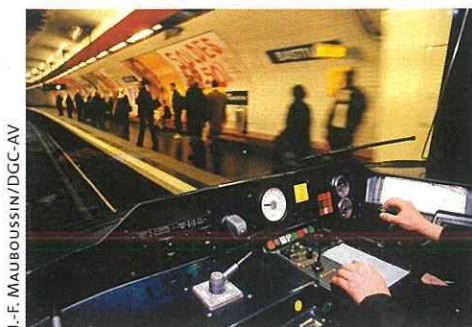
Pour plus de précisions, un numéro Vert, 0 800 802 438, est mis à votre disposition.

Un nouvel ESI dans le XIII^e arrondissement

Le 24 avril a été inauguré le treizième Espace Solidarité Insertion de Paris, dans le XIII^e arrondissement, au 107-109, rue Régnault, en partenariat avec le département Environnement et Sécurité de la RATP. Tels les autres ESI, l'Arche d'avenirs est destinée à accueillir les sans-abri pendant la journée et sera gérée, comme certains, par l'association

de la Mie de pain. Ce nouvel espace est, en plus, novateur à plus d'un titre. En effet, cette réalisation a été construite spécialement pour implanter un ESI, à l'inverse des précédents installés dans des locaux préexistants. De plus, l'Arche d'avenirs a la particularité de jouir d'une vaste surface (1 000 mètres carrés), de surcroît modulable.

FESTIVAL AUDIOVISUEL DU CREUSOT : LA RATP RÉCOMPENSÉE



J.-F. MAUBOUSSIN/DGC-AV

Le 30 mars, la RATP a reçu, au Festival audiovisuel de la ville du Creusot, le Prix Spécial de la ville du Creusot pour le documentaire *Les Loges de la conduite*. Ce film, réalisé par Jean-François Détré, permettait de suivre des conducteurs de métro et du RER dans leur vie professionnelle et familiale. Il avait été diffusé par France 3 à l'occasion du centenaire du métro.

La RATP soutient le commerce équitable

La RATP s'est associée à la quinzaine du commerce équitable, qui s'est déroulée du 27 avril au 13 mai dans toute la France, en distribuant gratuitement plus de cent mille tasses de petit noir équitable et cinquante mille échantillons dans quatre stations de métro, Charles-de-Gaulle-Étoile, Gare-de-Lyon, Miromesnil et Saint-Denis-Université. Le commerce équitable vise à rééquilibrer les échanges Nord-Sud en permettant aux producteurs de vendre leurs produits à prix décents. Café, cacao, bananes, miel, oranges et thé sont ainsi

vendus dans dix-sept pays via le label « Max Havelaar », une association loi 1901 d'origine néerlandaise. Les stations concernées par l'opération présentaient également une exposition, une borne interactive reliée au site de Max Havelaar (www.maxhavelaarfrance.org), un film sur l'association et des espaces de rencontres avec les membres de la plateforme pour le commerce équitable, le tout avec des musiques des Andes, de Cuba et du Brésil, interprétées par les musiciens du métro.

GILLES ALIGN/DGC-AV



DU 1^{ER} JUIN AU 2 JUILLET

Exposition « La Terre vue du ciel », du photographe Yann Arthus-Bertrand dans la salle d'échange de la gare d'Auber de la ligne A



du RER. À travers une sélection des cent quatre-vingt-dix photos de son ouvrage *La Terre vue du ciel*, l'artiste a voulu composer le portrait d'une Terre belle et fragile. Cette exposition est le résultat d'un travail passionné commencé il y a dix ans, de milliers de prises de vue et de millions de kilomètres parcourus.

GAINSBOURG FÊTÉ AUX LILAS

« RATP, je vous aime d'avoir pensé à lui. » Ces mots (cf. photo) sont de Jane Birkin pour remercier les agents du centre bus des Lilas et de la ligne 11 d'avoir célébré la mémoire de Serge Gainsbourg.

