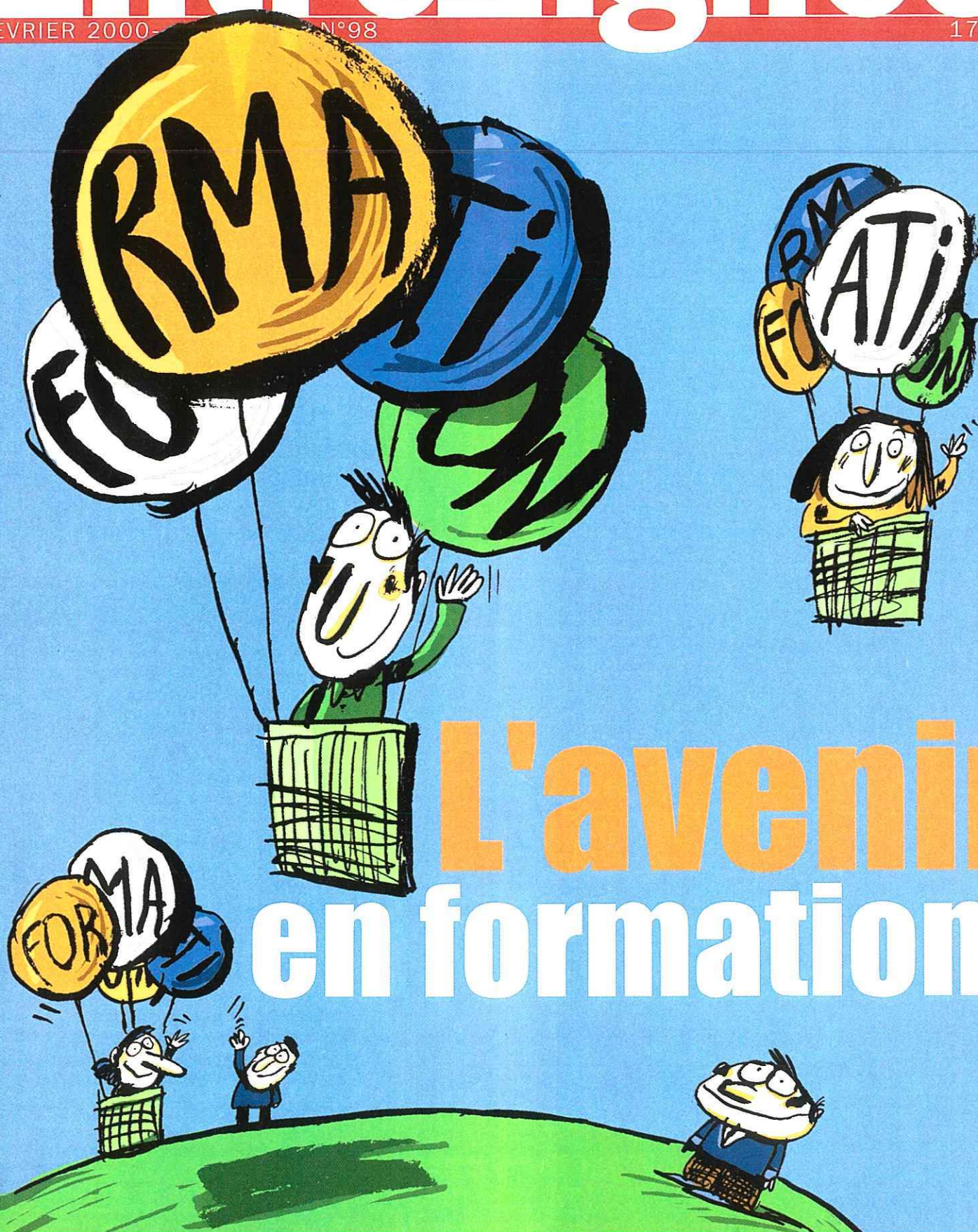


Entre&dignes

FÉVRIER 2000-

N°98

17 F



L'avenir en formation

Panoramiques

P.3 La station Europe dans tous ses états

Dans la ville

P.8 Mobicité ou les atouts d'un réseau bus

Le réseau Mobicité, né du Plan de déplacements urbains d'Ile-de-France, s'organise autour de dix-sept lignes à Paris et d'une quarantaine de lignes en banlieue. La présentation par le menu du réseau régional.

NAUBOUSSE/DCG-AV



P.10 Le point sur la sécurité

Alain Caire, directeur du département Environnement et Sécurité, fait le point sur les phénomènes de violence et d'insécurité sur les réseaux.

Correspondances

P.12 ESE aux côtés d'EDF

Des agents du département ESE ont répondu à l'appel au volontariat lancé par EDF après la tempête de décembre. Un bel exemple de solidarité.

Aller-Retour

P.14 « À nous Paris » a bonne presse

L'hebdo du métro À nous Paris a trouvé son lectorat. Le bilan neuf mois après sa création.

Ressources

P.22 Le budget 2000

D'avantage d'effectif, plus de sécurité, et d'investissements, des recettes du trafic en hausse... sont les objectifs que compte atteindre la RATP avec son budget 2000.

Arrêt sur

P.24 Tuileries : invitation au voyage

La station Tuileries offre au public une rétrospective en images qui retrace par décennies le siècle écoulé.

DOSSIER

L'AVENIR EN FORMATION

- La RATP a signé en juillet un nouvel accord de formation avec les partenaires sociaux. Cet accord repose sur deux mesures clés : l'élaboration de plans individuels de formation au cours d'entretiens d'appréciation et de progrès et le renforcement du rôle de l'encadrement de proximité. **P.16**
- Présentés sous forme de fiches, les dispositifs à connaître : plan de formation, congé individuel de formation, promotion sociale. **P.18**
- Des agents ont fait le pari d'évoluer. De formation Sésame en concours internes, quatre d'entre eux témoignent. **P.20**

DOSSIER

UN ACCORD GAGNANT-GAGNANT

Dans un contexte en forte mutation, le contenu des métiers évolue de plus en plus rapidement. Pour ce en résultat, le nouvel accord lance un ensemble de mesures très prometteuses.

Parmi elles, l'élaboration de plans individuels de formation au cours des entretiens d'appréciation et de progrès, ou le renforcement du rôle de l'encadrement de proximité. Explications.



DOSSIER

Trois questions à...

Sébastien Thépaut

Quelles sont les trois questions à poser au directeur des formations d'Entre les Lignes ?

Quelle est la vision de la formation ? Dans la cadre d'une stratégie globale, la formation est un levier essentiel de la performance. Elle permet de développer les compétences des agents et de leur permettre de progresser. C'est la vision de la formation d'Entre les Lignes.

Quelle est la vision de la formation ? Dans la cadre d'une stratégie globale, la formation est un levier essentiel de la performance. Elle permet de développer les compétences des agents et de leur permettre de progresser. C'est la vision de la formation d'Entre les Lignes.

Quelle est la vision de la formation ? Dans la cadre d'une stratégie globale, la formation est un levier essentiel de la performance. Elle permet de développer les compétences des agents et de leur permettre de progresser. C'est la vision de la formation d'Entre les Lignes.

Parcours

P.26 RPS : les acteurs de la prévention

Hommes de dialogue, les RPS – responsables Prévention Sécurité – mènent des actions de prévention pour réduire l'insécurité sur le réseau bus. Reportages aux centres bus de Charlebourg et de Vitry.



P.28 Sous le regard de Pavois et Atlas

Pavois et Atlas, deux innovations technologiques, permettent aux visiteurs d'ouvrages d'art d'inspecter les souterrains du réseau métro.

Passionnément

P.30 Émile Lelaidier s'affiche dans le Livre Guinness des records. Il est capable de casser vingt et une battes de base-ball en vingt-quatre frappes et moins de 30 secondes.

Mémoire

P.31 Guimard rate son entrée dans la presse

Les entrées de métro Guimard sont aujourd'hui classées à l'inventaire des Monuments historiques. Mais, en 1900, les plumes ont décrié l'œuvre de celui que l'on nommait le « Ravachol de l'architecture ».

Entre Les Lignes : LAC A 85, 54, quai de la Rapée, 75599 Paris Cedex 12. Délégation générale à la communication-RATP. Tél. : 01 44 68 36 62/36 44/36 51/37 33/36 68. Directeur de la publication : Vincent Relave. Rédactrice en chef : Yvonne Kappès-Grangé. Rédaction : Simone Feignier, Nadine Guérin, Catherine Houël, Yan Rodriguez. A participé à ce numéro Jean-Patrick Ménard. Photographies : DGC-AV. Conception et réalisation graphique : **textuel** Couverture : Frédéric Benaglia. Photographie : 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, 75889 Paris Cedex 18.



