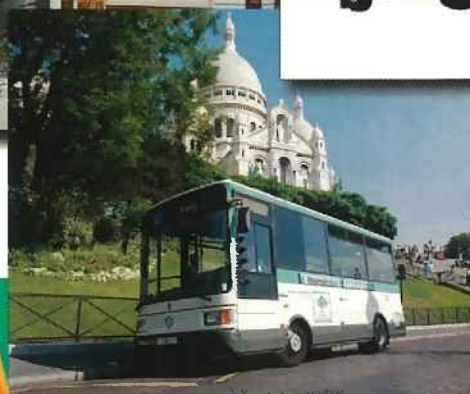


Entre&dignes

JANVIER 1999-N°87

17 F

Le panorama
de l'année
1998



Panoramiques

P3 Trafic et recettes : la reprise

Dans la ville

P8 Bug de l'an 2000 : le big bang ?

Les grandes entreprises adaptent leur système informatique pour réussir le passage à l'an 2000. A la RATP, le compte à rebours a commencé : inventaire, mise à niveau des équipements. Tous les départements sont sur le pont...

Aller-Retour

P12 Bouquets de services : l'offre plus

En concertation avec une agence de design, les exploitants élaborent des bouquets de services, espaces modulables qui proposeront aux voyageurs du métro dès la mi-1999 toute une palette de services.

Correspondances

P14 La RATP à Caracas

Des agents RATP ont formé des ingénieurs du métro de Caracas à la maintenance du matériel. Une formation qui s'inscrit dans un partenariat de longue date avec le Venezuela.

DOSSIER

1998 : UNE ANNÉE D'ACTUALITÉS

- Jean-Paul Bailly présente le bilan très positif de l'année 1998 et annonce les perspectives de développement de 1999. **P.16**
- Mois après mois, les événements qui ont marqué l'année 1998, des nouveaux matériels aux innovations, en passant par les nouveaux métiers, les grandes manifestations... Un tour d'horizon non exhaustif. **P.16 à 19**
- Le développement du réseau, le bilan du Mondial, la préoccupation de l'environnement, les mesures d'emplois à destination des jeunes... Retour sur quatre temps forts de l'année écoulée. **P.16 à 19**
- La RATP fêtera le passage à l'an 2000 et les cent ans du métro. **P. 19**
- Un spécialiste de la prospective, Guy Bourgeois, nous donne sa vision des transports de demain. **P. 20**



Parcours

P26 Comment devient-on agent de sécurité ?

Sept cents candidats se présentent chaque année pour devenir agents de sécurité. Cinquante d'entre eux sont sélectionnés après avoir suivi une formation initiale de treize semaines.

P28 Selliers : le partage de savoir-faire

Les selliers de l'atelier MRF de Fontenay ont rejoint leurs collègues bus de Championnet. Les deux équipes échangent aujourd'hui leur savoir-faire et leurs méthodes de travail.

Passionnement

P30 Jean-Pierre Picard, technicien supérieur au département MRF, est aussi un décocheur de flèches. Lumières sur un archer.

P31 Mémoire Bus au gaz : 72 ans d'histoire

Le bus au gaz, on en parlait déjà en 1927. Pendant la Seconde Guerre mondiale, il connaît un regain d'intérêt du fait de la pénurie d'essence. L'histoire de la filière gaz.

Ressources

P22 Budget 1999 : de bons comptes

Le budget bénéficie du redressement des recettes et du trafic - une augmentation de 2,7 % est prévu cette année. Le point en chiffres et en fiches.

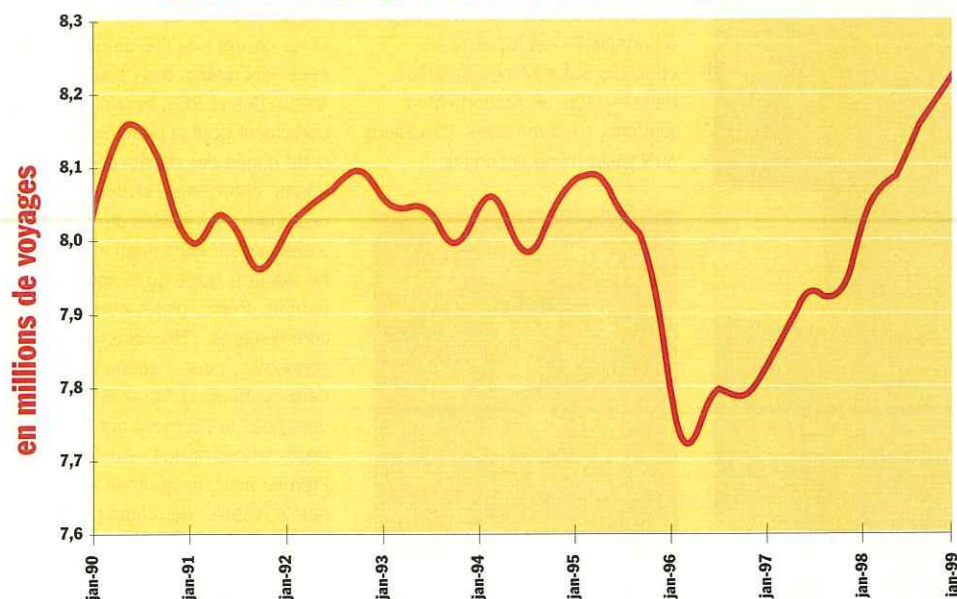
Arrêt sur

P24 Les petits, ça peint, côté décor

Dans le cadre du concours « les petits, ça peint », les enfants d'agents ont envoyé plus de 5 000 dessins qui ont servi à l'élaboration des décorations du réseau. Zoom avant sur le déroulé de l'opération.

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 42/37 33. Directeur de la publication : Vincent Relave. Rédaction : Philippe Carron, Simone Feignier, Nadine Guérin, Catherine Joulé, Yvonne Kappès Grangé. Ont collaboré à ce numéro : Jean-Patrick Ménard, Cécile Toin. Photographies : DGC-AV. Conception et réalisation graphique : Textuel. Couverture : montage, Lola Duval. Photogravure : Point. Imprimerie : Torcy Quebecor. 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 75880 Paris Cedex 18.

RATP : voyages effectués un jour ouvré



1998 par rapport à l'année antérieure. Embellie conjoncturelle ou renversement structurel de tendance ? Pour Jacques Delorme, responsable du suivi du trafic et des recettes à CML, « la hausse est probablement due à une conjonction de plusieurs facteurs : d'abord, une reprise certaine de l'activité économique depuis plus d'un an. Elle se traduit par un retour dans Paris d'un certain nombre d'entreprises, attirées par le renouvellement d'un parc de bureaux rendus plus fonctionnels, avec des coûts de location moins élevés. Ce phénomène conduit un certain nombre de Parisiens et de Franciliens à prendre – ou reprendre – les transports en commun ». D'autres facteurs peuvent aussi avoir contribué à la reprise du trafic : d'une

Indicateurs

Trafic et recettes : la reprise

Côté trafic, la RATP affiche une progression de 2,8 % tous réseaux confondus. Côté recettes, les indicateurs virent au vert. Quels facteurs sont à l'origine de cette embellie ? Explications par le menu.

L'embellie pour les transports en commun va-t-elle se confirmer ? Les résultats du trafic et des recettes de la RATP depuis le début de l'année dernière peuvent le laisser penser. Le trafic de l'année 1998 progresse sur tous les réseaux par rapport à l'année précédente : + 3,6 % sur le métro, + 3,7 % sur le RER, + 0,2 % sur le bus parisien, + 1,8 % sur les lignes de banlieue, + 18,9 % pour le tram, qui bénéficie, il est vrai, de l'arrivée de T2. Pour l'ensemble de la RATP, la hausse est de 2,8 %. Du côté des recettes, les indicateurs virent aussi au vert, avec une hausse, à tarifs constants, de 2 % par rapport à 1997. Des résultats imputables à la bonne tenue des abon-

nements, principalement à la Carte Orange mensuelle. Les forfaits commerciaux – Paris-Visite, Mobilis – rencontrent aussi un réel succès. Il faut dire que pour des zones éloignées, comme Chessy-Marne-la-Vallée, Mobilis est plus avantageux que le prix des billets aller et retour.

Un retour de la confiance

Si les recettes progressent moins vite que le trafic, la cause est à rechercher du côté des forfaits. Les porteurs de Carte Orange utilisent davantage les transports en commun, sans que ce phénomène se répercute sur le prix du titre. La fraude, à peu près stabilisée, ne pèse que faiblement dans cet écart. La Coupe du monde de football a-t-elle joué un effet dopant sur ces chiffres ? + 2,6 millions de voyages sur le métro et + 0,5 sur le RER, des chiffres certes positifs, mais qui restent modestes si on les compare aux + 66 millions de voyages observés à la RATP l'année

part, un regain d'optimisme, comme le montrent les sondages d'opinion, et un retour de la confiance (effet Coupe du monde ?) peuvent conduire à un accroissement des déplacements de loisirs ; d'autre part, une sensibilisation accrue de l'opinion publique quant aux méfaits de la pollution urbaine (alertes à la pollution, journée sans voitures...) peut jouer en faveur des transports publics. Enfin, notons la création de la carte Imagine R, qui offre aux jeunes une plus grande liberté de déplacement et qui remporte un vif succès. Pour ce qui est des bus, le développement d'une vie urbaine hors de Paris assure le succès des lignes de banlieue. Les lignes parisiennes ont bénéficié, quant à elles, d'un regain d'intérêt lié peut-être à une image de mode conviviale. Des signes encourageants pour 1999, après avoir retrouvé, voire dépassé, les niveaux de 1994 en trafic et en recettes. ■

Yvonne Kappès-Grangé



CHABROL/DGC-AV

Bus : un progrès dans l'accessibilité

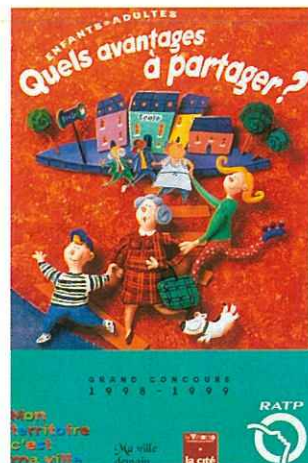
Les bus de la RATP accessibles aux handicapés ? C'est bientôt une réalité : depuis octobre, toutes les commandes de bus intègrent l'option d'une palette rétractable – pan incliné à l'usage des voyageurs en fauteuil roulant – et de l'abaissement à plat, qui réduit la différence de niveau entre la rue et le plancher du véhicule. Un type de bus qui circule déjà sur le 91. Cette décision concerne tous les futurs Agora, standard ou articulés, ainsi que les bus à gaz. Dès le premier semestre 1999, la RATP devrait recevoir une cinquantaine de ces Agora pour équiper la nouvelle ligne 88 et une centaine de bus articulés pour le PC.

Kit pédagogique : le concours citoyen

« Enfants-adultes, quels avantages à partager ? » est le thème du concours organisé cette année dans le cadre de l'action « Mon territoire, c'est ma ville ». Rappelons qu'il s'agit d'une action sur la

citoyenneté menée dans les écoles et les collèges de l'Ile-de-France par cent vingt agents des départements Métro, Bus et RER, et à laquelle participent pour la première fois cette année des agents de SEC. Poster, chanson ou sketch permettront aux classes de s'exprimer sur leurs relations avec les adultes, quels qu'ils soient – parents, frères, professeurs, voisins, commerçants... Trois classes gagnantes, pour chacune des deux catégories CM2 et 6^e, seront désignées le 25 mai à la Cité des sciences et de l'industrie. Premier prix : une journée au parc d'Astérix ; deuxième prix : invitation au film Astérix, de Claude Zidi, avec Christian Clavier et Gérard Depardieu.

Contact - Sophie Gillet, tél. : (01 44 6) 8 35 85.



D.R.

Pimprenelle : un espace pour les enfants

L'équipe Pimprenelle est à la disposition des parents qui recherchent des informations sur un mode de garde pour leur enfant. Ils pourront obtenir des supports d'information et des simulations de coût sur les différents modes de garde, les équipements des communes, les aides afférentes aux différents types de garde. Des propositions personnalisées peuvent être faites aux parents, prenant en compte leur domicile, les horaires de travail et le lieu de l'attachement.

Contacts - Martine Brun, tél. : (01 44 6) 8 28 44 ; Simone Chassagne, tél. : (01 44 6) 8 28 66 ; répondeur, 24 heures sur 24 : (01 44 6) 8 30 24. Espace Pimprenelle, Lyon-Bercy, rez-de-bassin, niveau - 1.



D.R.

Une première Maison Roue libre à Paris



MARGUERITE/DGC-AV

Le 11 décembre 1998 a été inaugurée la première Maison Roue libre, en plein cœur de Paris, au Forum des Halles. Ouverte sept jours sur sept, de 9 à 19 heures, c'est le nouveau lieu de rendez-vous de tous les adeptes du vélo dans la capitale. Usagers occasionnels de la petite reine

ou véritables accros trouveront là un service permanent de location, des propositions de balades guidées, un service de gardiennage de vélos, des conseils, des possibilités d'achat, une assistance juridique, sans compter sur une aide à la petite réparation. L'inauguration de la Maison Roue libre illustre la direction qu'a choisie la RATP, quant à la promotion de ce type de transport, afin d'améliorer la vie en ville. Si l'expérience est concluante, plusieurs Maisons Roue libre devraient voir le jour en Ile-de-France.

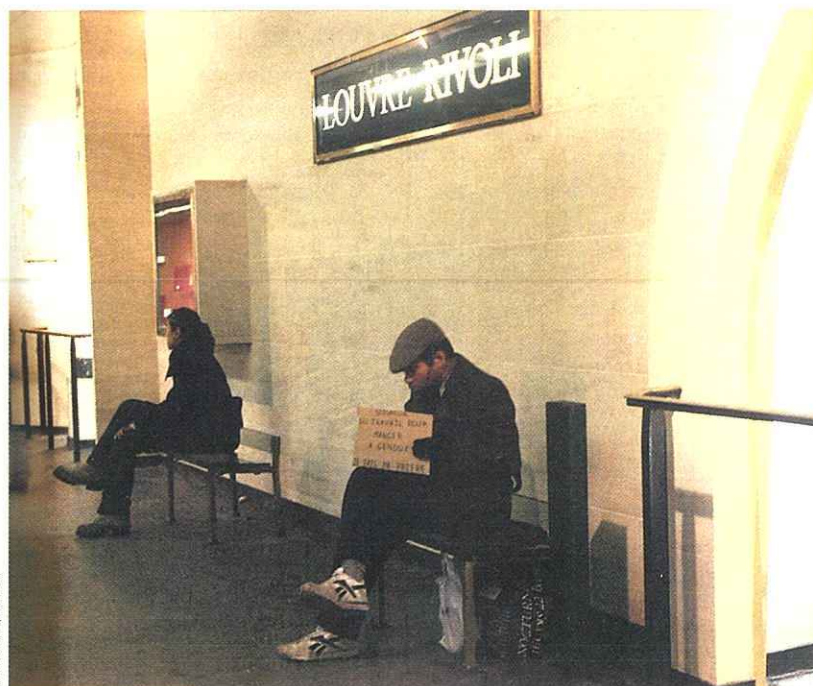
Contact - Maison Roue libre, 95 bis, rue Rambuteau, 75001 Paris, tél. : 01 53 46 43 77.