En effet, la RATP a rendu hommage au grand Serge, le 2 avril, jour de son anniversaire, de 17 heures à 20 heures, en organisant un concert gratuit réunissant des jeunes talents de la scène française

devant la mairie des Lilas. Trois heures pour traverser l'œuvre prolifique de Gainsbourg, du jazz au hip-hop, en passant par la pop, le funk ou le reggae. Jane Birkin et Bambou, la dernière compagne de Gainsbourg, étaient présentes pour assister à cette grande fête.



J.-F. MAUBOUSSIN/DGC-AV

Agenda

À PARTIR DU 28 MAI

Début de la deuxième vague de la campagne de communication sur le recrutement: spots radio, affichage réseau et hors réseau.

COURANT JUIN

Mise en service du bouquet de services de la station Bastille (ligne 5).

21 JUIN

Inauguration de la station Carrefour-Pleyel (ligne 13), rénovée sur le thème de la musique, lors de la Fête de la musique.

DU 7 AU 22 JUIN

Exposition « Le Louvre déménage » dans

la Rue intérieure et au 8^e étage du bâtiment A de la Maison de la RATP.

LES 20, 21 ET 22 JUIN

Exposition itinérante du service social (GIS) sur la politique sociale de l'entreprise aux ateliers de Choisy (MRF).

Montmartrobus : le bus électrique a la cote

La ligne Montmartrobus devrait s'équiper de nouveaux bus électriques. Deux modèles sont pour l'instant en test d'endurance sur cette ligne longue de six kilomètres, de Pigalle à la mairie du XVIII^e. Le premier bus est en exploitation depuis le 27 mars, le second depuis le 2 avril. Ces deux minibus de marque Gépébus et de type

Oréos 55 E mesurent chacun 7,71 mètres de long, un gabarit adapté à la géographie de la Butte-Montmartre. Ils peuvent contenir quarante-cinq voyageurs, dont quatorze assis. Leur autonomie est de 75 kilomètres sans charge rapide et de 110 kilomètres avec charge rapide. La batterie se trouve pour l'essentiel sur le toit. Non

PHILIPPE BEHEY



seulement ils ne polluent pas, mais ils sont aussi inodores et silencieux. Ces bus électriques vont

prochainement remplacer tous les bus à moteur diesel de la ligne.

Val-d'Europe : trente-cinquième gare du RER A

Val-d'Europe, la nouvelle gare de la ligne A du RER, a été mise en service le 14 avril. Trente-cinquième gare de la ligne, Val-d'Europe devrait accueillir près de huit mille clients par jour dans les quatre prochaines années. Le centre commercial, ouvert en octobre, emploie déjà plus de deux mille cinq cents salariés. Plus de six cents logements et 16 800 mètres carrés de bureaux devraient apparaître à la fin de cette année dans cette zone. L'inauguration officielle de la gare a eu lieu le 8 juin.



BRUNO MARGUERITE/DGC-AV

24 JUIN

La RATP participe à la deuxième Journée nationale des clubs et sports en entreprise à Choisy-le-Roi, engagée par le ministère de la Jeunesse et des Sports.

29 JUIN

Inauguration de la station Bonne-Nouvelle (lignes 8 et 9) rénovée sur le thème du cinéma.

LE BILAN DU PREDIT À LA VILLETTE

Les 12, 13 et 14 juin a eu lieu un colloque et une exposition du programme de recherche et d'innovation dans les transports terrestres (Predit) 1996-2001 à la Cité des sciences et de l'industrie de la Villette. Ce rendez-vous vient clore cinq années de travail de près de quatre cents experts, industriels, opérateurs, chercheurs, élus, techniciens et associations d'utilisateurs. Plus de mille trois cents projets ont été conduits par ce programme lancé par les ministères de la Recherche, des Transports,

de l'Industrie et de l'Environnement. Le budget engagé est de 7,3 milliards de francs. La RATP participe à trente-deux projets, dont quatorze en tant que pilote, comme le trottoir rapide. Elle les a présentés sur son stand, où elle a aussi exposé le microbus, actuellement en expérimentation. La liste des projets et les publications peuvent être consultées sur le site du Predit : <http://www.predit.prd.fr>.
Renseignements - Predit,
tél. : 01 40 81 14 17.