Événement La station Europe dans tous ses états

Après Tuileries, c'est au tour d'Europe de vivre des heures culturelles.

Dès le 20 mars, la station va prendre les couleurs de l'Union européenne.

Au programme, des informations audiovisuelles, des publicités, une ambiance sonore qui fera la part belle à chacun des quinze pays de l'Union.

Rencontrer l'Europe au quotidien dans sa diversité et ses ressemblances, tel est l'objectif de l'installation de la nouvelle station Europe (ligne 3). Après Tuileries* (ligne 1), inaugurée en décembre, qui raconte le patrimoine, la station Europe, deuxième station du centenaire, « parlera » donc des quinze pays de l'Union à partir du 20 mars.

Le voyageur pourra faire connaissance avec les coutumes de nos voisins, dresser des comparaisons tout au long de son parcours dans la station... Ainsi, dès son entrée dans la salle des billets, les couleurs de chaque pays se mettent en scène à tour de rôle. Dans les couloirs, l'ensemble des panneaux publicitaires informe sur les pays et l'évolution des institutions de l'Union. Le tout avec des ambiances sonores (musique, paroles...) caractéristiques de ces États.

La publicité, objet d'exposition

À son arrivée sur le quai, les « Europamatsons** » prennent le relais et diffusent un programme audiovisuel baptisé « les minutes européennes ».



Les voyageurs découvriront la nouvelle décoration de la station Europe dès le 20 mars.

Dix chroniques de quinze fois une minute, proposées en boucle, abordent un thème de la vie quotidienne: le petit déjeuner, le mariage, la plus petite commune... De cette façon, en simultané, le voyageur découvre quinze façons d'être ou de faire sur un thème déterminé.

Enfin, la publicité, élément d'identification culturelle, est également pré-

sente comme objet d'exposition. Chaque pays affirme simultanément son expression publicitaire autour d'un même objet ou sujet.

Un voyage au cœur de l'Europe qui illustre la vocation culturelle du métro comme lieu de vie et de rencontre.

* Voir rubrique « Arrêt sur », p. 24.

** Écrans de télévision.

Yan Rodriguez

RATP-police nationale : une collaboration accrue

À la fin de 1999, un protocole de partenariat a été signé entre Patrick Degrevé, commissaire divisionnaire, directeur de l'École nationale de police de Paris, et Alain Caire, directeur du département Environnement et Sécurité. Ce contrat engage la RATP à accueillir dans ses structures des élèves gardiens de la paix à l'occasion d'un stage intitulé « découverte des partenariats ». De son côté, l'École nationale de police de Paris poursuivra des actions d'information et de sensibilisation auprès des agents de la RATP, afin de leur faire découvrir l'univers professionnel des policiers tant dans leurs missions que dans leurs relations. Cet échange permettra une meilleure connaissance de la mission de chacun, de leurs difficultés ou contraintes, pour une collaboration plus efficace sur le terrain.



DUPUY/DGC-AV

Altéo : « new look »

En février 2000, les prochaines livraisons des rames d'Altéo, le matériel à étage circulant sur la ligne A du RER, changeront de design intérieur et d'ergonomie. L'objectif de ces modifications vise à ce qu'il y ait une meilleure circulation des voyageurs à l'intérieur de la rame, en diminuant leur densité sur la plate-forme située devant les portes d'accès. Ainsi, l'agencement des

sièges, ou diagramme, a été repensé. Il passe de cinq sièges par rang à quatre, agrandissant de fait le couloir central de la rame. Par ailleurs, les barres verticales de préhension ont été redessinées et multipliées. Des améliorations consécutives à une étude menée par le département Commercial de la RATP.

Contact - Janlou Fichet, CML, tél. : (01 44 6) 8 35 87.



MAUBOUSSIN/DGC-AV

« Violence, indifférence » : les chiffres de la campagne

Les 23 et 24 octobre derniers pour les journées « Violence, indifférence, en parler, c'est agir », vingt mille contacts avec des clients ont été établis sur les soixante et onze stands. Au total, près de quatre cent mille questionnaires « libres contributions » ont été diffusés, dont cinq mille quatre cents retournés et exploités (cinq mille voyageurs, quatre cents agents). Globalement, les solutions les plus souvent préconisées concernent un renforcement de la présence humaine sur les réseaux (35 %), suivi par l'amélioration du dialogue (25 %)... Sont à éviter, en revanche, des attitudes provocatrices (27 %) ou des contrôles agressifs (26 %). Un premier constat qui permet de dégager les axes de travail à privilégier.

Matra consacre un livre à Météor

« Il fallait bien un livre pour restituer le souffle épique de l'aventure de Météor... » : la direction de la communication de Matra Transport International l'a fait et publie *Météor, le métro du futur*. Un livre consacré notamment au savoir-faire de Matra et à son expérience en matière de métros automatiques, au tandem RATP-Matra et au cerveau de Météor : le Saet

(système automatique d'exploitation des trains).

Contact - Matra Transport International, direction de la communication, tél. : 01 49 65 70 00.



DUMAY/DGC-AV



MINOUD/DGC-AV

Orlyval : deux millions de voyageurs

Le 26 janvier, Orlyval a passé le cap des 2 millions de voyageurs. Pour l'année 1999, Orlyval a connu une progression de plus de 11 % par rapport à 1998 et un doublement du trafic depuis 1992 (première année de service). Un résultat à souligner trois mois après que RATP Val Service a reçu la certification NF Service par l'Afnor, ce qui constitue une première pour une ligne ferroviaire française. Orlyval, une affaire qui roule !

Le métro s'équipe de Points argent

Des distributeurs automatiques de billets seront installés cette année dans quatre-vingt-treize stations de métro et vingt-six gares du RER. Ils seront exploités par la Caisse d'épargne Ile-de-France, qui a remporté l'appel d'offres lancé par la filiale de la RATP, Promo Métro. La Caisse d'épargne et le département des Projets étudient le design de ces distributeurs, qui devront s'intégrer à l'espace du métro

tout en étant visibles pour la clientèle. Jusqu'à présent, seulement une dizaine de stations de métro et de gares du RER étaient équipées de « Points argent » gérés par la Banque populaire (voir photo). Avec ces distributeurs supplémentaires, la RATP entend répondre à la forte demande des voyageurs de disposer de ce service dans le métro, comme le montrent régulièrement les enquêtes auprès de la clientèle.

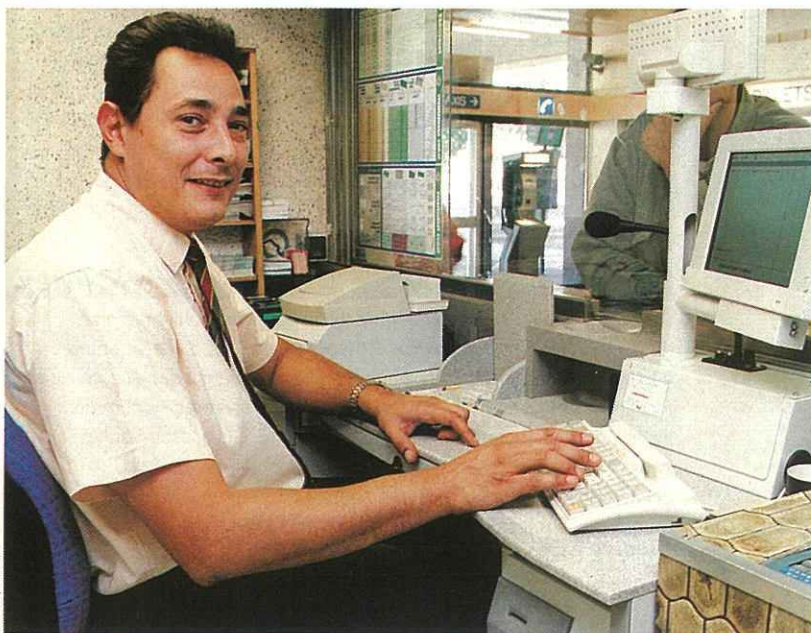


DUPUY/DGC-AV

Entre Les Lignes primé au Top Com 2000

Le numéro hors série d'Entre Les Lignes célébrant le cinquantenaire de la RATP a été récompensé par le Top Com d'Or, le mardi 25 janvier à l'Unesco. C'est dans la catégorie « journal interne »

que le magazine a été primé. Deuxième récompense, la campagne de communication « Violence, Indifférence, en parler c'est agir » a été récompensée par le Grand Prix du Top Com dans la catégorie « stratégie de communication corporate ». Une opération, conduite par la DGC, sur l'ensemble du réseau de la RATP, les 22 et 23 octobre, à l'occasion des Journées contre les violences. Enfin, à souligner également, que le film institutionnel *Le Sens de la ville* obtient le Top Com d'Or dans la catégorie « vidéo et multimedia externe ». Avec trois trophées, la RATP est donc la grande gagnante de cette compétition organisée par les professionnels de la communication.