Bienvenue célébré en Bretagne

Le 10 octobre 1998, un buste de Fulgence Bienvenue, réalisé par le sculpteur Bernard Potel, a été inauguré à Uzel (Côtes-d'Armor). Le père du métro rejoint ainsi sa ville natale avant d'être également présent dans le métro. En effet, un buste semblable devrait prochainement figurer dans la station qui porte son nom.



D.R.



MARGUERITE DSC-AV

SDF : - 20 % sur le réseau du métro

20 % de sans domiciles fixes ont déserté le réseau du métro en sept ans, tel est le résultat du comptage « flash » réalisé, le 21 octobre dernier, par des CES de l'unité Antifraude du département Métro. La régression ne correspond malheureusement pas à un recul de la misère en Ile-de-France. Elle s'explique, sans doute, par les actions entreprises par la RATP en faveur des SDF sur les réseaux (Recueil social, RATP assistance, Espaces solidarité insertion). L'effet des mesures prises pour les personnes défavorisées s'avère intéressant à double titre. En effet, les lieux d'accueil de jour offrent aux personnes en difficultés la possibilité de recréer des liens, de bénéficier de soins, de chercher un emploi... Et l'entreprise bénéficie des répercussions de ce dispositif.

Deux brochures pour aider les agents agressés

Le département Bus, en concertation avec les départements Juridique; Environnement et Sécurité; Protection, Prestations, Prévention sociales et le CHSCT Bus, a édité, en novembre 1998, deux plaquettes, au format de poche, précisant les dispositions prises pour aider les agents victimes d'une agression.

Une plaquette, *Je suis agressé*, destinée à l'ensemble des agents Bus, adressée à leur domicile, explique l'aide immédiate apportée, comment déposer plainte, qui prévenir... Une plaquette, *Mémo de l'encadrement, que faire en cas d'agression ?* assignée à l'encadrement Bus, rappelle les missions et le suivi dus aux agents agressés.

Une démarche qui témoigne du soutien et de la solidarité de l'entreprise.

Contacts - Eric Vandenberghe, Bus, tél. : (01 44 6) 8 33 89 ; Nathalie Lieupart, Bus, tél. : (01 44 6) 8 34 23.



Jusqu'au 27 février

● A l'occasion du cinquantième anniversaire de la déclaration des droits de l'homme, exposition d'Amnesty International avec la Ligue des droits de l'homme, l'Unicef, l'Association chrétienne pour l'abolition de la torture et France Libertés jusqu'au 1^{er} février à la station Gambetta, et du 3 au 27 février sur le RER A (Noisy-le-Grand, Bry-sur-Marne et Nogent-sur-Marne).

2 février

● Remise des diplômes pour la bonne tenue des chantiers.

du 15 février au 9 mars

● Exposition sur l'Euro dans la rue intérieure de Lyon Bercy.

15 mars

● Les points de vente RATP et SNCF acceptent les paiements en euro (chèque ou carte bancaire).

21 mars

● Journée du piéton et du vélo.

février-mars

● programme du Théâtre Aurore
« Les deux vierges », comédie de Bricaire et Lasaygues, à 15 h 00 les 6 et 7 février, à 20 h 30 le 6 février
« Oscar », comédie de Magnier à 15 h 00 les 6, 7, 13, 14, 20, 21, 27 et 28 mars à 20 h 30 les 13, 20 et 27 mars. Réservations au (01 40 0) 2 49 39.

Hainaut, histoire d'un dépôt

Rappelons la sortie des deux tomes de l'ouvrage consacré à l'histoire du dépôt du Hainaut et de son quartier, « Mémoire d'un lieu » et « Naissance d'un quartier ». Collection RATP, patrimoine industriel et architecture, SEDP, Vincennes.

Prix public : 150 francs ; pour les agents : 90 francs.

Pour commander : Tél. : (01 49 5) 7 88 66, ou chèque libellé à l'ordre de la SEDP, 2, square Félix-Nadar, 94684 Vincennes Cedex.

Musée des Transports : de Saint-Mandé à Colombes ?

Le musée des Transports a définitivement fermé ses portes, le 22 novembre, au 60, avenue Sainte-Marie, à Saint-Mandé, en attendant une nouvelle installation, envisagée actuellement à Colombes (Hauts-de-Seine). Créé par l'Association pour le musée des Transports urbains, interurbains et ruraux (Amtuir), il était installé dans un ancien entrepôt de la RATP. Ses collections vont devoir rester dans l'ombre quelque

temps, à moins qu'elles n'aient l'occasion de participer à des manifestations comme celles des journées du Patrimoine, les 19 et 20 septembre (ELL n° 85), ou du centième anniversaire du Mondial de l'automobile, le 27 septembre dernier (ELL n° 85).

A cette occasion, le musée des Transports – et non la RATP, comme cela avait été indiqué par erreur – avait sorti ses autobus.

Prochain rendez-vous pour le musée : les manifestations du centenaire du Métro.



D.R.

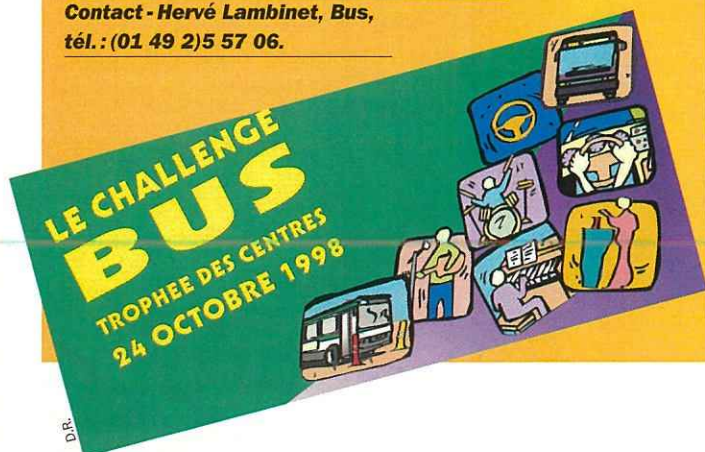
Trophée des centres bus : Pavillons vainqueur !

L'équipe du centre bus de Pavillons-sous-Bois (Jacqueline Ferré, Hasid Bouanani, Simon Gurney et Marc Guarino) a décroché le 24 octobre le « Trophée des centres », qui s'est déroulé au Centre international de l'automobile, à Pantin.

Les vingt-trois centres, représentés chacun par une équipe de quatre agents, ont répondu à une série de questions de type quiz sur l'entreprise et son environnement.

Le classement général étant obtenu par le total des points réalisés à ce questionnaire, ajouté à ceux déjà acquis lors des épreuves de conduite du challenge bus. Une occasion aussi de faire une grande fête du bus, la partie artistique et musicale étant exclusivement assumée par des agents du département. Prochain rendez-vous dans deux ans.

Contact - Hervé Lambinet, Bus, tél. : (01 49 2) 5 57 06.



D.R.

La maintenance récompensée (1)

L'unité de maintenance du MF67 de MRF a obtenu, le vendredi 11 décembre, la certification ISO 9002 pour la maintenance de ce matériel sur les lignes 2, 3-3 bis, 9 et 12.

En 1997, elle avait déjà reçu la certification pour la maintenance du matériel des lignes 5 et 10. C'est donc l'ensemble de la maintenance du matériel roulant de type MF67 qui est certifié. Cent vingt mainteneurs (92 % de l'unité) des ateliers de révision de

Choisy, six ateliers de maintenance des trains, sept centres de dépannage et les groupes de soutien sont concernés.

Cependant, il n'est pas question pour l'unité MF67 de s'endormir sur ses lauriers : son objectif, aujourd'hui, est la certification du tramway – T1 et T2 – puis du MF88 de la ligne 7 bis, dont l'unité s'occupe également de la maintenance.

Contact - Frédéric Blamoutier, tél. : (01 40 4) 8 74 65.



MARGUERITE/DGC-AV

La maintenance récompensée (2)

Le prix Qualité Ile-de-France a été décerné, le 3 décembre, à l'unité de maintenance du RER (UDM) par le Mouvement français pour la qualité (MFQ). Il récompense la démarche de qualité globale engagée par l'UDM RER de MRF, portant sur l'amélioration, la mesure et la maîtrise de la qualité, mais aussi sur l'engagement de la direction, l'écoute des clients, la participation du personnel... Comme le montre un sondage, selon lequel 98 % du personnel ont adhéré à la démarche.

Contact - Francis Dugeon, MRF, tél. : (01 40 0) 2 47 02.

A la rencontre de jeunes malades de l'hôpital Robert-Debré

Des agents de la ligne 2 ont participé à « Boomerang », une émission de télévision interne destinée aux jeunes malades de l'hôpital Robert-Debré. Laurent Dugas, responsable des actions de prévention menées sur la ligne, et Jean-Claude Delacourt, membre de l'équipe Prévention, ont présenté l'entreprise et répondu à la curiosité insatiable des jeunes : les horaires de travail, les grèves, les difficultés rencontrées, la fraude, les contrôles, le rôle de la RATP à l'étranger...

« Des questions montrant une grande maturité chez ces enfants âgés de 7 à 17 ans », remarque Laurent Dugas, jeunes qui ont découvert à cette occasion que

les agents sont des pères et des mères de famille comme les autres. « Des échanges appréciés de part et d'autre », et Laurent espère pouvoir intervenir de nouveau, cette fois dans les classes de l'hôpital.

Contact - Laurent Dugas, tél. : 87 643.





CHABROL DGC-AV

La 8 en piste pour la certification

Grande première au métro : une démarche de certification a commencé en juin 1998 sur la ligne 8, Balard-Créteil. Première étape, un référentiel de service en dix-huit points a été élaboré d'après les critères de l'Association française de normalisation (Afnor) – information, accueil, régularité – ponctualité, disponibilité des équipements, propreté-netteté,

confort-taux de charge, sécurité-maitrise du territoire. Ce référentiel a été validé en novembre par le Syndicat des transports parisiens et les représentants des voyageurs. Dernière étape à franchir : la constitution d'un « Dossier qualité ligne 8 » pour obtenir la certification NF Service, après audit de l'Afnor. Objectif fixé pour le second semestre de 1999.

Un point info multiservice à Asnières

Le Point informations multiservice (voir ELL n° 85) a ouvert ses portes le 20 novembre 1998. Situé sur le terre-plein de la gare routière d'Asnières-Gennevilliers, il est animé par des emplois-jeunes. Informations urbaines, services pour l'emploi, bureautique, le PIMS rassemble de nombreux avantages pour la population des villes voisines. Il sera décoré d'une fresque réalisée par des jeunes et, dans l'avenir, un mur d'expression libre leur sera réservé. Un bel exemple de partenariat entre les différents acteurs urbains.



ROYDGC-AV

Contact - Emile Gaumart, DEV, tél. : (01 44 6) 8 39 22.

Un jeu des « sept familles » citoyen

Les élèves d'une classe de sixième du collège François-Villon, Paris 14^e, ont créé et illustré un jeu des « sept familles citoyennes ». Ils l'ont réalisé à l'occasion du concours « Mon territoire, c'est ma ville » de l'année scolaire 1997-1998.

Édité par la RATP, le jeu est vendu au prix de 25 francs à la Maison de la RATP – Agence commerciale –, dans les Relais H du RER et dans des hôpitaux de l'Île-de-France. Les bénéfices des ventes seront utilisés, comme le souhaitent les enfants, pour répondre aux besoins des plus démunis. En l'occurrence, ils seront adressés au Rire médecin, une association

qui regroupe des clowns se produisant auprès des enfants hospitalisés.

Contact - Sophie Gillet, tél. : (01 44 6) 8 35 85



Appel à témoignages

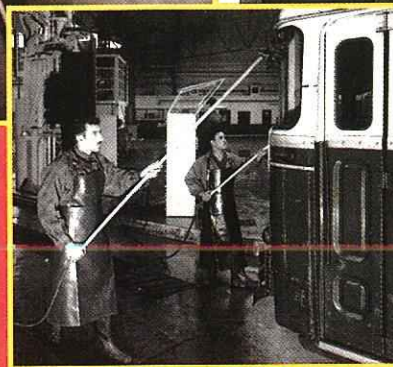
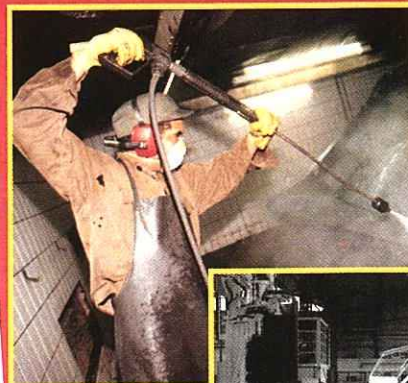
Dans quelques mois la RATP fêtera son cinquantenaire. A cette occasion *Entre Les Lignes* sort un numéro spécial hors série. Votre histoire, vos témoignages, vos lettres, vos photographies et pourquoi pas vos films amateurs nous intéressent. Vous êtes déjà nombreux à avoir répondu à l'appel à témoignages que nous avons inséré dans le numéro de décembre 1998. Nous vous remercions d'avoir répondu si vite. Que les retardataires se rassurent. Il n'est pas trop tard. Vous pouvez encore nous écrire ou nous téléphoner en nous précisant vos coordonnées et les fonctions que vous avez occupées. Merci de votre collaboration.

La rédaction d'Entre les Lignes

Entre les Lignes

LAC A85 LYBY

**54, quai de la Rapée
75599 Paris Cedex 12
Tél. : (01 44 6) 8 36 62
ou 36 51.**



Bug de l'an 2000 :



Nos ordinateurs vont-ils nous gâcher le réveillon de l'an 2000 ? Oui, affirment certains experts ; non, rassurent les autres...

Mais, au fait, le bug du millénaire, c'est quoi ?

Le bug de l'an 2000 ? C'est une machine à remonter le temps ! Explication : les ordinateurs possèdent une horloge interne qui, le plus souvent, suit le rythme du calendrier. Seulement, il y a un petit souci. Les

informaticiens, dans les années 70, cherchaient toutes les solutions possibles pour donner davantage de puissance de calcul aux ordinateurs. Toute économie de mémoire vive était la bienvenue. Aussi prirent-ils l'habitude de coder les dates sur deux chiffres au lieu de quatre : 1980 s'inscrivait 80.

Et, logiquement, nos ordinateurs ne seront pas capables, le 1^{er} janvier 2000, de comprendre que nous changeons de siècle. Pour eux, l'ordre sera de revenir en arrière : au lundi 1^{er} janvier 1900.