JUSQU'EN JUIN

Diffusion de l'émission « Métrococosmos » tous les samedis sur France 3 Paris-Ile-de-France à 13 h 20. Au programme, quatre sketches par émission.

JUSQU'AU 30 JUIN

Nouvelle campagne d'affichage

« Un ticket pour le Louvre » sur le thème de la mer.

13 JUILLET

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

Balabus a rendez-vous avec la tour Eiffel

Le parcours du Balabus était presque parfait depuis sa création, voilà dix ans. Il manquait toutefois une étape : la tour Eiffel et le Trocadéro. « *C'était dommage, d'autant que la tour Eiffel est le site le plus visité de la capitale* », commente Christian Miquel, responsable de la ligne. Il se réjouit que les douze Balabus marquent ce nouvel arrêt depuis leur remise en service, le 1^{er} avril. Les Balabus, qui relient la Grande Arche de la Défense à la gare de Lyon, circulent les dimanches et jours de fête, de 12 h 30 à 20 heures, jusqu'au 30 septembre. Leur itinéraire suit celui du bus 73 jusqu'aux Champs-Élysées avant de prendre les quais de la rive droite jusqu'à la gare de Lyon. Au retour, ils longent les quais de la rive gauche jusqu'au pont de l'Alma et passent le rond-point des Champs-Élysées jusqu'à la Grande Arche. La boucle dure au total trois heures et, chaque dimanche, entre mille deux cents et mille cinq cents voyageurs embarquent dans les Balabus.



BRUNO MARGUERITE/DGC-AV

La RATP primée par Disneyland Paris



DOMINIQUE MARCHAIS/DGC-AV

Le 1^{er} avril, la RATP a reçu deux prix : celui de l'innovation, pour son billet aller-retour du RER A vers Disneyland Paris et l'entrée dans le parc, et celui de la meilleure communication

pour sa campagne de la liaison RER pour

Disneyland Paris. Ces prix couronnent deux réalisations du département Commercial dans le cadre de l'opération du Challenge des meilleurs, organisé chaque année par Disneyland Paris. Pour cette édition, la RATP est la seule entreprise à avoir été primée deux fois. Aujourd'hui, 48 % des visiteurs de Disneyland Paris sont transportés par la RATP.

PLAN POUR PERSONNES À « BESOINS SPÉCIFIQUES »

Un plan afin d'offrir à tous l'accès aux activités proposées par la ville via les transports en commun, c'est ce que propose la RATP à sa clientèle à « besoins spécifiques » (environ 25 % de la population globale d'Ile-de-France, soit 2,5 millions de personnes). Ce plan multimodal (Bus, Métro et RER) affiche de façon synoptique l'état de l'accessibilité des réseaux aujourd'hui. Il est également assorti d'une légende qui liste de manière synthétique l'ensemble des lignes de bus équipées de matériel à plancher bas ou à palettes, gares RER et stations de métro accessibles aux personnes en fauteuil roulant.

Plan téléchargeable sur www.ratp.fr

RER : la prévention des malentendants

Entre les mois de janvier et de mars, conducteurs, agents de gare et contrôleurs du RER ont joué les éducateurs auprès de jeunes malentendants de l'Institut des jeunes sourds de Bourg-la-Reine, situé sur la ligne B. Par équipes de trois, ils leur ont présenté le kit pédagogique « Soyez prudents », un support constitué de soixante photos prises sur la ligne B figurant les dangers du train : attelage, barres d'alarme, graffitis... Cinq classes, du CE2 à la troisième, soit quatre-vingt-

dix élèves, ont bénéficié de ces interventions d'une durée de trois heures chacune. Des interprètes de l'établissement traduisaient les propos des agents dans la langue des signes. Les jeunes devront ensuite dessiner ou écrire un texte sur les dangers dans le RER. Pilote de cette opération, Martine Hivart, coordinatrice commerciale de la ligne B du RER, se félicite de ces rencontres : « *Le contact a été très positif, et le directeur de l'Institut nous a demandé de revenir l'année prochaine.* »