HELOT/DGC-AY

Les TPV en chiffres

612

terminaux points de vente (TPV) sont désormais installés sur l'ensemble des recettes du réseau du métro.

Le déploiement a été effectué par le département SIT.

Le TPV permet aux agents de vente de délivrer l'ensemble des titres de transport en acceptant tout mode de paiement. Il gère automatiquement les stocks et la comptabilité...

À noter, le temps de fabrication du carnet de dix billets : 8 secondes.

Prochaine étape pour les équipes de SIT, l'installation des cent quatre-vingt-quatorze TPV sur le réseau RER, prévue à partir du deuxième trimestre 2000.

20 mars

- Inauguration de la deuxième station du centenaire, Europe (ligne 3), sur le thème de l'Europe.

du 20 au 22 mars

- Forum poétique dans le cadre du deuxième printemps des poètes à la gare d'Auber.

25 mars

- Concert de gala annuel de l'Harmonie du personnel au théâtre municipal de Charenton. Places gratuites, tél. : (01 40 0)2 49 36.

27 mars

- Exposition sur la formation des « nouveaux embauchés opérateurs » à MRB, au NEF d'Aubervilliers.

29 mars

- Exposition sur le droit de la famille : « Famille : droits et devoirs », à MRF aux ateliers de Rueil.

8 avril

- Sortie du livre *Conducteurs du siècle* dans les librairies et à l'agence commerciale de la Maison de la RATP.

18 au 20 avril

- Stand RATP au Salon de la nouvelle ville au Parc floral de Vincennes.

26 avril

- Exposition sur le droit de la famille : « Famille : droits et devoirs », à MRF aux ateliers de Vaugirard.

15 avril au 10 mai

- Opération « Au bout du quai la mer » à la gare d'Auber.

jusqu'à fin mai

- Timbre commémoratif du centenaire du métro « 1900-2000 le métro » disponible dans les bureaux de poste principaux.

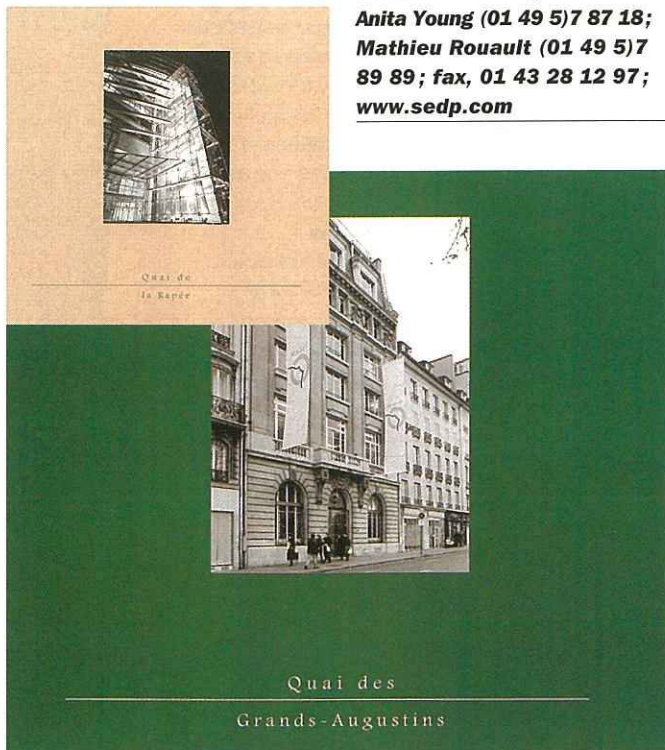
Histoire de la RATP : d'une rive à l'autre

Un coffret de deux livres, baptisé *D'une rive à l'autre*, est paru au mois de janvier. Ces ouvrages retracent l'histoire de deux lieux historiques de la RATP : le 53 ter, quai des Grands-Augustins, et la Maison de la RATP, au 54, quai de la Rapée, à travers l'évolution urbaine de deux arrondissements

parisiens. Ces livres décrivent et illustrent une histoire qui dépasse le simple choix d'un emplacement de siège social.

Prix de vente du coffret : 100 francs à la SEDP (Société d'études et de développement patrimonial de la RATP), 2, square Félix-Nadar, 94684 Vincennes Cedex, tél. :

Anita Young (01 49 5) 7 87 18; Mathieu Rouault (01 49 5) 7 89 89; fax, 01 43 28 12 97; www.sedp.com



Le TVM joue la carte de l'info

Une enquête publique s'est déroulée du 22 novembre au 22 décembre avec pour objectif de faire connaître le projet du prolongement du TVM de Rungis à Croix-de-Berry. Ainsi, des expositions ont été organisées dans les quatre communes concernées, Chevilly-Larue, Rungis, Fresnes et Antony. Ce prolongement jusqu'à Croix-de-Berry (RER B), sur 6,8 kilomètres, participera à la réalisation d'un nouveau tronçon d'Orbitale prévu pour faciliter les déplacements entre les communes de la proche couronne. Neuf nouvelles stations seront créées avec un trafic attendu de 3,4 millions de voyageurs pour un coût global estimé à 253 millions de francs. La mise en service envisagée est prévue à fin 2003-début 2004.



Le plan de Paris aux couleurs du centenaire

À l'occasion du centenaire du métro, la RATP a réédité le plan de Paris (n° 1) avec l'identité visuelle du centenaire. Il est disponible, depuis le début de janvier, dans l'ensemble des bureaux de vente, ainsi que dans les agences commerciales du réseau. Pour le mettre à la disposition des voyageurs, il suffit dès à présent de passer commande auprès du département Logistique (plate-forme de Boissy-Saint-Léger) sous la référence 00190031 E.

Information sécurité et risques majeurs

La Délégation générale à la sécurité et aux risques majeurs a édité, à la fin de 1999, une plaquette intitulée *Sécurité incendie et Risques de panique*. Cette mission a pour objectif d'intervenir dans le domaine de la prévention et de la gestion

des risques mettant

en cause la sécurité des personnes ou des biens. Composée d'une équipe compétente et polyvalente, elle propose d'accompagner et de suivre toute démarche de sécurité dans l'entreprise. Ainsi, les spécialistes, après avoir établi un diagnostic sur une situation dite à risques, proposent une solution adéquate et se chargent même, le cas échéant, de dispenser une formation adaptée.

Contact - tél. : (01 48 0) 4 23 54.

L'Ordre du mérite à sept opérateurs

Sept opérateurs se sont vu remettre les insignes de l'Ordre national du mérite par Jean-Paul Bailly le 27 janvier, au cours d'une cérémonie à la Maison de la RATP. Ces agents ont affronté, dans l'exercice de leurs fonctions, des problèmes de sécurité dans les transports en commun. Il s'agit de Christophe Melon, agent de sécurité (SEC), Jean-Michel Paulou, mission Assistance Contrôle (RER), Jean-Pierre Lafond, animateur sécurité, centre de Lagny (Bus), Martine Daout, Contrôle itinérant (MTR), Henri Lecomte, machiniste ligne 368, centre de Saint-Denis (Bus), Bruno Cetaire, conducteur ligne 8 (MTR), et Claude Guidou, conducteur ligne B (RER).



Montparnasse, une station du centenaire en travaux

Montparnasse-Bienvenue, l'une des neuf stations du centenaire, bénéficiera d'un aménagement particulier sur le thème: «Ils font le métro». Conséquence pour les voyageurs: la correspondance se fait par l'extérieur en traversant la dalle de la tour Montparnasse (avec le même billet). Les travaux de rénovation, commencés le 18 janvier, se termineront à la fin de novembre 2000. La première phase – jusqu'à fin

mai – entraîne la fermeture du couloir des trottoirs roulants qui assure la correspondance entre les lignes 4-12 et 6-13-SNCF. Des emplois-jeunes pour informer les voyageurs, une signalétique installée sur tous les parcours modifiés et des dépliants expliquant la rénovation, aideront les voyageurs à se «déplacer malin».