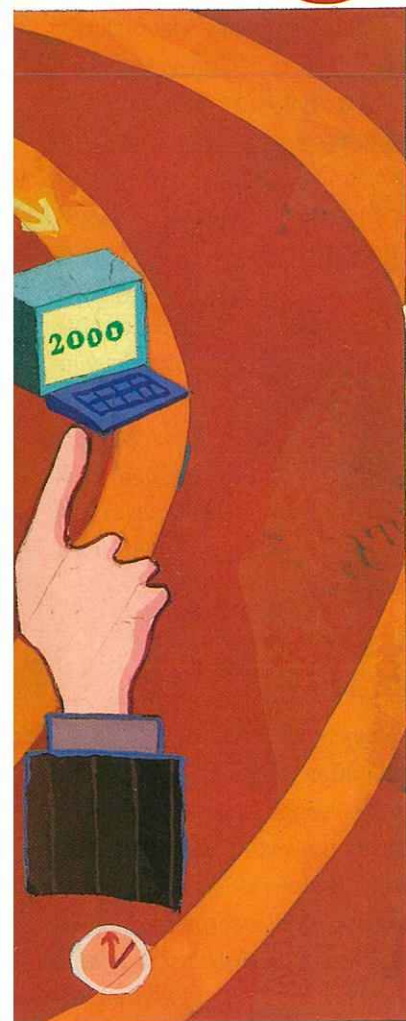
Un exemple, dans une banque, pendant la semaine, l'ouverture des coffres peut être programmée automatiquement. Les

week-ends et les jours fériés, tout est verrouillé. L'ordinateur de la banque commandera donc l'ouverture des portes en se croyant un lundi, le lundi 1^{er} janvier 1900..., tandis que notre calendrier, lui, indiquera la date du samedi 1^{er} janvier 2000.

Retour vers le passé informatique

Les implications de ce retour vers le passé peuvent être évidemment beaucoup plus dramatiques : contrôle de trafic aérien perturbé, gestion des droits à la retraite anéantie, virements bancaires évanouis... Ou tout bonnement

le big bang?



ILLUSTRATIONS : PHILIPPE DERRIEN

persuadés que les systèmes informatiques auraient une vie courte. Au bout de six ou sept ans, les équipements allaient être dépassés, pensaient-ils, et donc remplacés par une nouvelle génération capable de franchir 2000. Erreur, la durée de vie moyenne d'un système d'information est de quinze ans, deux fois plus... Enfin, la crise économique du début des années 90 a retardé l'effort d'investissement des entreprises, ce qui a également contribué au vieillissement du parc informatique.

Un chantier gigantesque et coûteux

Allons-nous vivre alors une catastrophe majeure? Certains annoncent effectivement un cataclysme aux répercussions économiques dévastatrices. A la fin de novembre, le gouvernement, et en

première ligne Dominique Strauss-Kahn, lançait une campagne de mobilisation. Le ministre de l'Economie estimait que le sujet «*était correctement maîtrisé en France comme dans tous les pays de l'OCDE*». Les grandes entreprises privées ou de service public ont pris le problème en main depuis déjà plusieurs années. La RATP a, pour sa part, engagé les premières actions dès 1997 (voir article ci-dessous). Seules les PME, par manque de moyen et d'information, semblent encore très en retard dans leurs recherches de solutions. Il reste que ce gigantesque chantier ne sera pas mené à bien sans frais. En France, la facture globale du passage à 2000 est estimée entre 50 et 100 milliards de francs, et à près de 1 000 milliards de dollars au niveau mondial. Lourde addition pour un réveillon, fût-ce celui du millénaire, n'est-ce pas? ■

La RATP sur le pont

Inventaire, analyse des risques, mise à niveau des équipements... Rien ne doit être oublié, et chaque département est concerné.

A la RATP, pas question que le passage à 2000 puisse affecter les systèmes informatiques. Les enjeux sont trop importants: continuité du service, sécurité des voyageurs et du personnel, gestion des comptes, distribution d'énergie... Dans chaque département, sous la responsabilité d'un chef de projet, un inventaire complet des équipements informatiques et des risques encourus a été réalisé.

«*C'était la première chose à faire, et*

l'une des plus importantes, car on ne peut pas oublier quoi que ce soit», explique Daniel Poirier, du département SIT, responsable et coordonnateur des actions instaurées pour le franchissement de 2000. Ce gigantesque travail a commencé en 1997 et, au total, ce sont près de deux cents applications et deux cent cinquante types d'équipements différents qui ont été passés au crible (pour le seul département SIT). L'inspection a été longue, car il a fallu passer en revue l'ensemble des commandes du matériel électromécanique: escaliers mécaniques, tapis roulants et autres ascenseurs, climatiseurs, onduleurs... Les grands systèmes de gestion: facturation,

grotesques: paralysie des ascenseurs, des systèmes de climatisation, des magnétoscopes et autres appareils qui contiennent des micro-puces et des codes de programme liés au temps du calendrier. En sachant tout cela, pourquoi les informaticiens n'ont pas réagi plus tôt? Pourquoi attendre d'être à quelques mois de l'échéance pour prendre des mesures? Dans les années 80, les programmeurs ont continué à coder les dates sur deux chiffres, alors que les progrès technologiques leur permettaient de passer à une inscription complète, sans pour cela diminuer les capacités de calcul. En fait, ils étaient



comptabilité, paye... Les systèmes liés aux mouvements des trains. Sans oublier les 11 000 PC (voir encadré). « Une fois tous les systèmes identifiés, ajoute Daniel Poirier, le deuxième travail était de déterminer la date probable de la panne. » En effet, certains équipements risquaient d'être touchés par le passage à 2000 bien avant le 1^{er} janvier fatidique. C'était le cas des ADUP (distributeurs de titres de trans-

port). Ces machines qui contrôlent la date de validité des cartes de paiement pouvaient, dès 1998, être affectées dans leur fonctionnement par les cartes dont la limite de validité dépassait 2000. Les deux cent trente ADUP ont donc été modifiés pour leur permettre d'intégrer les dates du prochain millénaire.

Après le recensement et l'évaluation du moment où la panne pouvait se produire, la troisième étape du dispositif antibug était la hiérarchisation des dysfonctionnements. Certains équipements ont un rôle moins stratégique que d'autres. Si un climatiseur ne fonctionne plus, l'impact sera moins important que la mise hors d'usage d'un système d'aide à l'exploitation. Une fois encore, département par département, chacun a défini l'impact d'un bug sur le service rendu. Au département Equipements et Systèmes électriques (ESE), les équipements liés

aux mouvements des trains sont les plus sensibles : « Le pilotage automatique, la signalisation, le Sacem (système d'aide à la conduite, à l'exploitation et à la maintenance), tous les automatismes liés à Météor (SAET), ont constitué nos priorités, souligne Denis Saint-Guilhem, chef de projet An 2000 au département ESE. A notre grand soulagement, tous ces systèmes ne sont pas touchés par le passage à 2000. Leur technologie les met à l'abri du bug, soit parce que très récents, comme le SAET de Météor, et donc conçus pour passer le millénaire, soit parce qu'ils ne tiennent pas compte de la date calendaire, et que leur horloge interne ne s'occupe que des secondes, minutes et heures. Ils savent gérer des événements et une chronologie, par exemple, mais ils ne savent pas si l'on est un mardi 2 septembre 1999 ou un 2 janvier 1988. »

Des rénovations sur les PCC

En revanche, les systèmes d'aide à l'exploitation, qui équipent les PCC (postes de commandes centralisées), ne répondent pas aux exigences de 2000 : « L'unité Conduite et Transport, qui en a la charge, a placé le matériel dans la configuration du 31 décembre 1999 à minuit. Sur les écrans, la marche des trains est, en temps normal, symbolisée par des signaux lumineux qui se déplacent en fonction de la circulation des rames. Là, les applications et les écrans étaient "plantés" et inexploitable », explique Denis Saint-Guilhem. Les principales opérations de rénovation se focaliseront donc essentiellement sur les PCC, pour un budget non négligeable de 2,8 millions de francs. Dans les autres départements, ces mêmes simulations ont été effectuées : « Les tests sont les uniques moyens de savoir si oui ou non un système passera le cap du millénaire sans bug. Mais, avoue Daniel Poirier, il n'a pas toujours été possible de procéder à ces

→ La nuit du grand bug

Informaticiens : à vos programmes !

Le 31 décembre 1999 à minuit, le rythme cardiaque des informaticiens va battre des records... Certes, tout a été vu et revu, particulièrement les équipements sensibles. Pourtant, personne ne sera à l'abri du grain de sable qui risquerait d'enrayer la machine. Ce grain de sable pourrait être un programme annexe au fonctionnement principal d'un système. Un programme ancien dont on aura oublié l'existence. Son bug peut effectivement venir perturber tout l'ensemble. « Il y aura une cellule de crise opérationnelle toute la nuit, assure Daniel Poirier. Il faudra parer à toute éventualité. Nous pourrons, par exemple, débrancher des systèmes à minuit moins cinq pour les rallumer proprement à minuit cinq. Cela évitera la propagation des dysfonctionnements issus d'un bug. »
Au département ESE, on se prépare à ce réveillon de toutes les surprises, bonnes et moins bonnes : « Nous remettrons des instructions aux agents présents ce soir-là. Elles leur indiqueront la conduite à suivre en cas de problème, un mode d'emploi d'urgence leur permettant par exemple de poursuivre l'exploitation en mode dégradé si certains systèmes informatiques ne répondent plus », explique Denis Saint-Guilhem.

Micros : la marche à suivre

Vos micros passeront-ils un bon réveillon ? Une plaquette d'information a été envoyée par Daniel Poirier et son équipe aux 11.000 utilisateurs de PC de tous les départements de la RATP. Elle donne à chacun la marche à suivre pour vérifier si son ordinateur passera le cap fatidique. Les explications sont simples et aisément compréhensibles. En dernière page, une liste des équipements a même été effectuée, elle indique les types d'appareils qui passeront 2000 automatiquement et ceux qui auront besoin d'une remise à l'heure manuelle. Une opération qu'il ne faudra pas négliger, il serait trop bête de commencer un millénaire tout neuf avec un léger retard de cent ans...



essais. Si le système en question nous est connu, il nous est possible de le tester et d'effectuer, le cas échéant, la remise à niveau technique. Dans de nombreux cas, nous sommes dans l'obligation d'attendre que nos fournisseurs nous livrent la version "an 2000" avant d'entreprendre les tests de validation. Aujourd'hui, nous avons pratiquement tout inventorié et nous avons une vision assez claire de l'impact du passage au prochain millénaire. Globalement, nous avons déjà rénové 50 % des applications des entreprises. »

Modernisation et remise à niveau technique

L'opération An 2000 a souvent accéléré la modernisation de certains équipements, ainsi les Adar, qui ne passaient pas le millénaire, ont été remplacés par quelque sept cents TPV – terminal point de vente – (voir *Entre Les Lignes*, n° 83), et elle a provoqué le renouvellement anticipé des ADUP 86.

Le coût total de l'opération sera de près de 100 millions de francs. « C'est un gros investissement, reconnaît Daniel Poirier, mais, avec le travail réalisé, cela nous autorise à nous montrer raisonnablement optimistes. » Un optimisme qui n'empêchera pas la création d'une cellule de crise opérationnelle pendant la nuit du 1^{er} janvier 2000 (voir *encadré*). On ne sait jamais... ■

Jean-Patrick Ménard

Police : formation à Aigle

Entre juillet et octobre 1998, la RATP a équipé l'ensemble des directions départementales de la sécurité publique (DDSP) du système Aigle. Un outil d'aide à l'intervention qui complète les mesures de sécurisation prises plus particulièrement dans les bus et Noctambus. Ce dispositif permet d'informer, en temps réel, les interlocuteurs les plus proches pour intervenir sur un incident. Ainsi, toutes les DDSP de la petite et de la grande couronne reçoivent instantanément les transmissions des alarmes émises par les machinistes. Cela se concrétise par un affichage vidéo de la localisation du bus. L'utilisation de ce nouvel outil d'information a nécessité une formation adéquate. Elle a été dispensée au PC 2000, sur une console spécifique, par un agent du département Environnement et Sécurité. La durée du stage est de six demi-journées par



RER et centre bus : des emplois partagés

Une convention de partenariat a été signée en avril 1998 entre le département RER et le centre bus de La Maltournée. Elle officialise la décision de mettre en place des emplois partagés sur le secteur est-nord-est de l'Île-de-France.

Le pilotage de l'opération a été confié au RER. Trente-deux jeunes, employés par la Compagnie de gestion des emplois partagés (CGEP), en attachement à La Maltournée, sont à ce jour embauchés sur ce secteur. Partant de l'idée que les bus « rabattent » les voyageurs vers le RER, une logique de territoire a été retenue. Leurs activités, axées sur la recherche d'une meilleure convivialité et d'une meilleure accessibilité aux espaces publics, se situent à la périphérie des métiers traditionnels de l'entreprise. Elles se développent autour de trois missions principales : l'écologie urbaine (la propreté), le service aux personnes (information, dialogue, accompagnement de personnes en difficultés...) et la médiation sociale (sécurisation des voyageurs par une présence...).

L'objectif de 1999 : quarante jeunes supplémentaires. Jean-Paul Bally, président-directeur général, Henri Schwebel et Robert Sammut, directeur général adjoint, ont rendu visite à ces jeunes, le 10 décembre, au centre de La Maltournée. Un déplacement significatif qui montre l'intérêt et le soutien accordés par la direction générale à la démarche engagée par le département RER pour améliorer le service offert aux voyageurs et aux agents de l'entreprise.



personne. Elle se complètera, pendant l'expérimentation, d'un accompagnement par la RATP. Après cette marche à blanc, une formation complémentaire ponctuelle pourra être donnée à la demande. Un maillage autour de Paris pour améliorer la sécurité des machinistes par une meilleure réactivité.

MAUBOUSSIN/OGC-AV

Mi-1999, les bouquets de services fleuriront dans le métro ou sur les quais. Modulables, ces espaces conçus en concertation avec un designer proposeront aux voyageurs toute une palette de services – informations, animations, restauration... Une manière d'aider et de sécuriser les usagers, tout en leur offrant un métro qui soit un lieu de transport et de vie.