GÉRARD DUMAX/DGC-AV

Paris Visite a son chéquier réduction

Le département Commercial vient de lancer un nouveau chéquier distribué avec la carte Paris Visite, le coupon et le plan touristique de Paris et d'Ile-de-France. Il comprend quatorze chèques valables sur la zone 1-3 offrant des réductions (à l'exception de l'entrée à Disneyland Paris) auprès de compagnies de transport fluviaux, de musées, d'un cinéma, d'un grand magasin et d'autres lieux de la capitale. Le bénéficiaire peut, par

exemple, se voir offrir une place de cinéma pour une place achetée au Grand Rex ou faire l'« Opentour » de Paris pour 125 francs au lieu de 150 francs. Si elles sont toutes utilisées, ces réductions peuvent atteindre jusqu'à 900 francs dans un délai de cinq jours, délai maximal d'expiration de la carte. Ce chéquier remplace le petit livret réalisé en partenariat avec la SNCF qui accompagnait jusqu'à présent la carte Paris Visite.



PLACE-D'ITALIE A SON BOUQUET DE SERVICES

Le 3 mai a été ouvert un cinquième bouquet de services. Il est installé à la station Place-d'Italie, ligne 5, espace hors contrôle, sortie boulevard Auguste-Blanqui. Les services qu'il propose sont identiques à ceux de Miromesnil avec, en particulier, la présence d'un agent pendant la journée et un espace web. Deux autres bouquets doivent ouvrir en 2001 aux stations Bastille et Bercy.

SPORT EN ENTREPRISE : TOUS EN PISTE LE 24 JUIN

La Journée nationale des clubs et du sport en entreprise, à laquelle participe la RATP, se déroulera dimanche 24 juin au parc des Sports de Choisy-le-Roi (Val-de-Marne). Plus de quarante-cinq activités sont proposées gratuitement aux agents. Pour certaines, il faut s'inscrire un peu à l'avance. C'est le cas du marathon relais par équipes de quatre, du relais 100 x 400, dont l'USMT détient

le record depuis 1954, et du tournoi de football avec le Variété Club de France. Conçue par le ministère de la Jeunesse et des Sports, cette journée sera animée par le journaliste sportif Jacques Vendroux.

Contacts - Marathon : Annie Petit (01 43 0) 3 98 97, ou Philippe Daugeard (01 40 0) 2 46 18 ; relais 100 x 400 : Michel Marle (01 41 8) 1 31 17 ; football : Patrick Lancestre (01 42 3) 1 46 60.



L'EURO TOMBE EN AUTOMNE

L'arrivée de l'euro tombera en automne pour le personnel de l'entreprise. C'est en octobre précisément qu'est prévue la première feuille de paie libellée en euros ainsi que le basculement en euros des pensions, soit près de deux mois avant l'arrivée des billets et des pièces. De leur côté, les clients utilisent timidement l'euro..., mais plus qu'auparavant. Selon l'Unité Trésorerie financement du département CGF, le pourcentage des paiements en euros a atteint en avril

0,23 % du total sur l'ensemble du réseau (au lieu de 0,10 % en janvier et 0,11 % en février), soit cinq cent vingt-cinq chèques en euros ! Une tendance qui devrait se confirmer au fil des mois avec, notamment, la distributions de chèquiers en euros par les banques.

Contacts - le correspondant euro de votre département ou, à la délégation générale pour l'euro, Hélène Grimpret au (01 44 6) 8 32 26. Voir aussi le site intranet RATP : « Passage à l'euro ».

Brèves

RATP AURORE SE LÈVE EN AVIGNON

La troupe de théâtre RATP Aurore se produit au Festival d'Avignon, du 6 au 20 juillet. Elle interprétera *Fausse Adresse*, de Luigi Lunari, au théâtre de l'Alizé, 15, rue du 58^e-R^e, Avignon (Vaucluse), tous les soirs à 20 h 15. Réservation au 04 90 14 68 70.