Roue libre recrute des jeunes

Roue libre RATP recrute des enfants d'agents, pour sa saison 2000. Il s'agit de s'occuper de la gestion et de l'animation des six sites Roue libre. Sont demandés des animateurs, animatrices, de 20 ans au minimum, bilingues anglais obligatoire (parlé et lu couramment), d'excellente présentation, pratique du vélo souhaitable, disponible les week-ends et jours fériés de mars à octobre, contrat à durée déterminée. Candidature (CV et lettre de motivation) à envoyer à : Maison Roue libre RATP, Cidex 131, 95 bis, rue Rambuteau, 75045 Paris Cedex.

Le cumul net sur la fiche de paie

Depuis le 1^{er} janvier, le bulletin de salaire comporte une nouvelle information : le cumul du net imposable. Le cumul est indiqué tout au long de l'année civile, de janvier à décembre. Ces données communiquées à titre informatif ne se

substituent pas au courrier adressé chaque année au mois de février en vue de la déclaration des revenus. À travers cette disposition, la RATP s'aligne sur la plupart des entreprises qui délivrent déjà cette information.



La Maison de la RATP a son auditorium

Mardi 18 janvier, vers 19 h 30, le président Jean-Paul Bailly a inauguré l'auditorium de la Maison de la RATP, baptisé «Espace du centenaire». Une inauguration suivie d'une visite rapide des deux niveaux situés au rez-de-voir et à l'entresol. Composé de salles de réunions modulables, ce lieu, destiné à recevoir

jusqu'à trois cents personnes, sera ouvert tant à l'interne qu'à l'externe. Équipé de cabines de traduction simultanée, il dispose aussi d'un espace multimédia et d'une salle de médiatraining. Dans le courant de février, des visites «découvertes» seront organisées par le département du Patrimoine.

La ligne 254 prolongée

● Depuis le 3 janvier, le prolongement de la ligne 254 permet de relier, en une dizaine de minutes, le centre-ville de Montmagny (Val-d'Oise) à la gare du RER D Pierrefitte-Stains (Seine-Saint-Denis). C'est le centre bus de Saint-Denis qui exploite cette ligne.

Colomb'bus ou la ligne 366

● Depuis le 19 décembre, le centre bus de Charlebourg exploite une nouvelle ligne, la 366, baptisée Colomb'bus. Une réalisation qui s'inscrit dans le projet Transport public et intégration urbaine sur la boucle Nord des Hauts-de-Seine.

Mon territoire, c'est ma ville, côté concours

● Le concours «Mon territoire, c'est ma ville» 2000 a été lancé le 10 janvier. Près de deux mille élèves de CM2 et de sixième peuvent s'exprimer avec une chanson, un dessin ou un sketch sur trois thèmes : respect, solidarité et tolérance. Clôture du concours le 24 mars, remise des prix le 25 mai. Les gagnants passeront une journée au Cirque de Paris pour en découvrir les coulisses.

Les Relais H deviennent des Relay

● Depuis janvier, les Relais H, présents dans les stations et les gares du réseau, ont un nouveau nom : Relay. Un changement qui s'explique par une volonté de développement international avec un nom et une identité uniques. Pionnier sur le marché de la vente de presse dans les zones de transport, cette enseigne a été créée en 1852 par Louis Hachette avec la première «bibliothèque de gare».

Le RVB toujours sur la ligne 9

● Depuis le 3 janvier, et jusqu'au mois de mai, les travaux du RVB se poursuivent sur la ligne 9. Le secteur Trocadéro - Havre-Caumartin est fermé tous les soirs à partir de 20 h 30. Sauf les samedis, dimanches et fêtes, ainsi que les soirs de match au Parc des Princes.

Mobilité ou les atouts

Des lignes « labellisées », des points de rencontre avec la SNCF, le métro, le RER et le tramway, où de nouveaux services sont implantés... Telles sont les caractéristiques du réseau de bus régional. Présentation.

Le réseau Mobilité englobe à Paris les dix-sept « lignes de ville » du projet Bus 2001 et près d'une quarantaine de lignes en banlieue. Elles ont été sélectionnées selon deux critères essentiels, le trafic et la structure. Pour aboutir à un réseau régional lisible, bien maillé et attractif, présentant un ensemble d'améliorations clairement perceptibles par les Franciliens. Le réseau Mobilité, né du Plan de déplacements urbains (PDU) d'Ile-de-France, s'organise autour de lignes, de pôles et de services.

Les lignes « labellisées » Mobilité se caractérisent par :

- des performances : rapidité et fiabilité, grâce aux aménagements de voirie et aux protections d'itinéraires,

- ainsi qu'aux outils de régulation ;
- un service accru : une amplitude jusqu'à 0h30 tous les jours et des intervalles maximaux de dix minutes dans la journée ;
- l'amélioration de la qualité de service : l'information des voyageurs en temps réel aux points d'arrêt, des bus propres, accessibles aux personnes à mobilité réduite, le confort avec un taux de charge inférieur à quatre voyageurs au mètre carré ;
- une identité visuelle spéciale.

À Paris, les « lignes de ville » relient entre eux les grands pôles d'activité de la capitale. PC1 (Porte-de-Charenton-Porte-de-Champerret) en constitue le prototype.

Un réseau banlieue long de 400 kilomètres

En banlieue, le réseau comprend principalement une première rocade fédérant les communes limitrophes de Paris et la ligne T2, une seconde rocade plus éloignée incluant TVM et la ligne T1, des radiales partant des portes de Paris ou des terminus de métro ou de gares RER. Long d'environ 400 kilomètres, le réseau traverse cent dix communes.

Le trafic actuel sur ces lignes est de 150 millions de voyageurs par an. Le réseau Mobilité est aussi composé de

soixante-huit pôles. Points de rencontre avec la SNCF, le métro, le RER et le tramway, les pôles ont pour vocation de structurer la banlieue et de lui donner une lisibilité à l'image de celle qui prévaut pour le métro. Cinq pôles à traiter en priorité ont été définis par des équipes mixtes RATP-SNCF : Issy-Val-de-Seine, Val-de-Fontenay, Chelles,

La carte du réseau



Une loi, un plan, un réseau

La loi sur l'air du 31 décembre 1996 rend obligatoire dans toute agglomération de plus de cent mille habitants un Plan de déplacements urbains (PDU) pour lutter contre la pollution. Avec l'objectif de mieux organiser les déplacements en limitant l'usage de la voiture particulière et en développant

celui des transports en commun. L'avant-projet du PDU d'Ile-de-France met en première place la création du réseau principal bus qui fait désormais partie intégrante de Mobilité. Les lignes définies peuvent encore évoluer jusqu'à l'approbation définitive du PDU au cours du second semestre 2000.

d'un réseau bus

gare de Saint-Denis, gare de Colombes. Les pôles seront aménagés pour y implanter des services liés au transport (vente, accueil, information, sécurisation) ou à la ville, en partenariat avec les collectivités locales, d'autres services publics (La Poste, France Télécom), ainsi qu'avec les entreprises et les commerces environnants. Dans un péri-