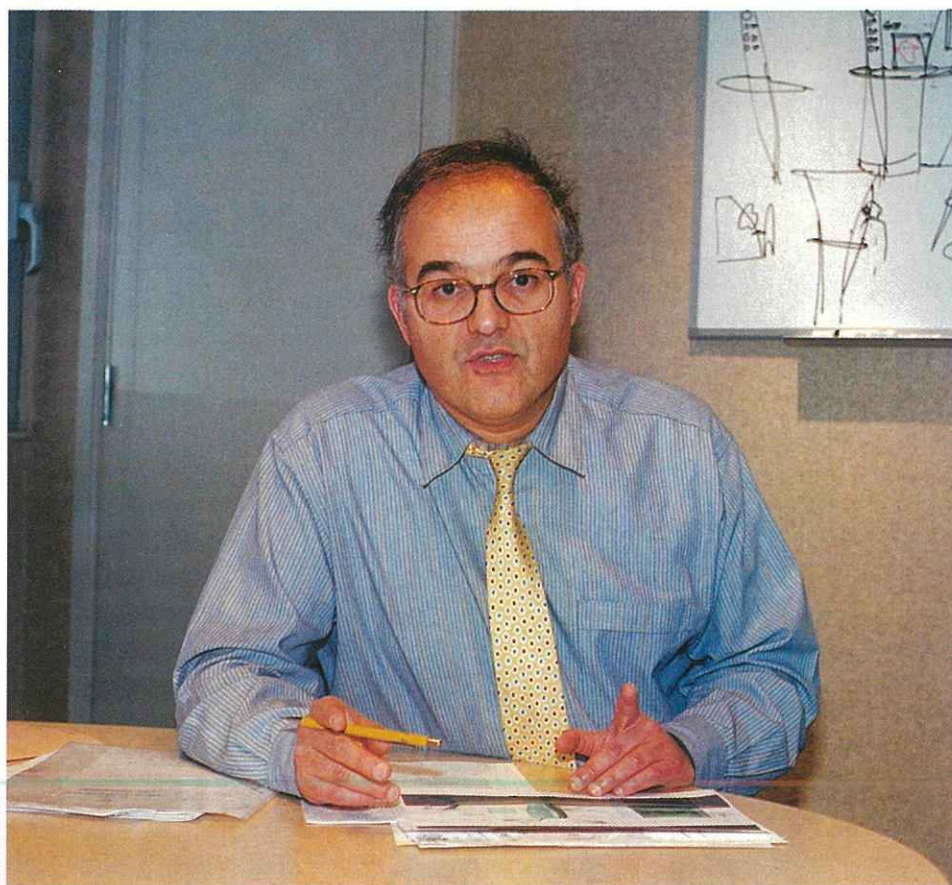
Bouquets de s l'offre plus

Téléphoner, poster une lettre, s'informer sur le réseau ou le quartier environnant, prendre un café ou, encore, assister à un spectacle : les voyageurs auront bientôt ces services à leur disposition dans le métro, sur les quais et dans les salles sous ou hors contrôle. Appelés «bouquets de services», il s'agit d'espaces où sera proposée toute une palette de services. Pourquoi cette offre ? Aujourd'hui, les Franciliens sont mobiles. Que ce soit pour se rendre à leur travail, pour leurs loisirs ou leurs courses, ils passent de plus en plus de temps dans les transports en commun. « Ces temps de déplacement vécus

comme des temps morts, le voyageur actuel, ce nomade du XXI^e siècle, selon l'expression de Georges Amar, chef de projet des Bouquets de services, veut désormais les vivre, les occuper. De secondaire, annexe – on offrait des services quand on pouvait, quand les lieux s'y prêtaient... –, le service devient une composante forte de l'offre de transport. » Avec, en particulier, une demande d'information importante de la part de ces voyageurs mobiles et occasionnels qui connaissent peu le réseau et ont besoin d'être sécurisés et aidés. Cependant, comment rendre visibles, facilement repérables, attrayants, les services qui existent déjà et les nouveaux qui viendront s'y associer ? Comment étonner, intéresser et fidéliser les voyageurs ?

Les bouquets de services tentent d'être une réponse à ces objectifs. Ils apporteront une cohérence d'offre, d'architecture et de signalétique, à l'image des stations-service sur les autoroutes. Ils seront modulables pour s'adapter aux contraintes des lieux, tenir compte de la sécurité et des flux de voyageurs. Une gamme de trois points de service se décline, du plus petit au plus grand. Le point le plus simple remplit une fonction d'information : il comporte notamment une borne interactive, qui permet de se renseigner sur le transport et la ville et d'accéder à d'autres services, par exemple liés aux loisirs. Un visiophone pourrait offrir la possibilité de dialoguer avec un agent de la RATP. Deuxième dimension, le relais service qui proposera, en plus des services précédents,

Georges Amar, chef de projet des Bouquets de services : « De secondaire, le service devient une composante forte de l'offre de transport. »



SUTTON/DGC-AV

Services :

des distributeurs automatiques de boissons, des denrées, des journaux... Enfin, l'espace service sera, selon les lieux, un espace d'initiation aux nouvelles technologies, ou se transformera en scène pour des animations, des spectacles d'arts de la rue, de danse, de la chanson, du cirque... On y trouvera des sièges assis-debout et des tablettes afin de faire étape, de travailler, de lire, de discuter ou de jouer aux échecs.

Dans le cadre du Renouveau du métro, six prototypes de bouquets de services sont en cours d'élaboration en partenariat avec les exploitants du métro, l'équipe projet et l'agence de conception Tortel. Ils fleuriront dans le courant du second semestre 1999, et leur implantation sera choisie parmi les stations suivantes : Miromesnil, Grands-Boulevards, Place-d'Italie, Saint-Denis-Basilique, Alma-Marceau, Porte-de-Versailles, Porte-de-Vanves. ■

Simone Feignier



SUTTON/OGCAV

Noisy-le-Sec : service urbain à succès

Mis en service le 1^{er} septembre 1998, le service urbain de Noisy-le-Sec, doté d'un unique bus, transporte quotidiennement près de huit cents voyageurs ! Cela prouve le succès immédiat rencontré auprès des habitants de la commune et, plus particulièrement, de ceux du quartier de la Boissière coupés du centre-ville par l'autoroute A3. En effet, les 3 672 habitants de ce secteur ne bénéficiaient d'aucun transport en commun à cause d'une voirie étroite et de pentes importantes. Aussi, le maire de Noisy-le-Sec a-t-il demandé au centre bus de Pavillons, au début de l'année 1998, d'étudier la création d'une desserte locale reliant les principaux pôles attractifs de la ville : mairie, écoles, centre-ville, gare de Noisy-le-Sec. En avril 1998, le centre bus et la commune signaient la convention de réalisation d'un service urbain, la commune s'engageant même à acheter un bus Agora de soixante et onze places pour ce service : une première ! Outre l'achat du matériel, la mairie a dû entreprendre d'importants travaux d'aménagement de voirie afin de favoriser le passage de l'autobus. De son côté, la RATP prenait en charge l'exploitation et la maintenance complète de la

ligne, avec l'obligation de disposer d'une réserve de matériel équivalente en cas de défaillance de la navette en service. Les points d'arrêt, les plans de quartier, l'affichage des horaires et leur mise à la disposition des voyageurs dans les véhicules revenant également à la RATP.

L'itinéraire de la ligne, indice 545, sur une longueur de 5,9 kilomètres pour un temps de parcours de vingt-cinq minutes, a une section tarifaire unique : Carte Orange zone 3, Carte Améthyste ou un ticket RATP.

« Nous leur avons livré un produit clés en main ! confirme Didier Blanchet, responsable transport du centre de Pavillons, et nous avons visé juste, car depuis la mise en service nous n'avons retouché ni les horaires – de 7 heures à 18 h 50, du lundi au vendredi, de 7 heures à 12 h 20 le samedi – ni les fréquences. »

Les résultats attendus de l'enquête faite parmi les voyageurs, réalisée du 11 au 17 janvier 1999 par la Sofres à la demande du Syndicat des transports parisiens, devraient conforter la bonne santé d'un service jusqu'ici apprécié par la clientèle.

« D'ailleurs, la commune de Bondy nous a sollicités pour l'étude d'un service urbain ! » rappelle Didier Blanchet. La réputation du savoir-faire de la RATP n'est sans doute pas étrangère à ces démarches...

Contact - Didier Blanchet, Bus, tél. : (01 48 1) 5 24 36.

Paroles de voyageurs

Françoise P., 35 ans

J'aime bien faire quelques courses dans le métro, acheter deux, trois choses – avocats, fruits ou fleurs – le soir avant de rentrer.

C'est sous la main, c'est pratique quand il est tard. Tant mieux si les services se multiplient.

Michel M., 43 ans

Des services dans le métro ? Je n'en vois pas l'intérêt. Ce que j'attends du métro, c'est qu'il me transporte le plus vite possible pour aller à mon travail, rentrer chez moi ou aller à un spectacle.

Eric G., 28 ans

Prendre mon café sur les quais ?

Ça ne me viendrait pas à l'idée, mais, après tout, pourquoi pas si on a le temps ?

Anne-Marie P., 45 ans

Maintenant, je ne vois pas l'intérêt, je n'éprouve pas le besoin de ces services, mais, quand ils seront là, je les apprécierai peut-être et serai ravie de les utiliser !

La RATP à Caracas

Contrat d'assistance, d'ingénierie, de maintenance... Systra exporte son savoir-faire au Venezuela. Sa dernière mission en date : la formation de l'encadrement du métro de Caracas à la maintenance du matériel.

La RATP s'exporte à Caracas, Venezuela, depuis quinze ans. Plusieurs contrats d'ingénierie lient Systra au métro de Caracas dans des domaines aussi divers que le contrôle de la billetterie, la réfection des anciennes voitures ou le contrôle de qualité de la future ligne 4. Six agents de la RATP apportent sur place leur contribution. En outre, un contrat d'assistance pour le contrôle en usine de vingt-huit voitures livrées par Alstom prévoyait des prestations à la demande. Ainsi, Philippe Lapa, agent de maîtrise au département MRF, et un agent de la SNCF s'envolent, en février 1998, pour une mission de trois mois concernant la formation de l'encadrement dans un atelier du métro à Caracas. « *Un véritable défi*, commente Philippe Lapa, *d'autant que je ne parlais pas la langue espagnole, pour laquelle j'ai bénéficié de quatre-vingt-dix heures de formation.* »

Fort heureusement, la barrière linguistique se lève rapidement, l'adaptation s'avère d'autant plus courte que les ingénieurs vénézuéliens redoublent d'efforts pour accélérer la compréhension mutuelle. Une mission de formation sur site dans l'atelier le plus important, Propatria, qui emploie deux cents agents. Trois ingénieurs attendent d'être instruits sur les différents aspects que comporte un « groupe technique » dans le domaine de la maintenance du matériel roulant.

Apporter le savoir-faire recherché

Les activités ont porté sur le suivi journalier des incidents, la fiabilité du matériel, la résolution de petits problèmes, souvent la cause de retards... Plus concrètement, précise Philippe Lapa, « *les Vénézuéliens n'étaient pas en mesure de déceler un problème préventif et ignoraient la*

manière de l'aborder ». C'est pourquoi la formation en atelier a surtout porté sur l'élaboration d'une méthode de travail. Elle a été abordée dans un esprit de conseil, une vision concrète et pratique. Objectif : apporter le savoir-faire recherché. Méthodologie : adapter la formation tant au réseau qu'à la manière de penser des hommes. « *Vouloir à tout prix reproduire les schémas français conduit à l'échec*, précise Philippe Lapa, *cela revient à installer une machine à gaz dans un pays qui ne le possède pas.* » Perspective : le directeur du matériel roulant au Venezuela souhaite réaliser un audit afin de mesurer l'efficacité, le suivi et l'impact de cette formation qu'il a d'ailleurs prolongé de trois mois. « *Exporter son savoir, être considéré comme un expert* », Philippe Lapa est prêt à partir vers de nouvelles aventures. ■

Catherine Houel

Le métro de Caracas

Nom de la société : CAMC (Compania Anénima del Metro de Caracas)
Nombre d'employés : 4 628
Réseau : 3 lignes de métro, soit 42 km
Ateliers de matériel roulant : 3
Projet : construction de la ligne 4, fin des travaux 2004 : 12,3 km



La formation s'est déroulée sur site dans l'atelier de Propatria, qui emploie deux cents agents.

Les résultats de trafic et de recettes de l'année 1998 confirment la bonne santé de la RATP. Après le creux enregistré en 1995, la **poursuite du redressement du trafic** sur nos réseaux ne s'est jamais démentie. Une progression due à l'amélioration importante de la qualité du service que nous avons offerte aux voyageurs, à la reprise économique, à l'ouverture de nouvelles lignes, aux initiatives tarifaires, telle la carte jeune Imagine R, et aux mesures visant à renforcer la sécurité. En 1998, deux événements ont été porteurs pour l'image de l'entreprise : **la Coupe du monde de football**, qui a été l'occasion pour beaucoup de redécouvrir les transports en commun, et **l'ouverture de la ligne 14**, qui préfigure le métro de demain. Incontestablement, nous assistons à un **retour de la confiance des voyageurs** en faveur du service public. L'année 1999 commence donc sous les meilleurs auspices. Elle sera marquée par la négociation des trente-cinq heures et par deux autres négociations capitales pour l'avenir et le développement de l'entreprise : **la préparation du contrat de plan** entre l'Etat et la Région Ile-de-France et l'élaboration des plans de déplacements urbains. Nous sommes dans un contexte favorable qui vise à **diminuer l'utilisation de la voiture particulière** au profit des transports en commun, tant la prise de conscience de la pollution urbaine s'est définitivement installée. 1999 prépare le XXI^e siècle avec de grandes perspectives de développement. Aussi, si les pouvoirs publics m'accordent leur confiance en renouvelant mon mandat, **je souhaite continuer d'accompagner** ces défis importants des années qui viennent, pour faire de la RATP, avec vous, le modèle de la modernité publique.

Jean-Paul Bailly



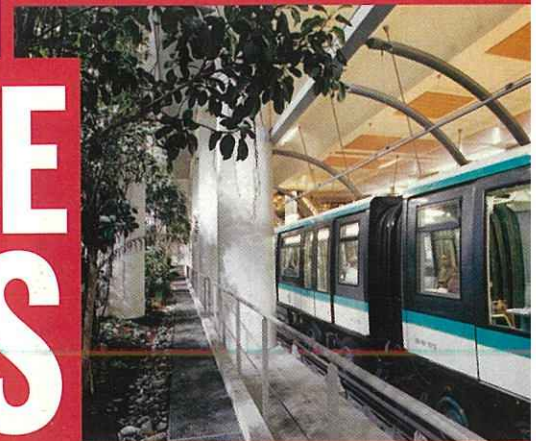
D.R.



MARGUERITE/DGC-AV

MAUBOUSSIN/DGC-AV

1998 UNE ANNEE D'ACTUALITES

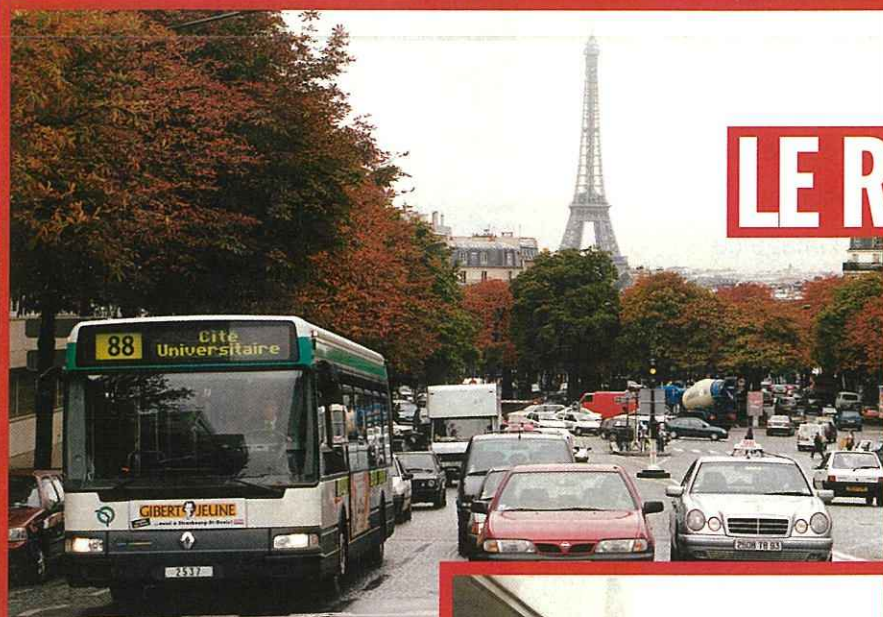




CHABROL/DGC-AV



CHABROL/DGC-AV



En 1998, la RATP a fait une large part au développement de ses réseaux : du côté du métro, création de la ligne 14, et du côté du bus, une ligne dans Paris intra-muros, la 88 et le prolongement de la 57 à Porte-de-Bagnolet.