TRIPODES DE NOUVELLE GÉNÉRATION

Le renouvellement des valideurs a débuté le 28 mars, avec l'installation du premier tripode nouvelle génération à la station Porte-de-Vincennes. À terme, quelque trois mille sept cents appareils permettront aux voyageurs de franchir la ligne de la RATP sans s'arrêter. Les premiers clients bénéficiaires de cette modernisation seront les

abonnés de la Carte Intégrale en octobre.

TPV, TOUS INSTALLÉS

En mai s'est achevé le déploiement des Terminaux points de vente, sur les lignes A et B du RER, ce qui porte à neuf cents leur nombre total à la RATP (Métro, Bus, RER et Orlyval). Rappelons que ces appareils acceptent tous les moyens de paiement, en francs et en euros, permettent de réaliser la comptabilité automatiquement et, enfin, assurent la gestion des stocks, les échanges, les remboursements...

TRAVAUX NOCTURNES SUR LA LIGNE 3

Le chantier du RVB – renouvellement des voies ballastées – s'installe sur la ligne 3 du métro. Il se déroulera en six phases, du 9 mai 2001 à septembre 2002. Premier secteur intéressé : République - Opéra, pour une durée prévue de trois mois. Le service y sera interrompu, tous les jours ouvrables, de 21 heures à fin du service.

Le peintre de la Médiathèque

BRUNO MARQUERITE/DGC-AV



Philippe Benoît a commencé la peinture voilà vingt-quatre ans, alors qu'il entrait à la RATP comme chef de station. « J'ai essayé la

musique et l'écriture, mais, comme je n'étais ni Mozart ni Hugo, j'ai choisi la peinture. Je ne suis toujours pas Picasso, mais je reste accroché à mon chevalet. » Ainsi vient-il d'exposer une quarantaine de ses tableaux et sculptures à la Médiathèque (Patrimoine), où il est documentaliste depuis un an.

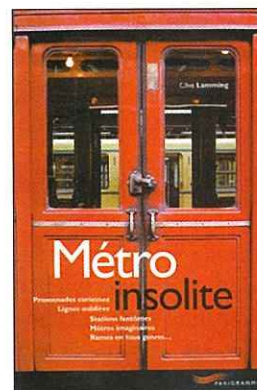
Toile, liège, bois, papier : tous ces supports passent sous son pinceau qu'il manie presque quotidiennement dans son atelier, chez lui, à Ferrières, dans le Loiret. « Je fais la navette en train matin et soir. Le trajet dure une heure trois quarts, mais cela ne me gêne pas, j'en profite pour réfléchir à mes tableaux. » Celui qu'il a choisi pour l'affiche de son exposition, *Les Pins Laricio*, représente un paysage du centre de la Corse avec, à l'arrière-plan, les aiguilles de Bavella au coucher de soleil. S'il imite le style impressionniste, en particulier Bonnard, il ne transporte pas son chevalet dans les maquis corses. Il peint d'après des photos, à l'acrylique.

Philippe n'en est pas à sa première exposition à la RATP. Ses anciens collègues d'ITA de Val-de-Fontenay, où il était visiteur d'ouvrages d'art avant d'intégrer la Médiathèque, connaissent ses toiles. Ce département lui doit en outre le Trophée de l'innovation, sculpture réalisée en 1996 par l'atelier de Championnet. Exposer à la RATP lui paraît important : « Je souhaite montrer que les agents ne sont pas focalisés sur leur métier. » Il se réjouit que l'exposition se déroule à la Médiathèque. « Le personnel n'y vient pas assez souvent, c'est dommage. Cette manifestation peut être l'occasion de leur faire découvrir ce lieu. » Philippe se produit aussi « à l'extérieur ». Il sera en juin au Salon des peintres amateurs de La Varenne-sur-Seine.