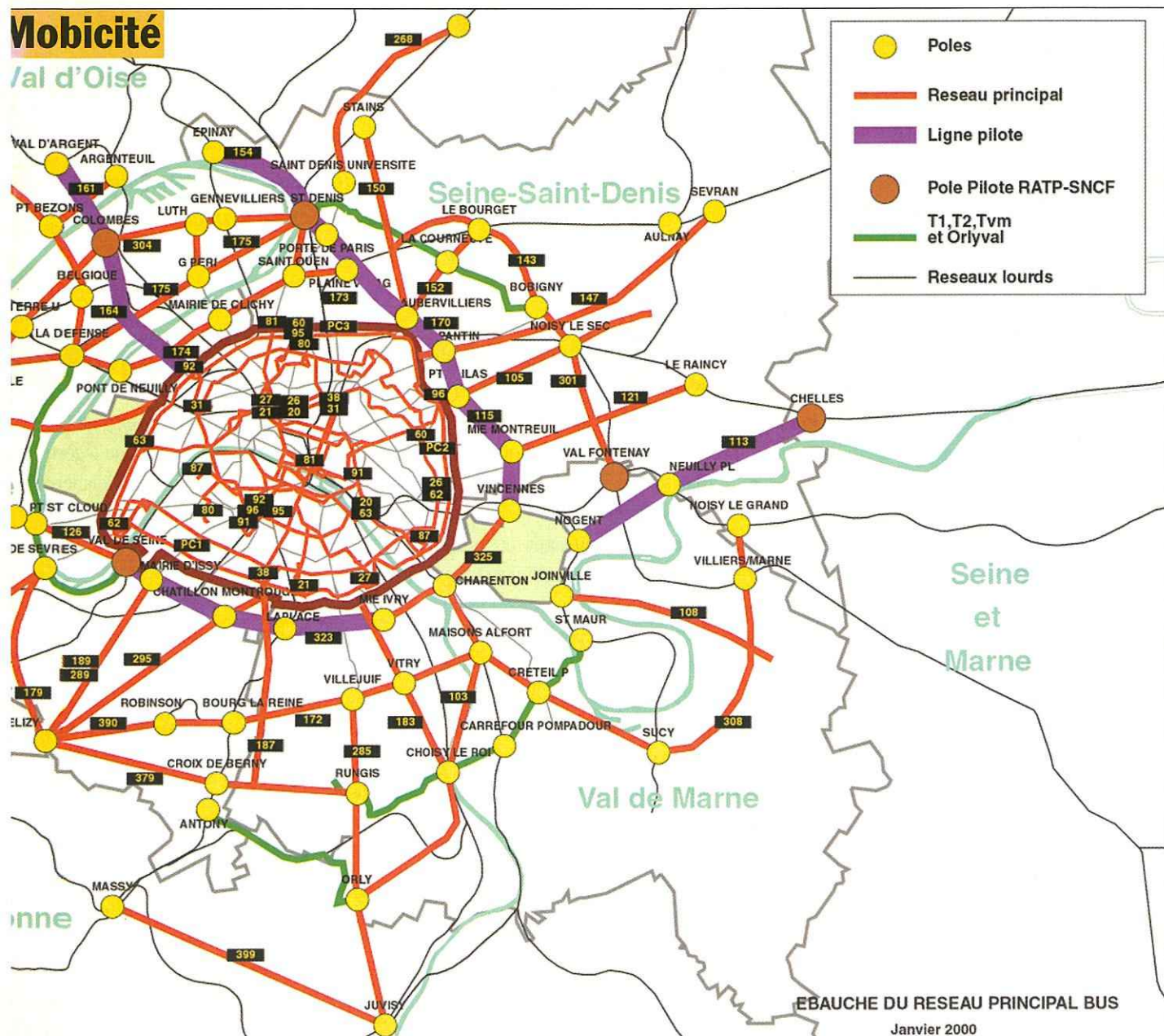
mètre de 200 à 300 mètres, les accès aux pôles seront améliorés par l'aménagement de pistes cyclables, l'installation de parcs à vélos, la création de cheminements piétonniers, de mini-couloirs ou mini-sites propres afin de faciliter l'approche des bus.

Première étape pour Mobicité, en 2001, avec la réalisation de six lignes pilotes

de banlieue (113, 115, 164, 323, 170, 154), concernant cinq départements et une trentaine de communes.

Puis, d'ici à 2004, l'installation de l'ensemble du réseau. Le financement du projet devrait être assuré dans le cadre du douzième contrat de plan État-région. ■

Nadine Guérin



Le point sur la



Les emplois-jeunes prévention portent assistance aux voyageurs et au machiniste à l'intérieur du bus.

PHOTOS : MAUBOUSSIN/OGC-AV

Alain Caire (directeur du département Environnement et Sécurité) fait le point sur l'évolution des phénomènes de violence sur les réseaux de la RATP. Il présente les moyens humains et techniques mis en œuvre pour assurer la sécurité des agents et des voyageurs.

Entretien avec Alain Caire : « La violence s'exerce partout »

La recrudescence de l'insécurité est un phénomène général sur le territoire français. Peut-on parler de recrudescence sur les réseaux RATP en 1999 par rapport à 1998 ?

Alain Caire. Globalement, on constate une gravité croissante qualitative des phénomènes de violence sans augmentation quantitative remarquable.

Du côté des agents ?

Dans le métro et le RER, on observe une certaine stabilité du nombre de violences. Ce constat fait du réseau parisien une exception puisqu'il est le seul à avoir ramené, au cours des dix dernières années, le niveau de la délinquance au-dessous du seuil atteint en 1989.

Et sur le réseau bus ?

Le bus a connu une montée en puissance des phénomènes de violence à partir de 1994. La situation semble aujourd'hui se

stabiliser. La violence s'exerce partout, avec une assez forte constante en Seine-Saint-Denis, cumulant plus de 30% des faits de l'Ile-de-France.

Quant aux outrages et menaces à l'encontre des machinistes, on enregistre une nette progression sur le plan statistique. Néanmoins, la réalité est vraisemblablement cinq ou six fois supérieure. Le réseau de Chartres, qui dispose d'un parc de cinquante-deux bus, a relevé en un an plus de cent trente faits. Si l'on rapportait cela au nombre d'autobus en Ile-de-France, les faits déclarés dépasseraient les dix mille. Or, pour 1999, le nombre dépasse à peine les sept cents déclarations.

En ce qui concerne les voyageurs ?

Les vols à la tire affichent une nette diminution dans le métro et le RER. En outre, on enregistre une stabilité globale

des délits, avec une diminution pour les atteintes aux personnes et une légère augmentation des vols avec violence, des chiffres qui restent inférieurs au seuil atteint en 1989.

Qu'attend-on de l'arrivée des emplois-jeunes pour la prévention ?

2000, c'est l'année de la généralisation des camps de base dans les centres bus. Aujourd'hui, il y en a sept qui fonctionnent déjà. Quatre nouveaux ont été créés en début d'année. Les emplois-jeunes prévention, affectés sur ces sites, sont intégrés dans des équipes mixtes avec des agents de sécurité. Leur mission consiste à rappeler les règles de bonne conduite, à porter assistance aux voyageurs ou au machiniste à l'intérieur du bus. À l'issue d'une phase expérimentale, les deux cents emplois-jeunes prévention recrutés permettront

sécurité

d'étendre cette structure à l'ensemble des centres bus. Une mise en synergie de moyens pour soutenir les machinistes dans leur travail quotidien.

Les moyens techniques sont-ils aujourd'hui suffisants ?

Le système Aigle offre la possibilité de localiser les incidents et de réduire les délais d'intervention. Le programme d'équipement du réseau de bus en radiolocalisation, lancé à grande échelle, sera totalement déployé à la fin de 2000 (voir *filet ci-contre*). Les liaisons directes installées avec les Directions départementales de la sécurité publique (DDSP) des sept départements périphériques devraient encore optimiser les délais d'intervention avec un impact dissuasif. Ce dispositif sera complété par l'équipement de mille bus en vidéosurveillance avec enregistrement sur les lignes réputées les plus difficiles.

La législation en vigueur permet-elle de faire des progrès dans le domaine de la lutte contre l'insécurité ?

Au-delà du dispositif légal d'aggravation des peines infligées aux auteurs d'agression contre les agents des transports publics, des textes réglementaires sont en cours d'élaboration pour mieux préciser les autorisations de port d'armes des agents du GPSR. Par ailleurs, un statut particulier d'agent de sûreté des transports sera prévu dans un prochain texte de loi au bénéfice des agents de sécurité SNCF et RATP. Enfin, le développement des contrats départementaux de sécurité, la présence de la police urbaine de proximité et la création d'entités dédiées à la surveillance des transports devraient avoir un impact positif sur l'insécurité d'ici à la fin 2000. ■

Propos recueillis par Catherine Houël

...et aussi...et aussi...et aussi...et

Aigle se déploie dans les bus

Pour améliorer la sécurité sur les réseaux, 2000 sera l'année de la généralisation à l'ensemble du parc d'autobus de la RATP, soit quatre mille bus, du programme de la radiolocalisation (Aigle). Depuis décembre 1999, cette technologie par satellite est déployée à un rythme soutenu et passera à la pose de quatre cents boîtiers Aigle par mois à partir de février jusqu'à l'installation totale. Concrètement, en cas d'agression, le machiniste actionne une alarme, qui identifie avec précision la position du bus. L'alarme est alors

transmise au PC 2000 ainsi, maintenant, qu'aux sept Directions départementales de la sécurité publique (DDSP). Ces nouvelles liaisons devraient optimiser le dispositif et permettre à l'équipe de sécurité la plus proche (sécurité RATP ou police) d'intervenir dans les meilleurs délais. En parallèle, Altair, système de régulation des bus associée à une information réelle des voyageurs, qui répond à la demande d'amélioration de la qualité de service, sera progressivement installé sur plus du quart des lignes du réseau.