SUTTON/DGC-AV

LE RESEAU S'ETEND

La RATP a connu, en 1998, une année exceptionnelle pour le développement de ses réseaux : inauguration de la quatorzième ligne de métro, création d'une nouvelle ligne de bus à Paris, avec la 88, prolongements de la ligne 13 à Saint-Denis-Université et de la ligne de bus 57 à Porte-de-Bagnolet. Ces développements soulignent la volonté de l'entreprise d'améliorer la vie quotidienne de ses voyageurs : la ligne 14 soulage la ligne A du RER et dessert le pôle d'activités Seine Sud-Est dans le XIII^e arrondissement ; la ligne 88 fait partie du Programme Bus 2001, qui consiste à adapter le réseau de surface aux évolutions de la capitale en améliorant la desserte des XIV^e et XV^e arrondissements ; le prolongement de la ligne 13 au nord drainera 14 000 voyageurs quotidiens au cœur d'un département en pleine expansion ; quant au prolongement de la ligne de bus 57, il bénéficiera aux habitants des quartiers de l'Est parisien, dont les dessertes n'avaient pas évolué depuis près de quarante ans !

Des extensions de réseaux qui s'inscrivent bien dans le plan de déplacement urbain (PDU) de l'Ile-de-France, définissant les principes d'organisation des déplacements en privilégiant notamment les transports publics.

Janvier

- Campagne Respect : réalisée avec les machinistes de la ligne 133 du centre de Flandre, elle s'affiche sur les réseaux.
- Stade de France : inauguration avec le match amical France-Espagne.
- Indemnité décès : égalité hommes-femmes.

Février

- Bus au gaz : un appel d'offres européen est lancé pour deux cent dix-huit bus.



D.R.

Toujours dans la voie du respect de l'environnement, la RATP poursuit son programme « bus propres » avec l'achat de bus au gaz (à droite), de bus électrique (à gauche) et la promotion du vélo.



MAUBOUSSIN/DGC-AV



MAUBOUSSIN/DGC-AV

LA CARTE DE L'ÉCOLOGIE URBAINE



MAUBOUSSIN/DGC-AV

Commande de bus au gaz et de bus électriques, utilisation de nouveaux carburants... Avec son programme « bus propres », la RATP continue sur la voie du respect de l'environnement, comme elle l'avait annoncé dans son plan d'entreprise 1998-2000. En effet, un mouvement d'opinion s'affirme de plus en plus en faveur de nouvelles formes de vie urbaine. Il est beaucoup plus favorable au transport public, comme en atteste le vote par le Parlement de la loi sur l'air en décembre 1996. Les nuisances liées à l'excessive circulation automobile deviennent insupportables, et l'écologie urbaine revêt alors une importance capitale.

C'est une chance historique pour la RATP. La priorité à accorder à des transports en commun compétitifs, dans une stratégie globale des déplacements visant à dissuader de l'usage de la voiture en zone dense, est au cœur des débats. L'entreprise a sa carte à jouer, à condition d'être irréprochable en matière d'environnement.

Du neuf dans les équipements

- **Le porte-monnaie électronique** est testé par cinq cents agents de SIT à Noisy-le-Grand et par le personnel de plusieurs entreprises de Noisy-le-Grand.
- **Les premiers terminaux points de vente (TPV)** sont arrivés en juin. Plus de huit cent cinquante TPV devraient équiper les points de vente du réseau au début de 2000.
- **Les ADUP 96**, dernière génération d'appareils de distribution automatique de titres de transport pour les voyageurs, au nombre de deux cent vingt-trois sur dix lignes de métro, équiperont aussi la ligne T2. Une commande de quatre-vingt-trois ADUP est attendue en 1999.
- **Le système Altair** va se généraliser.
- Fin de l'équipement des bus** prévu à la mi-2001. **Aigle** équippa mille voitures à la fin de 1999, deux mille bus à la mi-2000. L'accélération du programme, décidée en octobre 1998 pour la sécurisation des machinistes, vise à équiper l'ensemble des véhicules à la fin de 2000.
- **4 000 nouveaux appareils à validation magnétique** sont installés sur les bus de Paris et de banlieue. Ils remplacent les composteurs BC30, qui équipaient depuis plus de trente ans les autobus.

■ **Certification NF Service**: la ligne 115 du centre des Lilas, première ligne de bus certifiée.

Mars

- **Médical**: consultations libres, sauf la radiologie, l'échographie et pour les analyses médicales.
- **Vélo**: les cyclistes peuvent emprunter tous les dimanches la ligne 1. En juin, le RER propose de nouvelles conditions d'utilisation.
- **Prolongement**: la ligne 57 dessert Porte-de-Bagnolet.



MARGUERITE/DGC-AV

Avril

- **Social**: la carte de famille est désormais attribuée aux concubin(e)s d'agents.
- **Certification**: la maintenance MRB du centre de Nanterre est certifiée ISO 9002.

Mai

- **Coupe du monde**: la RATP lance une série d'animations culturelles sur ses réseaux.
- **La ligne 13** dessert Saint-Denis-Université.
- **Amiante**: publication des résultats du recensement.



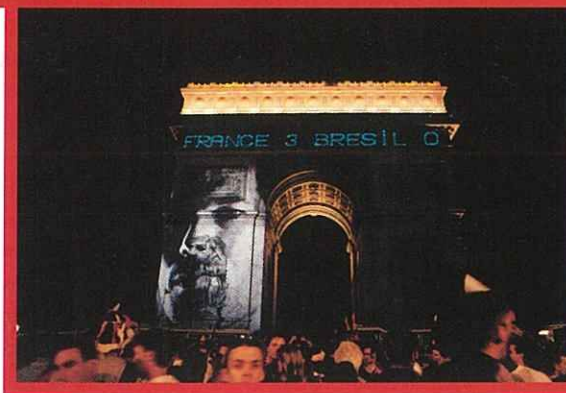
Coupe du monde de football 1998 : la RATP avait mis des moyens à la mesure de cet événement sportif en matière de transport, d'accueil, de sécurité et de maintenance.



LE MONDIAL GAGNE !

La Coupe du monde de football s'est déroulée en France entre le 10 juin et le 12 juillet 1998. Un événement international dans lequel la RATP s'est engagée comme partenaire du Comité français d'organisation, au titre de transporteur urbain de voyageurs en Ile-de-France.

Du côté des transports, des mesures exceptionnelles ont été prises : offre adaptée, desserte des stades renforcée, retour des spectateurs assuré. En tout, quinze matchs en Ile-de-France et 1,3 million de voyages. La qualité du service a été particulièrement soignée : plus d'informations, de netteté, de sécurité et de disponibilité des équipements. L'accueil a bénéficié sur l'ensemble du réseau d'une présence accrue et visible d'agents, aidés par quatre cents jeunes en CDD, issus de famille d'agents, embauchés pour la durée de la Coupe.



Du côté commercial, des produits tarifaires spécifiques ont permis d'alléger la fonction vente :

- Trans Sport 98 : aller-retour pour les stades en Ile-de-France à un tarif préférentiel ;
- Mobifoot, le premier passe urbain prévenu. C'est un titre unique, à durée forfaitaire, permettant de circuler sur tous les transports urbains des villes organisatrices de la Coupe du monde.

Juin

- TPV : les terminaux points de vente arrivent sur la ligne 13 et la ligne A du RER.
- Coupe du monde de football : la RATP achemine les spectateurs de quinze matchs.
- Prolongement : lancement des travaux de la ligne 14 vers Saint-Lazare.

Juillet

- Sûreté : création de la délégation à la maîtrise des risques systèmes.





L'entreprise a intensifié en 1998 sa politique en faveur des jeunes dans le cadre de trois dispositifs : les emplois-jeunes (photo ci-dessus) ; les contrats de qualification (photo ci-contre) et les contrats emploi-solidarité.



MARGUERITE DGC-AV

MAUBOUSSIN DGC-AV

Parallèlement, il existe de nombreuses actions afin de préparer à l'emploi. Les stages conventionnés, environ 1 600 chaque année, les formations préqualifiantes, les partenariats avec les associations agissant pour l'emploi : APMJ (Association pour une meilleure citoyenneté des jeunes), Compagnons du voyage...

La RATP, qui reste l'un des tout premiers recruteurs d'Ile-de-France, a pris des engagements dans sa politique sur l'emploi des jeunes. Tous ces dispositifs concerneront près de 10 000 jeunes sur la période 1998-2000.

L'EMPLOI DES JEUNES EN TROIS AXES

Dans le cadre de la politique de la RATP sur l'emploi des jeunes, 50 % des embauches sur la période 1998-2000, soit 2 200 emplois, concernent les jeunes de moins de 26 ans. Plusieurs dispositifs ont été instaurés pour leur permettre d'accéder à un emploi ou à une formation préparant à l'emploi :

- les contrats de qualification, existant déjà à la maintenance, qui sont désormais étendus aux métiers d'exploitation ;
- les contrats emploi-solidarité (CES), avec des actions offrant la possibilité d'une embauche en fin de contrat, à la RATP ou dans des entreprises extérieures ;
- les emplois-jeunes, à la périphérie des métiers traditionnels de l'entreprise, qu'il faudra chercher autant que possible à pérenniser, en créant de nouveaux métiers pour de nouveaux services.

Nouvelles facilités de transport

- **En Ile-de-France, les demandeurs d'emploi les plus défavorisés – RMIstes et jeunes de moins de 26 ans en parcours d'insertion – peuvent bénéficier d'une aide au transport sous la forme d'un chèque mobilité. Chaque semestre, un carnet de chèques, d'une valeur unitaire de 50 francs, valables sur les réseaux RATP, SNCF et les transporteurs privés, leur est délivré.**
- **172 000 scolaires (collégiens et lycéens) et 188 000 étudiants ont acheté Imagine R, nouveau titre d'abonnement pour les jeunes de moins de 26 ans. La population visée est de 500 000 jeunes en 1999 pour l'Ile-de-France, population qui correspond à d'anciens acheteurs de titres, mais aussi à de nouveaux voyageurs dont le nombre est estimé à 20 000. L'entreprise attend de cette mesure une forte fidélisation de la clientèle jeune et une réduction de la fraude.**

Août

- Filiale : création de RATP International.

Septembre

- Réseau bus : restructuration de vingt-sept lignes dans le Nord parisien.
- Imagine R : un titre pour les jeunes.
- Réseau bus : création de la ligne 88.

Octobre

- Temps de travail : publication de l'état des lieux.



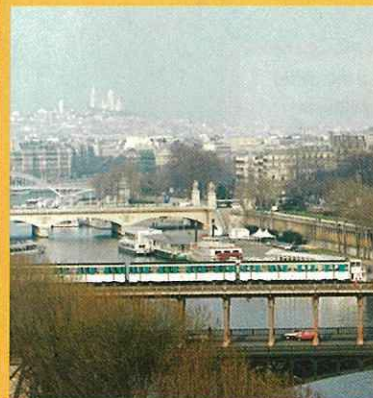
- Euro : début de la formation pour les agents.
- Ligne 14 : inauguration, le 15 octobre, par le président de la République.
- Sécurité : de nouvelles mesures sont prises pour la sécurité des machinistes.

Décembre

- Campagne de pub : lancement de la campagne institutionnelle.
- Sécurité : première réunion de l'Observatoire de la sécurité bus.



En 1900, les Parisiens découvraient avec curiosité la construction de la première ligne de métro, rue de Rivoli (photo ci-contre). En 2000, ils découvriront, avec non moins de surprise, les neuf stations du centenaire redécouvertes, ci-dessus la station Tuileries. Ci-dessous le pont Bir-Hakeim sera illuminé comme ceux de Bercy et d'Austerlitz.



MINO/DSC-AV

AN 2000: LE METRO A 100 ANS!

Prenez une multitude d'idées – fête, timbre commémoratif, colloque, livre, balade en Sprague... –, agitez et vous obtiendrez un feu d'artifice de projets prévus pour le passage à l'an 2000 et le centenaire du métro. Par un heureux concours de circonstances, en 2000, le métro aura cent ans, son histoire se confondant avec le siècle. La RATP, associée aux animations parisiennes du millénaire, fêtera ensemble les deux événements. Avec de nombreuses manifestations, ponctuées par de grands moments, de novembre 1999 à novembre 2000, dont voici quelques exemples prévus :

- novembre 1999 : lancement du centenaire, création d'un site Internet, réalisation de la première « station du centenaire ». Sur le thème de l'Europe, patrimoine, médias ou cinéma... Neuf stations seront ainsi redécouvertes au cours de l'année 2000 ;
- décembre 1999 : lancement d'un colloque, qui se déroule en six sessions, pendant un an, pour mener une réflexion sur le passage à 2000 et sur la place de la RATP dans son environnement ;
- 31 décembre 1999 : la RATP et ses agents aident les Franciliens à passer les portes de l'an 2000 ;
- janvier 2000 : lancement de visites sur le Sprague rénové. La RATP illumine les ponts Bir-Hakeim, Austerlitz et Bercy ;