VOIES DE TRAVERSE

Le métro regorge de lieux insolites, de trésors et l'on peut le visiter comme un musée inattendu des techniques, des arts décoratifs et de l'histoire de Paris. Ces mille curiosités sont regroupées dans le livre *Métro insolite* de Clive Lamming, historien des transports, qui a déjà publié de nombreux ouvrages sur le sujet. Ce guide offre de nombreuses anecdotes et histoires étonnantes comme le fait que le métro parisien aurait pu fonctionner à la lessive de soude, à la vapeur, par câble... L'ouvrage décline également l'histoire du matériel, la localisation des stations fantômes, etc. L'auteur propose enfin des « promenades curieuses » en huit itinéraires avec des balades guidées dans et hors transports. À la fois guide et encyclopédie, ce livre invite les lecteurs à une passionnante promenade dans le monde insolite, pittoresque et bringuebalant du « poinçonneur des Lilas ».

***Métro insolite*, de Clive Lamming, 173 pages, éd. Parigramme, prix public : 120 francs, 18,29 euros, en vente dans les librairies et à la boutique « Métro et bus Paris, objets du Patrimoine », salle de correspondances RER de Châtelet-les-Halles.**



CD DE L'HARMONIE DU PERSONNEL



Un Américain à Paris, de Gershwin, *Indiana Jones*, de Serge Lancen, *Cap Kennedy*, de John Williams, *James Bond*, de John Barry, et *La Force du destin*, de Verdi : cinq morceaux

quelque peu hétéroclites et regroupés sur un même disque compact, qui viennent d'être enregistrés par l'Harmonie du personnel de la RATP. Le disque compact est disponible au prix de 65 francs (9,91 euros) au siège de l'Harmonie ou par correspondance, accompagné d'un chèque bancaire de 80 francs (15 francs de frais de port) à l'ordre de l'Harmonie du personnel de la RATP.

Contact - Harmonie, 44, rue des Maraîchers, 75020 Paris, tél. : (01 40 0) 2 49 36.

Apparue avec le métro, la carte de service annuelle fut créée pour permettre aux agents de circuler gratuitement sur le réseau. En 2001, à l'aube de la télébilletique, la voici électronique et multifonction.

Signée par Henri Maréchal, directeur général de la Compagnie du métro de Paris en 1900, la carte de service, annuelle, permet aux agents de la CMP de voyager gratuitement sur le réseau. Ceux qui n'appartiennent pas aux services centraux et ne travaillent pas dans les bureaux reçoivent une carte d'accès aux voitures de seconde classe. À la Société des transports en commun de la région parisienne (STCRP), née en 1921, la carte

de service est valable sur l'ensemble des réseaux de tramways et deux lignes d'omnibus de leur choix. Le personnel des dépôts d'omnibus bénéficie de deux lignes d'omnibus supplémentaires. À partir de 1922, la carte est valable sur tous les réseaux : tramways, omnibus et bateaux. On distingue les cartes de 1^{re} classe pour l'encadrement et de 2^{de} classe pour le personnel d'exploitation et d'entretien.