La RATP soutient le « Petit Poucet »

La mission Prévention locale de sécurité du département Environnement et Sécurité et le centre bus de Charlebourg soutiennent une équipe de basket-ball senior prometteuse de Sartrouville (93) : l'Entente sportive seniors. Deux raisons expliquent cette démarche : la poursuite des actions de prévention ciblées sur un secteur toujours sensible pour les machinistes (notamment, les lignes 262 et 272) et la performance sportive de cette équipe qui, en quatre ans, a progressé de quatre divisions. À Sartrouville, cette équipe, soutenue localement, a essentiellement des supporters de la cité des Indes. Sur le terrain,

le fait de porter une tenue complète aux couleurs de la RATP véhicule, auprès de cette population, une image plus positive et dynamique de l'entreprise. Résultat encourageant au niveau social et atteint au niveau sportif, puisque, depuis le début de la saison, l'Entente sportive a surpris la division d'honneur régionale en gagnant tous ses matchs (neuf). Elle fait mieux en Coupe de France : le 16 janvier, à mi-parcours de la qualification, ces basketteurs ont passé six tours, offrant à l'équipe le titre symbolique de Petit Poucet. Ainsi, l'entreprise RATP va au-delà de son rôle de transporteur et se place comme un véritable acteur de la ville.



D.R.

Neuf mois après sa création, l'hebdo du métro affiche un bilan positif. Le tirage a progressé, les rubriques ont évolué. Autant lu par les hommes que par les femmes, il est particulièrement apprécié des 15-24 ans. Zoom avant sur le Citymagazine.



« À nous Paris »

a bonne presse

Un magazine qui s'ancre dans le quotidien et sort une fois par semaine, voilà comment Valérie Larssonneur, directrice déléguée d'À nous Paris, qualifie l'hebdomadaire du métro né en mai 1999. Le premier bilan est largement positif. Ainsi, en moins d'un an, le tirage est passé de trois cent cinquante à quatre cent cinquante mille exemplaires par semaine, et 80 % des présentoirs du métro et du RER sont vides le lundi - jour de sa distribution - dès 10 heures. « L'étude Ipsos Médias effectuée auprès des voyageurs nous a même révélé quelques (bonnes) surprises, confie Michel Lallement, directeur de la publication d'À nous Paris. Ainsi, 28 % de notre lectorat a entre 15 et 24 ans, c'est une vraie surprise ! » Cet intérêt des jeunes s'explique par une nouvelle rubrique « Urban attitude », créée en septembre, qui accompagne les mouve-

ments et les phénomènes de mode, tels que le snowboard, les mangas, les rollers, la techno... Autre révélation du sondage, À nous Paris est autant lu par les hommes que par les femmes (voir ci-contre), ce qui est rarissime dans la presse. « Il est vrai qu'au départ nous visions un lectorat plus féminin avec

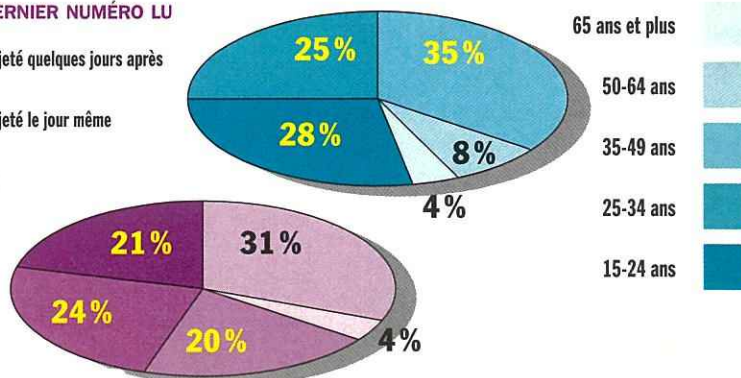
des conseils pratiques, des rubriques comme "C'est dans l'air" ou "Vous d'abord", mais les hommes se sont appropriés le titre grâce à des sujets généraux et, aussi, par le fait que nous hébergions le journal du PSG », commente Valérie Larssonneur. De son côté, la rédaction a fait évoluer

Comportement de lecture

CONSERVATION DU DERNIER NUMÉRO LU



Les lecteurs d'À nous Paris



...et aussi...et aussi...et aussi...et

La Carte Intégrale se porte bien

Vingt-sept pour cent, c'est le pourcentage d'augmentation du nombre d'abonnés de la Carte Intégrale en une année. Avec un taux de réabonnement de 91%, et trente mille nouveaux porteurs, les clients renouvellent leur confiance. De plus, 95% des abonnés de la Carte Intégrale se disent satisfaits du choix de cette formule. Les clés de son succès sont la souplesse d'utilisation, des tarifs avantageux, des garanties en cas de perte ou de vol et détérioration, ainsi que des services exclusifs. Ces avantages ont été relayés par des actions de communication et de marketing (CML). Avec, comme innovation, le parrainage de nouveaux clients par des abonnés de la Carte Intégrale (qui reçoivent un chèque de parrainage d'une valeur de 100 francs à offrir à leurs filleuls). Autre nouveauté, l'envoi par CML de chèque de parrainage à d'anciens clients de la carte Imagine "R".

Un service clientèle pour l'antifraude

L'unité Antifraude vient de créer son propre service clientèle, qui s'occupe désormais de toute réclamation formulée par des voyageurs concernant un procès-verbal ou un bulletin d'indemnité forfaitaire (BIF) délivré par les agents du Contrôle itinérant. Ces réclamations, qui se font généralement par téléphone ou courrier, étaient jusque-là traitées par les lignes de métro. Ce sont près de quatre cents réclamations par mois que le tout nouveau service clientèle aura à gérer. Une création qui répond au souci de se rapprocher de la clientèle et de pouvoir mieux suivre leurs dossiers.

Contact - Annie Dumoussaud,
responsable clientèle,
tél. : (01 53 2) 7 41 19.

Téléphonez avec votre portable sur la ligne 14

Depuis le 13 décembre, les clients de la RATP peuvent utiliser leur téléphone portable dans toutes les stations de la ligne 14. Un nouveau service instauré par la RATP et les trois opérateurs français (Bouygues telecom, Itineris et SFR). Une nouveauté qui devrait s'étendre progressivement sur le réseau souterrain de la RATP. Ainsi, les lignes et les stations qui représentent la plus forte densité de déplacements (de 60 à 70% du trafic annuel) seront couvertes d'ici à deux ans. Consciente du changement de

comportement que cela va entraîner, l'entreprise participe avec les trois opérateurs à la promotion des règles de savoir-vivre pour l'utilisation du portable sur son réseau.



MAUBOUSSIN/DGC-AV

cet hebdomadaire, premier du genre, en lui faisant subir quelques modifications. « Quand on invente un concept comme le Citymagazine, on est très à l'écoute des lecteurs et des annonceurs. Nous avons donc fait évoluer la maquette pour qu'elle soit plus contemporaine, et notre ton est devenu plus impertinent avec, par exemple, quelques coups de griffe dans les critiques littéraires ou cinématographiques », précise Michel Lallement.

Au fond, *À nous Paris* se veut un journal « mosaïque » qui parle de leurs centres d'intérêt aux jeunes, aux femmes et aux hommes, avec un ton pour chaque type de lectorat. Des bons résultats qui permettent de fixer de nouveaux objectifs. « Encore plus de pratique, de téléx (infos courtes), un cahier culturel plus important avec davantage de musique, danse..., énumère Michel Lallement, pour être plus proche des Franciliens et conserver notre lectorat actif qui nous amène des annonceurs, essentiels pour un journal gratuit comme le nôtre. » ■

Yan Rodriguez



ESE aux côtés d'EDF

Des agents du département ESE ont prêté main-forte à leurs collègues d'EDF afin de remédier aux dégâts électriques occasionnés par la tempête de décembre. Installer des groupes électrogènes, remonter les lignes pour rétablir le courant... Retour sur une solidarité exemplaire.