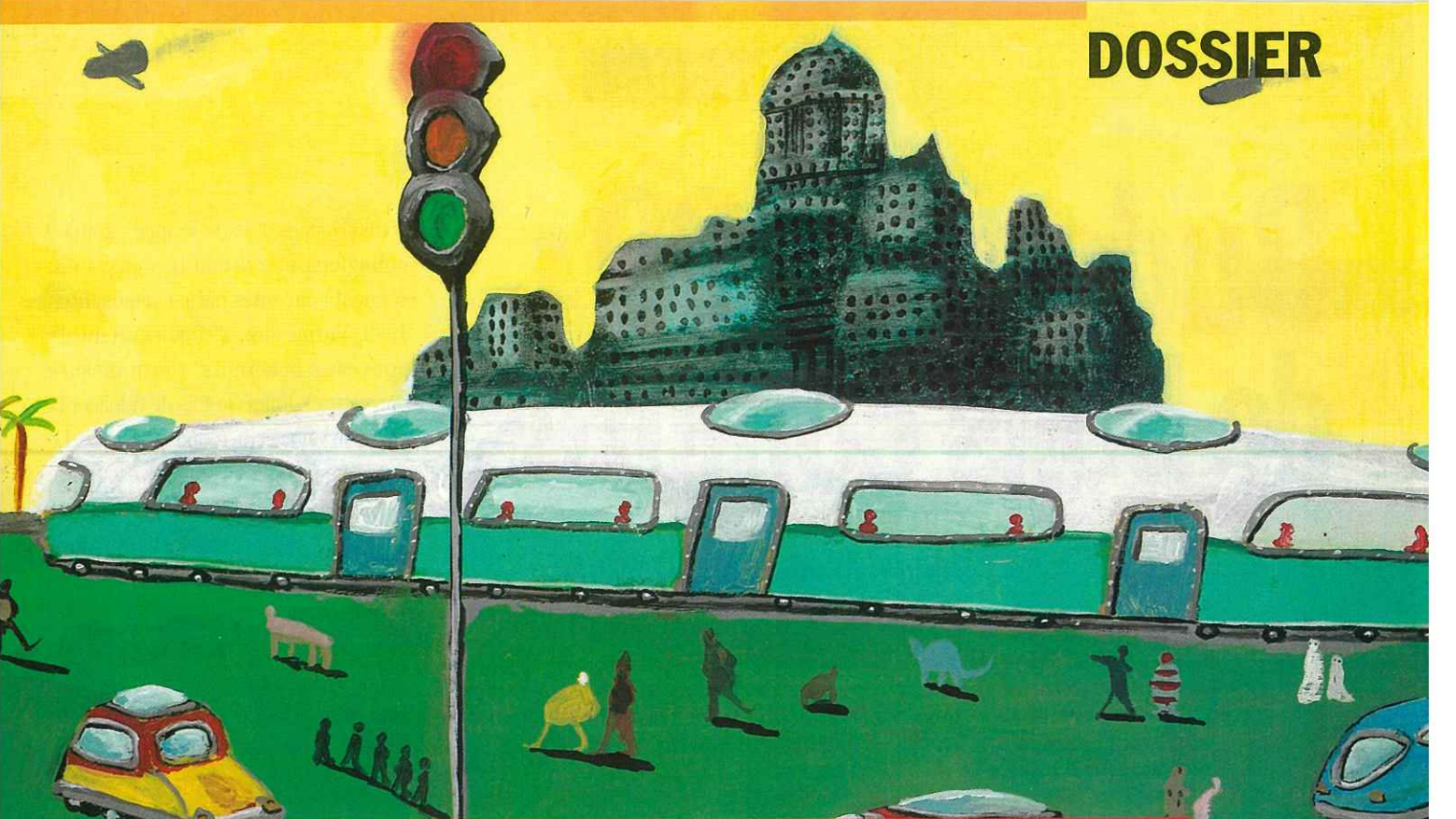
– février 2000 : ouverture d'une exposition sur le centenaire. Lancement des animations sur le réseau avec le concours des agents ;

– juillet 2000 : c'est la fête du centenaire, avec un moment fort le 19 juillet, date anniversaire de la ligne 1. Plus des livres, des manifestations culturelles, des souvenirs... Une mission centenaire, rattachée à la délégation à la communication, est déjà instaurée pour orchestrer les programmes.

L'an 2000 constitue un rendez-vous incontournable : la RATP multimodale est là pour accompagner ce passage avec la participation de tous.

La RATP a 50 ans!

Le 1^{er} janvier 1949, par une décision du gouvernement, la RATP naissait de la fusion de la CMP et de la STCRP. Cette année, l'entreprise entend bien souffler ses cinquante bougies. Une journée est prévue pour réunir les agents, leurs familles, et tous ceux qui ont appris à apprécier la RATP en utilisant les transports en commun. Entre Les Lignes marquera l'événement en publiant un numéro spécial, qui retracera les cinquante ans d'histoire de l'entreprise et de la vie de ses agents, en faisant largement appel à leurs souvenirs et à leurs témoignages.



DEMAIN, LES TRANSPORTS

Guy Bourgeois, directeur délégué à la mission Stratégie, Recherche, Partenariats, spécialiste de prospective, nous livre quelques réflexions sur sa vision des transports au XXI^e siècle.

A dieu tickets, Carte Orange... Ils seront remplacés par le passe sans contact muni de son porte-monnaie électronique que chacun devra désormais posséder et qui permettra d'emprunter indifféremment métro, RER, bus ou tramway, de faire des courses, payer son journal ou un café. Au cours des prochaines années, des technologies nouvelles, aujourd'hui encore à l'état de prototypes, vont en effet apparaître dans l'univers quotidien de l'utilisateur des transports en commun.

Ainsi, non content de bénéficier d'informations à chaque point d'arrêt sur la marche des bus, grâce à Altaïr, le voyageur trouvera tout à fait naturel de consulter, depuis son domicile, la base de données d'Internet pour tout savoir sur l'état du trafic. Le voyageur, très mobile, empruntera beaucoup les transports en commun pour son travail, mais de plus en plus pour ses loisirs et pour ses courses. Il pourra trouver aide et conseil sur les réseaux auprès des équipes mobiles disponibles pour la clientèle. Notre voyageur se verra

aussi proposer des services. Il pourra s'informer auprès des agents sur l'offre de transport, retenir des places de théâtre, faire des opérations bancaires ou assister à des animations dans les « villages services », installés dans les principaux pôles d'échanges et les « bouquets de services » des stations de métro.

Du côté du matériel, le bus, demain, sera propre, silencieux, économe, accessible. Voisineront avec les bus au gaz des véhicules à motorisation électrique ou hybride (électrique et thermique), comportant un système d'alimentation électrique par le sol. Des bus au design amélioré – surfaces vitrées plus grandes, éclairage chaleureux... –, des véhicules avec des moteurs dans les roues, des puces pour superviser le pilotage, surveiller et informer les voyageurs, un guidage électromagnétique pour circuler en site propre et accoster de façon précise aux arrêts. La pile à combustible, en cours de développement, fera le bonheur des écologistes : moteur propre, efficace, silencieux, aucune émission polluante, aucune consommation à l'arrêt ! Tantôt bus, tantôt tram, le tramway sur pneu aura l'avantage de s'adapter à la fois au centre urbain dense et à la périphérie moins encombrée. Quant au métro, avec le MP89 et Météor aux nombreuses innovations technologiques, son matériel a déjà franchi le XXI^e siècle.

Dossier réalisé par la rédaction d'Entre Les Lignes

Budget 1999 : de bons comptes

Trafic et recettes en hausse, croissance de l'offre de service, effectifs en augmentation, succès d'Imagine R... la RATP améliore ses comptes en 1999.

Le budget 1999 bénéficie du redressement des recettes et du trafic, en hausse sensible par rapport à l'année précédente, « dopé » par une croissance de l'offre de service. Il est aussi marqué par deux événements survenus au cours de l'année 1998 : le lancement d'Imagine R (les cartes jeunes), en septembre, et le plan sécurité décidé en octobre 1998.

Trafic et recettes

En 1999, le trafic prévu en augmentation de 2,7 %, sera le plus élevé de toute l'histoire de l'entreprise. Ouverture de la ligne 14, prolongement de la ligne 13, renforcement du Tram-Val-de-Seine (TVS) et du bus banlieue : l'offre de service a connu en 1998 un accroissement exceptionnel – près de 2 % –, qui devrait se traduire par des retombées sur le trafic. Du côté des recettes, 14,3 milliards de

francs, le projet de budget intègre une hypothèse de hausse tarifaire de 2,9 % au 1^{er} juillet 1999. Cette augmentation, qui reste supérieure à l'inflation prévue (1,2 %), est cependant la moins forte de ces dix dernières années.

Effectifs

Les effectifs sont fixés à 38 400 postes au 31 décembre 1999, en augmentation de cent par rapport à l'année 1998. Cet accroissement sera consacré au plan sécurité et au renforcement de l'offre bus en banlieue. Par ailleurs, il est prévu de poursuivre les opérations de productivité et de redéploiement vers les métiers en contact direct avec les voyageurs. Résultat : deux cents emplois supplémentaires sur le terrain.

Imagine R

Imagine R représente, dans ce contexte, un enjeu commercial important. C'est

450 000 jeunes d'Ile-de-France – 230 000 collégiens et 220 000 lycéens – qui seraient concernés par ce dispositif en 1999. Parmi eux, 20 000 seraient de nouveaux acheteurs. Cette mesure permettrait donc à la fois de fidéliser la clientèle jeune et de réduire la fraude. Le financement de ces avantages est assuré par l'Etat, la Région, le STP et les départements : la mesure restant neutre pour la RATP. Pour 1999, les recettes des voyages jeunes sont estimées à 602 millions de francs, soit une progression de 22 millions par rapport aux recettes apportées précédemment par les jeunes acheteurs de titres traditionnels.

Renforcement du plan sécurité

La sécurité est renforcée sur deux registres : l'emploi et les équipements. La création de deux nouveaux camps de base « sécurité » pour les bus de banlieue et le renforcement de l'équipe sécurité RER pourraient se traduire par la création de soixante à soixante-dix postes. De plus, 1 000 emplois-jeunes seront disponibles sur le réseau dès la fin de 1999, alors qu'ils n'étaient prévus qu'à la fin de 2000.

Du côté des équipements, 2 000 bus supplémentaires bénéficieront du système de radiolocalisation Aigle. Cinq cents bus recevront une installation de vidéosurveillance. De trois cents à six cents cabines anti-agressions seront mises en place à bord des bus.

Investissements

Chiffrés en 1999 à 4 502 millions de francs, ils restent à un niveau très élevé (*voir encadré ci-contre*).

Trafic et recettes en hausse, augmentation de l'offre de service et politique commerciale innovante permettent à la RATP d'améliorer ses comptes et de tendre au petit équilibre (*voir explication p. 23*), tout en stabilisant le coût moyen au voyage. Comme elle s'y était engagée dans le plan d'entreprise 1998-2000. ■

Yvonne Kappès-Grangé

→ Un réseau en expansion

Opérations nouvelles prévues dans le XI^e plan (impact en 1999) :

- prolongement du tramway de Bobigny à Noisy-le-Sec (102 millions de francs) ;
- prolongement du site propre de la RN 305 (15 millions de francs) ;
- études pour le prolongement de la ligne 4 à Petit-Bagneux (10 millions de francs) ;
- prolongement du Tram-Val-de-Seine au nord de la Défense à Bezons (10 millions de francs) ;
- prolongement du Trans-Val-de-Marne à Croix-de-Berny (15 millions de francs).

Météor : la phase 3 (Masséna-Nationale) a été placée en tranche conditionnelle à hauteur de 52 millions de francs.

ANNÉE 1999

Le budget : chiffres et notes explicatives

	Budget révisé 1998	Budget initial 1999	Ecart
	en millions de francs		

Recettes commerciales	13 456	14 336	+ 6,5 %
------------------------------	---------------	---------------	----------------

• Recettes directes du trafic voyageurs	8 570	9 032	+ 5,4 %
• Compensations tarifaires (1)	3 508	3 928	+ 12 %
• Autres	1 378	1 376	- 0,1 %

Dépenses de fonctionnement	13 862	14 401	+ 3,9 %
---------------------------------------	---------------	---------------	----------------

• Energie	729	719	- 1,4 %
• Affrètements	251	254	+ 1,2 %
• Matières et autres charges externes	2 376	2 503	+ 5,3 %
• Impôts et taxes	1 135	1 214	+ 7 %
• Charges de personnel (2)	9 851	10 083	+ 2,4 %
• Dotations aux provisions	53	104	+ 96,2 %
• Fonctionnement Cartes Jeunes	-	50	-
• Autres charges de gestion courante	56	96	+ 71,4 %
• Produits comptables	- 642	- 622	- 3,1 %
• Provisions pour aléas	53	0	-

Solde de petit équilibre (3)	- 406	- 65	- 84 %
-------------------------------------	--------------	-------------	---------------

Charges de l'entreprise	7 019	7 226	+ 2,9 %
--------------------------------	--------------	--------------	----------------

• Dotations nettes aux amortissements	2 673	2 892	+ 8,2 %
• Charges financières	1 781	1 727	- 3 %
• Charges exceptionnelles	9	4	- 55,6 %
• Insuffisance du compte retraite (4)	2 556	2 603	+ 1,8 %

Concours d'équilibre (5)	7 476	7 291	- 2,5 %
---------------------------------	--------------	--------------	----------------

• Indemnité compensatrice	6 002	6 171	+ 2,8 %
• Reliquat du versement transport et amendes	1 474	1 120	- 24 %

(1) LES COMPENSATIONS TARIFAIRES

Les compensations tarifaires permettent de combler l'écart entre le tarif plein du transport et les tarifs réduits octroyés aux titres forfaitaires. Elles sont versées à la RATP, soit par le STP (c'est le « versement transport » dans le cas de la Carte Orange mensuelle et hebdomadaire, des nouvelles cartes Imagine R ou des cartes des policiers et des sapeurs-pompiers), soit par les collectivités locales dans le cas de la Carte Améthyste ou Emeraude.

(2) CHARGES DE PERSONNEL

Elles sont calculées à partir des rémunérations, des charges sociales et de l'effectif.

- Rémunérations : salaires + primes (en brut).
- Charges sociales versées par la RATP (maladie, prestations familiales, vieillesse-décès, subventions aux œuvres sociales...). Pour 1999, l'augmentation de la rémunération moyenne du personnel en place (RMPP) a été évaluée à 3,13 %. L'évolution des rémunérations dépend des mesures générales (augmentation du point) + des mesures liées à l'ancienneté + des mesures catégorielles + des mesures individuelles d'avancement.
- Effectif : 38 400 agents, soit une augmentation de cent postes.

(3) SOLDE DE PETIT ÉQUILIBRE

La RATP ne peut prétendre à l'équilibre total de son budget, compte tenu de la charge et du mode de financement actuel de ses investissements. En revanche, l'atteinte du « petit équilibre » est l'un des objectifs fixés par le plan d'entreprise 1998-2000. Le « petit équilibre » représente la différence entre les recettes commerciales et les dépenses de fonctionnement. Ces dernières comprennent toutes les charges, sauf les amortissements, les frais financiers, le besoin de financement des retraites. Les bons résultats escomptés (une baisse de 84 % par rapport à 1998) sont liés à la Carte Jeune et, en général, à l'augmentation des recettes commerciales.

(4) INSUFFISANCE DU COMPTE RETRAITE (ICR)

Les retraites sont à la charge de l'entreprise. Elles représentent 50 % de la masse salariale. Si la RATP était affiliée au régime général, les retraites représenteraient 20 % de la masse salariale (cotisations des agents comprises). Il en résulte donc une insuffisance du compte retraite (ICR). Ce solde s'explique :

- par les dispositions du statut qui prévoit des conditions de départs à la retraite particulières pour certaines catégories du personnel ;
 - par un déficit démographique : à la RATP, il existe un retraité pour un actif, alors qu'en règle générale un retraité correspond à deux actifs.
- La RATP prend en charge, dans ses « charges de personnel » comptant pour le petit équilibre, un coût normalisé des retraites (20 %). L'IRC en résultant est comptabilisé dans les « charges de », qui seront compensées dans le calcul du « concours d'équilibre ».

(5) CONCOURS D'ÉQUILIBRE

Ce sont les financements publics qui permettent d'équilibrer le budget de la RATP, c'est-à-dire la totalité des dépenses (dépenses de fonctionnement et charges d'entreprise) par rapport aux recettes. Il s'agit de l'indemnité compensatrice et du reliquat du versement transport.