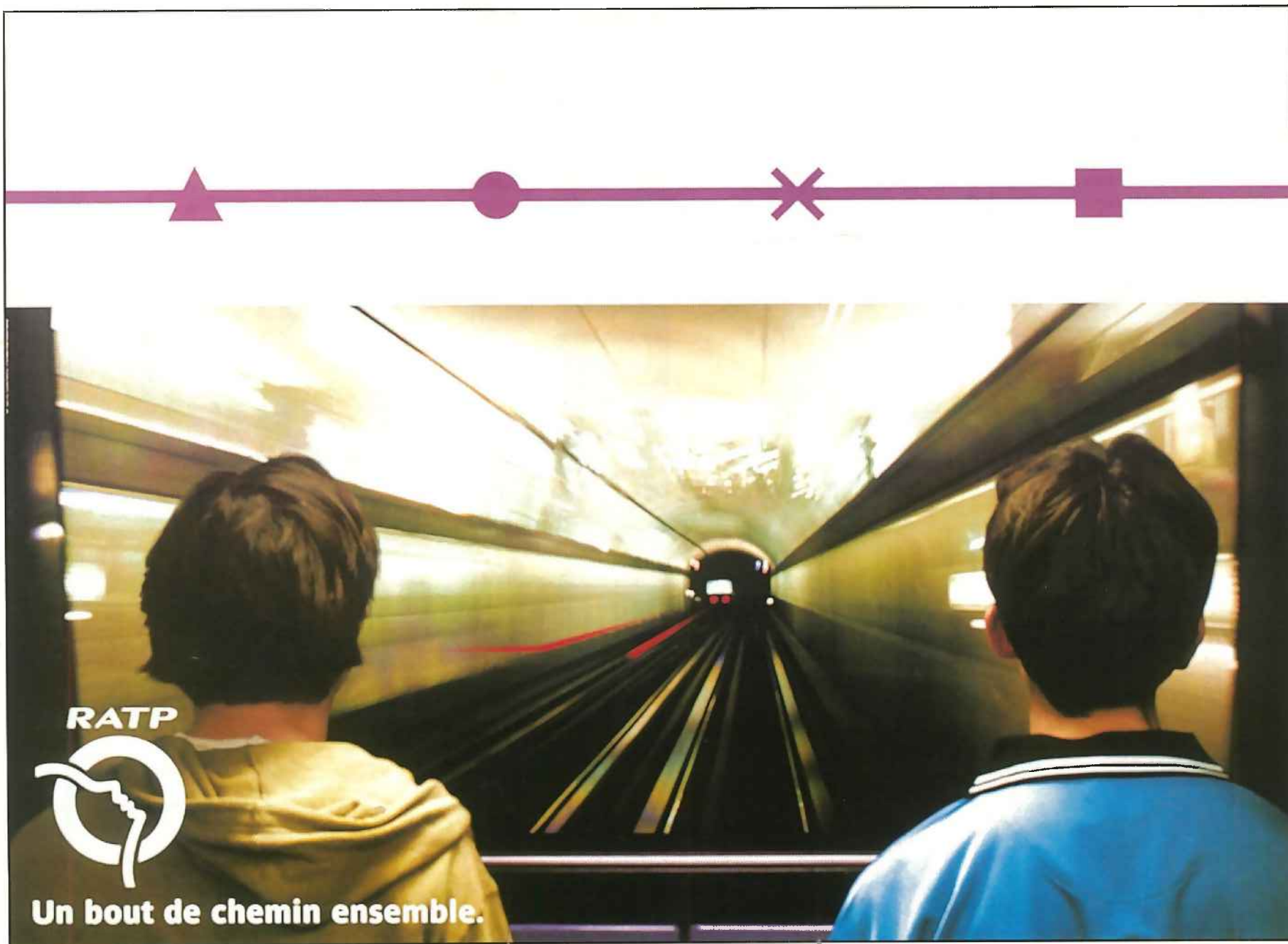
La carte de service fait le saut... de puce



En juin 2001, une nouvelle carte de service est attribuée aux agents. Carte sans contact unique – sans boîtier –, elle intègre la carte des restaurants d'entreprise, comprend un porte-monnaie électronique (dont l'application n'est pas encore ouverte) et la Carte Intégrale (mise en service d'octobre 2001 au début 2002). Autres fonctions : le contrôle d'accès aux immeubles ou locaux, la saisie des horaires variables, la prise de service des TPV et Adup. Elle comporte la mention des autorisations spéciales

éventuelles : C (accès aux cabines de conduite) et V (circulation sur les voies). Cette carte marque la première étape de la généralisation de la télébilletique. Issue de la collaboration entre SIT et l'inventeur de la carte à puce, Roland Moreno, un premier boîtier « passe sans contact » a été testé par les agents de station de la ligne 11 en 1993. La carte de service à puce et le boîtier sans contact furent généralisés aux trente-huit mille agents en 1998.

SIMONE FEIGNIER



RATP



Un bout de chemin ensemble.