Le courant est bien passé entre EDF et nous», commentent les agents du département ESE qui ont répondu à l'appel d'EDF, à la suite des violentes tempêtes qui se sont abattues sur le pays les 26 et 28 décembre. Comme tant d'autres équipes venues de l'Europe entière, celles d'ESE (MER* et MPB**), spécialisées dans la distribution électrique, ont prêté main-forte à leurs collègues d'EDF pour parer au plus pressé: installer des groupes électrogènes et remonter les lignes afin de rétablir le courant. Le 30 décembre, EDF a demandé une assistance technique et humaine à la RATP, qui a lancé un appel au volontariat. Une quarantaine d'agents



En Seine-et-Marne, à l'aide des camions nacelle, les agents du département ESE ont remonté des lignes pour rétablir le courant.

– les agents ne connaissant pas les lignes aériennes d'EDF et ne possédant pas d'habilitation –, avec un encadrement d'EDF et en contact permanent avec les inspecteurs de permanence des services techniques de Bourdon.

Selon les agents présents sur le terrain, «la plus grande pagaille régnait sur place, mais chacun arrivait cepen-

DR

Sur le terrain

Les agents...

● **MPB Chanzy**: Maurice Belaich, Yannick Chaubert, Michel Garnerio, Daniel Chazalnoël, Joël Mercier, Philippe Mugnier, Jean-Louis Ponce et Yannick Thomas.

● **MER Val-de-Fontenay**: Christophe Gilardi, Jean-Jacques Montcourt et François Pollétri.

● **MER Nanterre**: Luc Nayroles, Philippe Pouvreau et Jean-Pierre Waterlot.

● **Deux chauffeurs de MRB-Bastille**: Albert Leole et Christian Renault.

... et les matériels

● **Un premier groupe électrogène (150 kVA)**, acheminé le 31 décembre à Ballois en Seine-et-Marne, alimente cent cinquante foyers;

● **deux groupes électrogènes (150 kVA)**, convoyés à Bors de Montmoreau-Saint-Cybard dans la région d'Angoulême, le 4 janvier;

● **un camion nacelle de MPB-Chanzy et un camion-grue de MER** envoyés en Seine-et-Marne, le 4 janvier, puis à Angoulême.

y ont répondu, bien que les équipes d'ESE aient été très sollicitées par la préparation du passage à l'an 2000, la crue de la Seine et la remise en état des équipements RATP touchés par les intempéries du 26 décembre. Quinze d'entre eux – accompagnés de deux chauffeurs de MRB-Bastille – ont ainsi participé à l'élan de solidarité européen. Que ce soit en Charente ou en Seine-et-Marne, les missions se sont effectuées dans l'urgence, jour après jour, en fonction de l'aide réclamée par EDF, qui avait surtout besoin de «monte-en-l'air» pouvant intervenir en hauteur pour remonter les lignes. Les interventions consistant essentiellement dans le montage des poteaux, l'alimentation en courant des villages par les groupes électrogènes et l'assistance au câblage. Tous ces travaux ont été réalisés hors tension

«toute notion de grade était abolie entre les volontaires venus de diverses régions...», «on aidait EDF à dégager les branches, à canaliser les badauds, à assurer la circulation des voitures...» Les habitants regardaient les techniciens d'ESE avec étonnement: «Que viennent faire ici les gens de la RATP?» Surtout ceux arrivés avec les camions nacelle: «Ça sert à quoi dans le métro? Les Charentais, très chaleureux, nous servaient du café sur les chantiers et ceux qui étaient logés chez l'habitant ont pu apprécier le pineau...» Après avoir été reçus par la ville d'Angoulême en remerciement de leur aide, les volontaires d'ESE sont rentrés le 9 janvier. Tous prêts à repartir à la première urgence. ■

*MER: Maintenance des équipements RER.

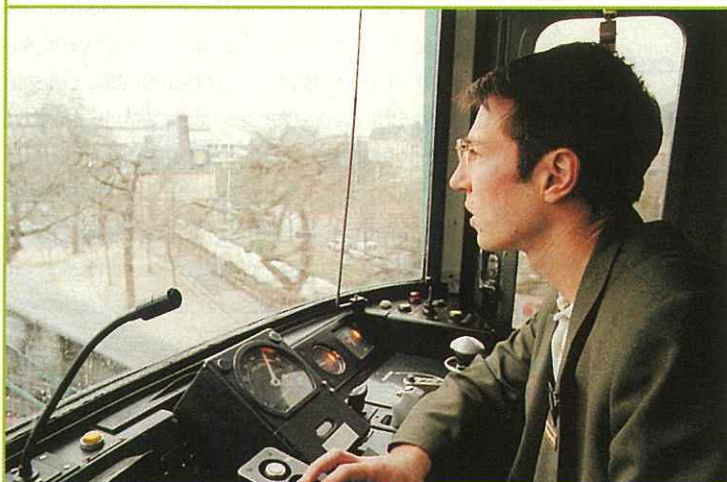
**MPB: Maintenance patrimoniale et bâtiments.

Simone Feignier

L'ACCORD QUI VA PLUS LOIN

Un nouvel accord sur la formation a été signé en octobre par la **CFDT, CFTC, CGC, FO, GATC et Indépendants**.

Il réaffirme l'importance de la formation professionnelle au sein de l'entreprise.



ILS ONT FAIT LE PAS

Il était machiniste, il est devenu conducteur, elle était chef de station, elle est aujourd'hui cadre...

De formation Sésame en **concours internes**, ils ont retroussé leurs manches et **pris leur carrière en main**.

CHABROU/DGC-AV

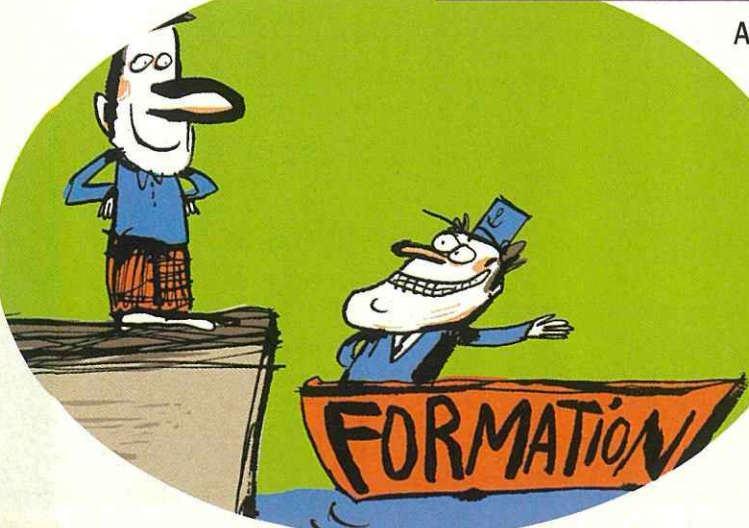
L'AVENIR EN FORMATION

INVESTIR DANS LA FORMATION

Avec 26 000 agents concernés chaque année, la formation représente **7,09 % de la masse salariale de la RATP**.

D'après le nouvel accord, chaque agent doit être **acteur de sa propre formation**.

C'est l'occasion de rappeler les règles du jeu.