Les petits, ça

Noël est assurément la fête des enfants, et la RATP avait décidé cette année de faire appel à eux pour décorer ses réseaux.

Un concours de dessins, «Les petits, ça peint», destiné aux enfants d'agents, a été organisé sur le thème : «donne les couleurs de Noël à ta ville». Les œuvres des enfants ont été affichées dans seize lieux d'exposition et ont servi à l'élaboration des décorations des réseaux.

Un jury a récompensé les cent plus beaux dessins et, le 9 janvier, une grande fête a été organisée pour les gagnants avec à la clef des journées à Disneyland Paris, des places de cinéma et des vidéocassettes. De plus, tous les enfants ayant participé à l'opération auront eu droit à une surprise. Parallèlement, cinq stations, Montparnasse, Etoile-Charles-de-Gaulle, Luxembourg, Madeleine, Miromesnil, ont proposé des ateliers de dessins et des spectacles pour tous les enfants, ceux des agents et des voyageurs.

Une manière gaie et sympathique de donner des couleurs aux transports en commun, idée qui a visiblement beaucoup inspiré les petits artistes, car avec plus de 5 000 dessins envoyés, il n'y avait que l'embarras du choix.

Chaque enfant a gagné une trousse de peinture. Pour la retirer, se présenter à l'agence commerciale de Lyon-Bercy à dater du 25 janvier 1999, de 8 h à 19 h sauf le samedi, muni de la lettre relative au concours.



Un peintre en herbe en plein coloriage

5 215, c'est le nombre de dessins envoyés par les enfants d'agents. Père Noël, traîneaux, cheminées, cadeaux et autres sapins décorés, tels ont été les thèmes les plus souvent représentés.

Ici, Alexandre, 5 ans, appliqué pour peut-être gagner !

Les dessins ont ensuite servi à fabriquer un kit de montage pour la décoration des réseaux.

A chaque enfant son dossier

A partir du 18 novembre, tous les enfants d'agents recevaient un dossier concernant l'opération «les petits, ça peint».

A l'intérieur, un bulletin de participation et trois feuilles blanches où ils laissaient libre cours à leur imagination pour réaliser un dessin sur le thème «Noël dans ta ville».



CONCOURS DE
DESSIN OUVERT
AUX PETITS ARTISTES
DE LA RATP

Donne les couleurs de Noël
à la ville

Cette année, les plus belles
dénominations de Noël, c'est toi qui
les as faites ! Tous les enfants
qui ont participé au concours ont
été récompensés par la
RATP. Tous ensemble, vous allez
donner plus de couleurs aux bus,
aux métros, au RER... et à la
ville.

Arrêt sur

peint, côté décor



L'agence choisit les dessins pour les traiter sur ordinateur...

C'est l'agence Double Impulsion qui a eu la tâche de traiter informatiquement les dessins afin d'installer le kit de montage de décoration. Dans chaque dessin choisi, on a isolé une partie dans un cadre triangulaire. Ces triangles allaient rejoindre ceux qui avaient été préétablis avec la mention « les petits, ça peint » et « bonnes fêtes ».

Assemblés, ils pouvaient former, au choix, guirlandes, étoiles, flocons...

... et réaliser des kits de montage

Sur chaque ligne et dans chaque centre bus, les agents ont reçu le kit de montage, acheminé par MRB Michelet, avec une fiche explicative pour utiliser au mieux les éléments. Cinquante triangles et plusieurs possibilités pour les assembler, par autocollant, afin de décorer ensuite tripodes, recettes, bus et centres bus.



Décor final sur les bus et dans le métro

Dès le 15 décembre, tous les réseaux ont pu revêtir les habits de Noël créés par les petits artistes de la RATP.

Comment devient-on agent de sécurité ?

Les candidats au métier d'agent de sécurité reçoivent une formation initiale : un entraînement quotidien de maîtrise de soi, des cours sur la législation... Des étapes ponctuées de tests sélectifs. Quatre agents racontent.



Mostafa Errasfa : « Il faut avoir de bonnes relations avec les voyageurs, c'est primordial pour la sécurité, afin d'être connus et reconnus de tous. »

Sept cents candidats par an pour n'en retenir qu'une cinquantaine.

Le recrutement des agents de sécurité met la barre assez haut : tests physiques, médicaux, psychologiques, de culture générale... « Les tests psychologiques consistent, par des jeux d'opposition, à mettre les agents en situation... sans qu'ils le sachent. Une première épreuve pour juger du comportement de l'agent, précise Gildas Mahieu, agent de sécurité au camp de base de La Maltournée. Tous ne reviennent pas en deuxième semaine. »

La formation initiale s'étale sur treize semaines. « Un programme dense et épuisant tant physiquement que moralement », explique Christian Ekoa N'Gono, agent CSA à Invalides, ligne 13. « Les premières semaines sont axées sur la découverte de l'entreprise, de ses réseaux,

de son environnement », annonce Stéphane Thomas, agent de sécurité au Khéops de Fontenay-sous-Bois. Les modules spécifiques du « métier d'agent de sécurité » consistent dans une présentation des missions. « Il y a des articles à apprendre par cœur..., mais ces cours sont essentiels pour ne pas se retrouver un jour en garde à vue ! » déclare Stéphane. Il faut connaître la législation, fondée sur la police des chemins de fer et qui s'étend à des notions de droit. Le module « relation de service », sur le comportement, constitue 80 % de l'activité d'un agent. Comme qualité indéniable, selon Mostafa Errasfa, CSA à Porte-des-Lilas, ligne 11, « il faut avoir de bonnes relations avec les voyageurs, c'est primordial pour la sécurité, pour être connus et reconnus de tous ».

Du côté du sport, l'entraînement est quotidien, consacré aux techniques de défense et d'intervention, à la résistance physique. Il développe la maîtrise de soi. Du côté de la formation sur le terrain, « il s'agit d'accompagner plusieurs équipes pendant leur service, c'est une aide dans le choix du futur poste »,



Les conditions de recrutement

- Critères physiques : taille minimale : 1 m 75 (1 m 65 pour les femmes) ; acuité visuelle : 8/10 ;
- présentation des expériences et des motivations à exercer un métier dans le domaine de la sécurité ;
- être de nationalité française ou ressortissant d'un Etat membre de l'Union européenne ;
- âge : 20 ans révolus ;
- titulaire du permis de conduire ;
- libéré des obligations militaires.



Gildas Mahieu : « Je m'étais, dès le départ, fixé le but de rejoindre les machinistes dans un camp de base. »

affirme Mostafa. Un aspect d'ailleurs approfondi par des mises en situation jouées à la station Porte-des-Lilas. Des exercices donnant la possibilité aux agents de connaître la réalité du terrain et de tester, pour le formateur, leur efficacité et leur self-control.

Des étapes ponctuées de tests sélectifs, qui se terminent par un examen final. Réussir l'ensemble des épreuves ne permet pas encore de se prévaloir de l'appellation d'« agent de sécurité »,

car il reste deux épreuves : l'obtention de l'autorisation du port d'arme et l'assermentation devant le tribunal de grande instance. Promu agent de sécurité, il faudra choisir un poste selon les disponibilités.

La volonté de voir reculer la délinquance

Quelles motivations y a-t-il derrière ces choix ? Des raisons conjoncturelles, certes, comme entrer dans une entreprise publique pour ne pas ou ne plus connaître la précarité de l'emploi, mais aussi, au-delà, l'expérience auprès des jeunes, la volonté de voir reculer la délinquance. « Etre animateur auprès d'enfants issus de milieux difficiles m'a aidé à comprendre, à appréhender les jeunes, c'est une expérience que j'ai souhaité mettre au service de la RATP », affirme Christian. Mostafa a trouvé sa voie par le biais de la Fondation de la RATP : « J'enseignais les arts martiaux aux jeunes défavorisés des cités... Recruté par la Fondation pour travailler avec les agents de la prévention sécurité, pour dialoguer avec les jeunes, j'ai découvert puis intégré la RATP. » Gildas explique : « J'ai pensé pouvoir remédier au problème de la délinquance dans les banlieues, parce que apprendre à vivre ensemble est source d'enrichissement. » Or il regrette qu'une

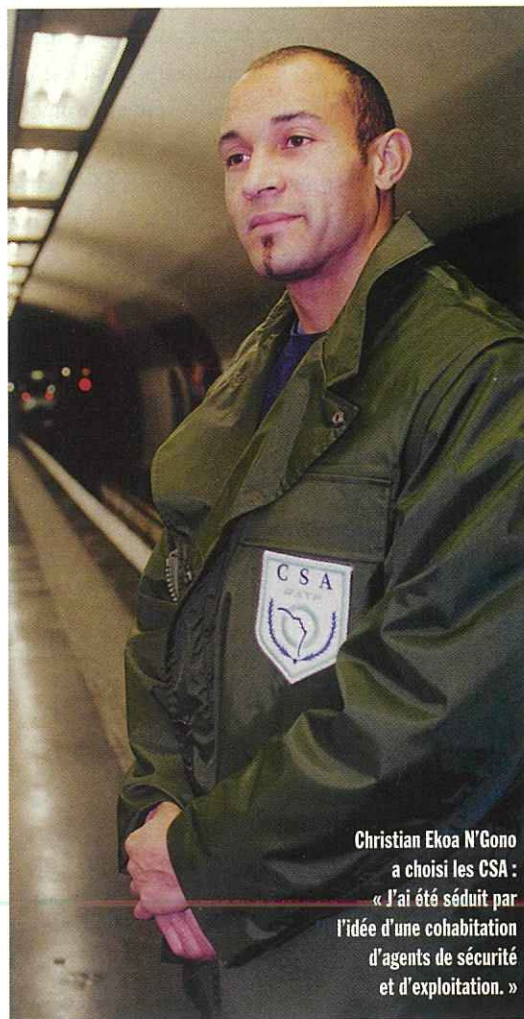
La sécurité en chiffres

L'unité Sécurité des réseaux : près de 800 hommes. Organisation sur une base de territorialité :

- cinq entités décentralisées, appelées Khéops ;
- camps de base (sécurisation des machinistes sur lignes sensibles). Des agents détachés qui travaillent en complémentarité des agents d'exploitation :
- au métro (agents CSA [Contrôle, Sécurisation, Assistance]) ;
- au RER (agents MAC [Mission Assistance Contrôle]).

« infime partie de la population n'a de respect ni pour les personnes ni pour les biens ». Ce problème, il le vit au quotidien comme les machinistes... ■

Catherine Houel



Christian Ekoua N'Gono a choisi les CSA : « J'ai été séduit par l'idée d'une cohabitation d'agents de sécurité et d'exploitation. »



Stéphane Thomas : « Les premières semaines sont axées sur la découverte de l'entreprise, de ses réseaux, de son environnement. »

Les selliers de l'atelier MRF de l'ontenay viennent de rejoindre leurs collègues MRB de Championnet. Aujourd'hui, les deux équipes travaillent ensemble. Et échantent, petit à petit, savoir-faire et méthodes de travail. Zoom avant sur un métier.

Selliers:

le partage de savoir-faire

Thierry Mellah, un sellier de MRB: « Je suis heureux de voir que notre équipe s'étoffe. »

Banquettes et strapontins du métro, sièges pour voyageurs et pour machinistes des bus: les activités de sellerie sont regroupées depuis l'été dernier aux Ateliers de Championnet (AC), MRB. Les quatre selliers de l'atelier MRF de Fontenay ont

ainsi rejoint les onze personnes de la sellerie autobus. « Une décision justifiée par l'évolution à la baisse des activités de sellerie, due au renouvellement et à la rénovation des matériels, ainsi qu'à l'évolution technique des sièges pour voyageurs, explique Gilles Le Coat, responsable de l'entité Fabrication et Reconstruction aux Ateliers de Championnet. Les sièges traditionnels sont en effet remplacés, dans les matériels récents, par des coques garnies de galettes ou des sièges antilacérations, dont la maintenance n'entre pas dans le domaine de la sellerie. »

Selon Dominique Le Flem, responsable de l'équipe sellerie de MRB, « l'annonce de cette décision a entraîné, dans un premier temps, quelques réticences. Nous avons décidé de constituer des groupes de travail avec les agents des selleries de MRB et MRF pour expliquer la décision prise et trouver des solutions afin de travailler ensemble. Ensuite, nous avons procédé à un nouvel agencement de notre site, les selliers de MRF venant avec leur matériel – établis, armoires d'outillage, placards... Un local pour le stockage des

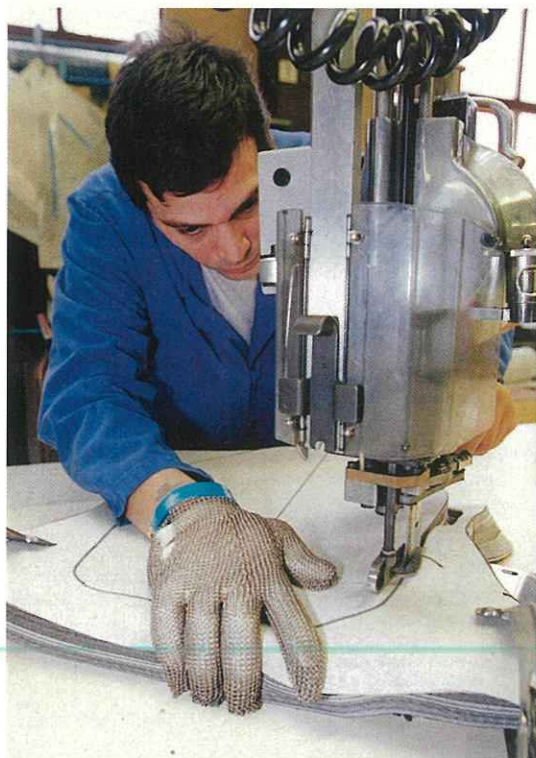
mousses des sièges a dû être construit, celui de MRB étant insuffisant pour accueillir les vingt-cinq sortes de mousses du métro. Changements aussi pour notre magasin qui doit commander et gérer des pièces du métro qu'il ne connaissait pas. On a créé des casiers supplémentaires pour leur stockage ».

Des interventions sur tous les sièges

Thierry Deshayes travaillait à la sellerie de Fontenay depuis 1982. « Je savais que nous devions partir puis tout s'est fait rapidement, en un jour, à mon retour de vacances, le 31 août 1998. J'ai quitté mes copains de l'atelier, mes temps de transport se sont allongés, puisque j'habitais Vincennes, mais aujourd'hui je ne regrette pas. J'ai trouvé à MRB une bonne ambiance, on peut parler avec l'encadrement, discuter des problèmes, c'est appréciable... » Quant au travail de sellerie, il est différent, selon Thierry Deshayes : « A MRF, on travaille à l'ancienne, on coud, on utilise des ressorts, des sangles, du feutre, de la toile, et les coutures sont faites à la main... »



Thierry Deshayes: « A MRF, on travaille à l'ancienne, on coud, on utilise des ressorts, des sangles, de la toile. »



L'arrivée de nouveaux collègues a fait plaisir à Thierry Mellah, l'un des selliers de MRB : « Je suis heureux de voir que notre équipe s'étoffe – au moins pendant un temps –, ce qui n'était pas arrivé depuis longtemps, en raison de la réduction de la charge de travail. » Pour lui aussi, l'organisation du travail est différente. A MRB, le parc central de rechange (PCR) gère toutes les pièces des autobus et sert d'intermédiaire entre les centres bus et la sellerie. A MRF, pose et dépose des sièges sont réalisées par les ateliers de maintenance (AMT) ou les ateliers de révision des lignes, qui envoient ensuite les pièces à la sellerie. Pour le moment, chacun continue selon ses propres méthodes. « Toutefois, nos collègues de MRF, poursuit Thierry Mellah, nous aident peu à peu à intervenir sur les sièges du métro et nous ferons de même dans quelque temps. » Ce que confirme Dominique Le Flem : « Nous ne modifions rien pour l'instant, car nous souhaitons que l'équipe se forme. Nous préparons cependant les selliers à intervenir sur tous les sièges, quel que soit le matériel dont ils proviennent. »

A présent, six mois après leur regroupement, les selliers s'habituent les uns aux autres, les contacts s'établissent, ayant surmontés un certain mutisme du début, même si on parle encore de « ceux de MRF »... ■

Simone Feignier

→ La sellerie, côté activités

- Réparation de sièges pour voyageurs et pour machinistes des matériels SC10, PR100-180, R312, GX317, Agora, hors sièges antilacérations;
- maintenance des banquettes, sièges et strapontins du matériel roulant métro et RER, MP59, MP73, MF67, MF77, MI79, hors sièges antilacérations;
- prestations hors matériel roulant : confection de housses, rideaux, sièges pour véhicules tiers...

Roland Maurel, gagnant du Bus d'or

Prochaine étape, Toronto au Canada, pour le challenge bus international, j'espère faire un aussi bon parcours», explique Roland Maurel, machiniste sur la ligne 63, centre bus Lebrun, et gagnant du Bus d'or au congrès de l'UTP. Ancien conducteur de car grand tourisme, Roland Maurel a mis son expérience de la conduite au service de la RATP voilà maintenant quatre ans. Dès son arrivée dans l'entreprise, il participe au challenge bus de 1995-1996 et arrive sixième aux épreuves, bien décidé à retenter sa chance les années suivantes. Avec l'aide des formateurs du NEF et de nombreux collègues, il a pu s'entraîner sur les trois types de matériel (R312, PR100, GX) à maîtriser lors de l'épreuve. « Le parcours à effectuer sur piste est serré et tous les paramètres, sécurité, confort, temps, sont importants. L'appareil qui enregistre les secousses est très sensible, il faut beaucoup de finesse. » Le plus difficile pourtant était à venir, c'est-à-dire tenir nerveusement le jour de l'épreuve. « Pour le Bus d'or, je n'étais pas le premier aux éliminatoires, aussi j'étais moins stressé, et c'est peut-être ce qui m'a permis de gagner. » En attendant l'étape canadienne,



MALBOUSSIN/DGC-IV

Roland Maurel continue de faire ce qu'il aime le plus : conduire. « Au cours de ma carrière professionnelle, j'ai déjà essayé d'arrêter pour exercer d'autres métiers, je n'y parviens pas, car tôt ou tard, l'envie de conduire revient. »

Aide au logement pour jeunes embauchés

Depuis le 1^{er} septembre 1998, la Mutuelle RATP propose aux agents nouvellement embauchés un prêt-caution pour leur logement locatif. Cette offre est valable durant leurs deux premières années d'entreprise. D'un montant maximal de 10 000 francs, le prêt est remboursable en vingt-quatre mensualités identiques avec un taux d'intérêt de 4,24 % au 1^{er} décembre 1998. Sont concernés tous les types de logement du secteur privé ou public sans distinction de zone géographique. C'est dans le cadre d'une convention de partenariat RATP-Mutuelle que cette aide au logement a vu le jour. La RATP verse un dépôt de garantie à la Mutuelle pour couvrir le risque encouru. En cas de défaillance de l'agent, le service juridique de l'entreprise se charge de récupérer les sommes dues. Eric Perez, machiniste au centre de Pavillons-sous-Bois, est le premier signataire : « J'ai apprécié la rapidité de traitement de mon dossier. Deux jours après avoir remis les pièces justificatives, je recevais le chèque correspondant au montant de ma caution. » Le bénéfice de ce prêt est étendu aux jeunes en formation dans le cadre d'un contrat de qualification. **Contact - Les services de la Mutuelle, tél. : 01 49 28 19 00.**

Portrait Jean-Pierre Picard, archer



Tell» Robin des Bois, Jean-Pierre Picard, technicien supérieur au département MRF, archer à la Compagnie d'arc Saint-Pierre Montmartre de Clichy, fait flèche de tout bois. Amoureux du tir à l'arc, depuis 1989, où il animait des fêtes du bicentenaire de la Révolution, passionné d'Histoire, il aime donner du rêve. Rutilant, dans sa tenue moyenâgeuse, assemblée, cousue de ses mains, il se produit dans des fêtes médiévales. Sollicité par la compagnie pour transporter les spectateurs à travers les âges, il participe à des ballets d'archers. Il se produit, notamment, à l'entraînement dans les douves du château de La Malmaison, à Rueil, pour le spectacle de son et lumière. L'organisation et le montage de la représentation requièrent près de huit heures de répétition par semaine avec le metteur en scène. Mais, quand on aime, les heures ne comptent pas. « C'est mon plaisir de voir les gens heureux autour de moi, les plus jeunes admiratifs devant leur héros, et quand je revêts mon costume, je me sens transformé », précise-t-il. Calme et sérénité sur un visage éclairé par des yeux rêveurs... Jean-Pierre Picard propose, avec émotion, de promouvoir le tir à l'arc à travers ses traditions et ses valeurs ancestrales : l'honneur, la générosité, la politesse, la courtoisie, le respect des autres, l'amour du travail bien fait... « Décocher une flèche, c'est le prolongement de l'esprit, on n'a jamais atteint le but, on peut toujours faire mieux et aller plus loin. » Ce sport complet, proche de la nature, il le pratique au sein de cette compagnie, créée en 1748 et qui regorge d'histoires...
Contact - Jean-Pierre Picard, tél. : (01 40 0) 6 73 19.

A lire, à voir D'un rivage à l'autre

L'an dernier, Georges Amar nous présentait ses tableaux lors d'une exposition à la Maison de la RATP. Aujourd'hui, il publie les réflexions qui accompagnent sa création, *Art poétique élémentaire. Journal du rivage*. « De l'art considéré comme une voie poétique plutôt que comme une production spécifique. » Georges Amar, ingénieur de formation, qui travaille à la RATP sur l'écologie ou les complexes d'échanges urbains (CML), franchit allégrement les frontières, en vertu de l'élément poétique, sel de la culture dans tous les domaines.

Art poétique élémentaire, L'Harmattan, 1998, 110 francs, tél. : 01 40 46 79 20.

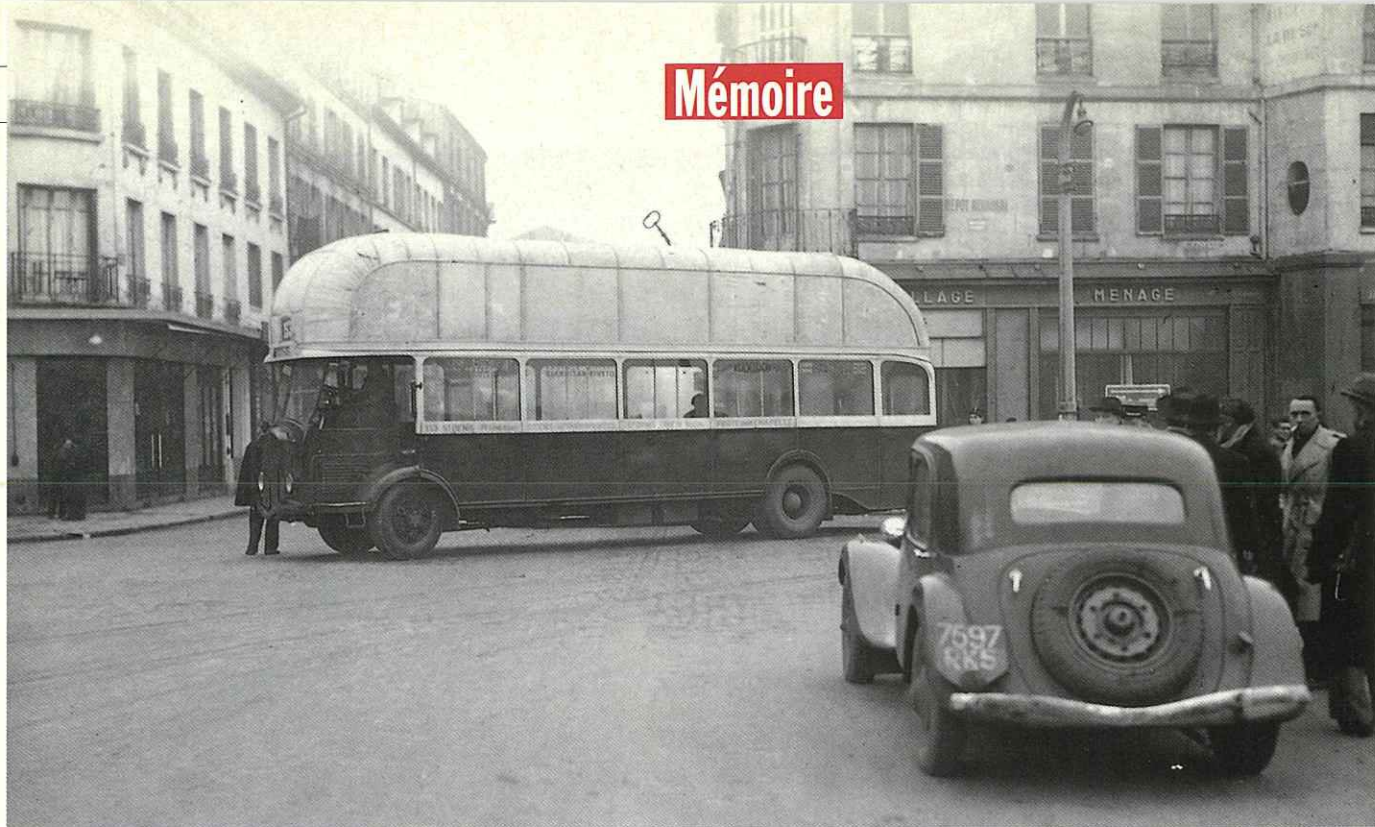
Collection Modèles réduits et grande passion

Cinquante-deux bateaux en modèle réduit, une soixantaine de voitures miniatures, des trains jouets, des « mobs » de récupération... L'heureux propriétaire de cette collection est Jean Roche, machiniste sur le 80, au centre de Belliard. « Je m'intéresse aux transports : tout ce qui roule, flotte, vole... », et lorsqu'il ne trouve pas l'objet de ses rêves, en brocante ou dans des boutiques spécialisées, il le fabrique. Il faut ainsi compter trois semaines de travail acharné pour réaliser un TN de 30 centimètres de long. Mais, une passion, cela se partage. Jean Roche n'hésite pas à prêter ses précieuses machines pour des expositions. Rendez-vous donc est pris, pour les portes ouvertes du centre de Belliard, au printemps prochain.

Humanitaire Le petit colibri (bis)

Les Aventures du petit colibri, livre vendu au profit des enfants cancéreux, écrit par Geneviève Perroït, responsable de formation à Lagny (RER), et par son mari Yannick, détaché à l'association les Compagnons du voyage, est toujours à votre disposition, au prix de base de 30 francs (les bénéfices allant à l'association Arc-en-ciel). Trois cents exemplaires ont déjà été vendus, continuez !
Contact - Geneviève Perroït, tél. : (01 40 0) 2 40 19.
Pour le règlement : chèque à libeller à l'ordre de l'association Arc-en-ciel RATP.





D.R.

Bus au gaz: 72 ans d'histoire

Les années 40 ont été
la période pendant
laquelle les bus au gaz ont
été les plus utilisés.

*De 1927 aux années 90,
en passant par les années
de guerre, l'histoire
de la recherche technologique
des bus au gaz.*

1 998 : la RATP annonce la commande de deux cent dix-huit bus roulant au gaz et la presse unanime salue l'événement. Pourtant, la RATP n'a pas découvert le gaz comme carburant pour les moteurs thermiques au cours de ces dernières années. De 1927 aux années 90, en passant par les années de guerre, c'est toute l'histoire d'une recherche technologique qui se dessine.

En 1927, la STCRP équipe un camion affecté au transport de marchandises entre ses différents établissements. Les résultats ayant été jugés satisfaisants, on décide de transformer également deux omnibus, numéros 391 et 1 077. De décembre 1928 à avril 1930, ils

circulent sur la ligne W, Rond-Point-de-la-Villette - Gare-du-Luxembourg. Compte tenu des contraintes de ravitaillement et de la faible autonomie des omnibus - 40 kilomètres -, cet essai ne connut pas de développement industriel. La Seconde Guerre mondiale marque sans conteste l'utilisation la plus notoire des bus au gaz. Confrontée aux pénuries d'essence et de gazole, la STCRP utilise du gaz à basse pression stocké dans des ballons sur le toit des véhicules, leur donnant des allures fort peu aérodynamiques. En 1942, il y aura jusqu'à cinq cents bus alimentés par soixante-dix postes. A la Libération, ils auront parcouru plus de 50 millions de kilomètres. Il faudra ensuite attendre les années 70 pour que la RATP s'intéresse de nouveau au gaz carburant et expérimente, d'une part, du gaz naturel liquéfié (GNL) et, d'autre part, du gaz de pétrole liquéfié (GPL). Trois autobus S50, alimentés au GNL, sont mis en service sur la ligne 85, de février à juin 1975.

Un autobus SC10 circulant au GPL est mis en service sur la ligne 95 de novembre 1978 à décembre 1979. Toutefois, les industriels ne sont pas prêts et les contraintes d'exploitation apparaissent fortes. Les projets sont donc provisoirement abandonnés.

En 1991, les premiers prototypes de bus à gaz naturel comprimé (GNC) sont expérimentés en Europe du Nord, mais de nombreux problèmes restent à résoudre : charge en carburant, coût des matériels, sécurité des installations... Pourtant, la RATP ne se désintéresse pas de cette filière, avec comme preuve le partenariat développé au milieu des années 90 avec Poitiers, qui s'équipe de vingt bus au GNC.

Un coup d'accélérateur est donné avec la concomitance de pics de pollution répétés et l'échéance de renouvellement du parc bus. L'achat de deux cent dix-huit bus situerait la RATP parmi les trois plus importants utilisateurs européens de bus au gaz.

ENFANTS • ADULTES
**Quels avantages
à partager?**



Publisis Dialog - Illustration : Pascal / La Miroir - RATP - RCS Paris B 775 663 438

GRAND CONCOURS
1 9 9 8 - 1 9 9 9

**Mon
territoire
c'est
ma ville**

Ma ville
demain