UN ACCORD GAGNANT-GAGNANT

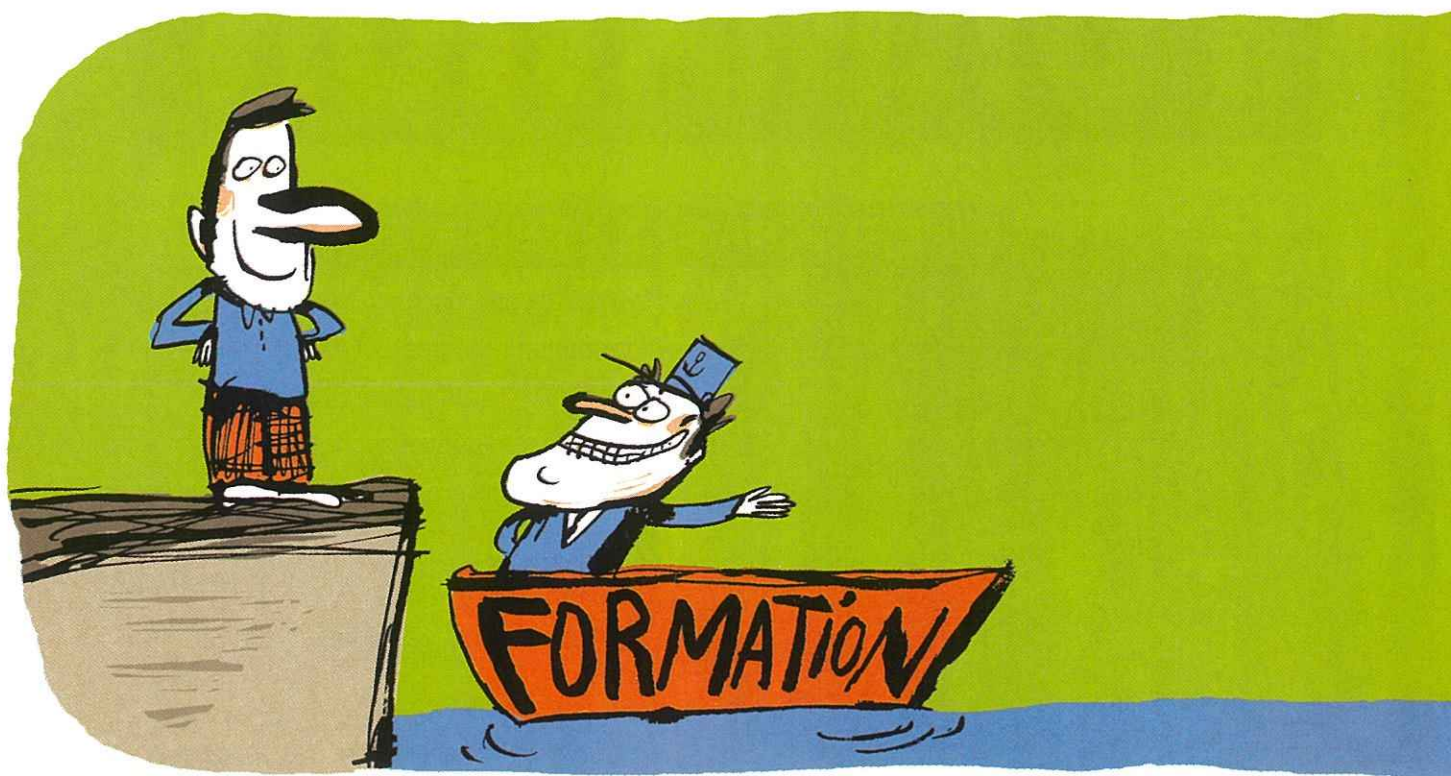
Dans un contexte en forte mutation, le contenu des métiers évolue de plus en plus rapidement. Partant de ce constat, le nouvel accord lance un ensemble de mesures très prometteuses. Parmi elles, l'élaboration de plans individuels de formation au cours des entretiens d'appréciation et de progrès, ou le renforcement du rôle de l'encadrement de proximité. Explications.

Les prochaines années seront marquées par un environnement très mobile. Évolution des modes de vie, de la technologie, des attentes de la clientèle, contractualisation, tout cela aura sans aucun doute un impact sur le contenu des métiers. Dans ce cadre, le rôle de la formation est essentiel puisqu'elle permet à l'entreprise de disposer des compétences nouvelles qui lui sont nécessaires et aux agents d'évoluer. Le nouvel accord sur la formation signé en 1999 ainsi que les Orientations Formation présentées au comité régie d'entreprise en juin 1999 fixent les grands

axes de ce que sera la formation au sein de la RATP dans les années à venir. Des objectifs nouveaux ont été présentés par les négociateurs de cet accord : « *Nous ne partions pas de zéro*, rappelle Ivan Roth, responsable de l'unité Politiques transversales, Projets et Innovation (PPI). *Le précédent accord de 1991 avait fait l'objet de deux bilans en 1994 et 1998. Globalement positif, le dernier mettait en évidence la nécessité de progresser sur la décentralisation des moyens consacrés à la formation et sur l'implication du management. Aussi, direction et organisations syndicales ont émis le souhait commun d'engager des négociations en vue d'élaborer un nouvel accord sur la formation.* »

Si l'accord de juillet s'inscrit dans le prolongement des engagements pris en 1991, il n'en fixe pas moins des perspectives fortes, chargées de nouvelles promesses. Il donne des garanties supplémentaires concernant son application sur le terrain. Il prévoit ainsi la consolidation des plans individuels de formation (PIF) dans le cadre des entretiens d'appréciation et de progrès.

« *En effet*, explique Françoise Etcheverry, responsable de l'entité Formation de PPI, *l'enquête Écho V de 1993 montrait qu'environ 15% des agents avaient parlé de leurs besoins de formation avec leur supérieur hiérarchique au cours de l'année; en 1999, ce chiffre passe à 50%. Nous avons bien progressé, mais il n'en reste pas moins que la moitié des agents n'abordent pas la question. C'est pourquoi le nouvel accord sur la formation insiste sur le rôle de l'encadrement de proximité qui doit veiller au maintien et au développement des compétences de son équipe. Il lui revient aussi d'accompagner la formation des agents en expliquant les objectifs attendus puis, à leur*



retour, en évaluant au quotidien avec eux les résultats obtenus et en effectuant, si besoin, les ajustements nécessaires.» La RATP consacre chaque année plus de 500 millions de francs à la formation, c'est un investissement important. «C'est pourquoi, précise Françoise Etcheverry, chaque départ en formation doit correspondre à un besoin bien identifié et être considéré comme une mission, donc bien expliqué.»

Afin d'améliorer l'efficacité et la pertinence des formations, l'accord redéfinit les rôles de chaque acteur de la chaîne de formation (management local, responsable formation de département et d'unité, responsable ressources humaines, centres de formation, instances élues). Il prévoit le suivi d'indicateurs qui identifieront les agents n'ayant pas reçu de formation dans les trois années écoulées et la recherche des raisons de cet état de fait. Ainsi que la possibilité de s'assurer, dans les six mois suivant une mobilité, que les besoins de l'agent concerné ont bien été pris en compte.

Près de 180 000 heures de formation supplémentaires sont prévues par rapport aux réalisations de 1998. Elles se répartissent entre les formations qualifiantes liées à l'embauche – 48 000 heures supplémentaires – et les formations dispensées tout au long de la carrière des agents – plus de 129 000 heures. Les moyens nécessaires en effectif, pour permettre la réalisation des formations prévues, sont de 1 060 agents à temps plein, un chiffre qui ne tient pas compte de l'effectif des formateurs internes.

Le plan 2000 estime à 283 francs le coût horaire de la formation. Multiplié par le nombre d'heures, on atteint le budget, plus que respectable, de 550 millions de francs.



Évolution
Professionnelle

Trois questions à...

Josette Théophile*

Quelles conditions faut-il réunir pour avoir un dispositif de formation efficace ?

Il faut dans ce domaine réussir une relation individualisée dans le cadre d'une vision managériale large. Pour la réalisation de la première condition, le moment privilégié est celui de l'entretien d'appréciation et de progrès. C'est là que la démarche de formation prend sa source. Il faut ensuite une vision managériale. Quand on entend dire que la formation ne sert à rien, c'est parce que l'on ne demande rien aux agents. Il n'est pas suffisant d'accueillir dans son service des personnes issues d'un cursus de formation, encore faut-il leur expliquer ce que l'on attend d'eux à l'issue de cet apprentissage. On ne peut pas se contenter d'une approche collective de la formation. Il faut mettre les hommes et les femmes en mouvement ! Certes, il y a de grands thèmes, la télébilletique, l'euro, qui rassemblent un grand nombre de personnes. Mais, ensuite, la hiérarchie doit prendre le relais afin que de ces objectifs collectifs se dégagent des trajets individuels.

Est-ce là un des points forts de l'accord ?

Je le pense. Nous avons prouvé par le passé que nous étions plutôt bons dans les démarches collectives, et l'accord de juillet recentre bien les objectifs dans une perspective plus individuelle. Il faut dire aux agents quels sont nos projets vis-à-vis d'eux et cela ne va pas de soi. C'est une affaire de bon sens, mais également de responsabilisation de la hiérarchie. Là-dessus, chacun doit jouer son rôle. Il revient à la hiérarchie de définir les objectifs de la formation en fonction des besoins recensés de l'entreprise. Les formateurs, pour leur part, définissent les contenus pédagogiques des formations qui permettront d'atteindre les objectifs attendus.

Y aura-t-il dans l'avenir moins de « déçus » de la formation ?

La déception est dans le décalage entre la formation et sa mise en œuvre. Beaucoup de personnes, je le répète, ne se retrouvent pas dans des situations collectives. Quand les objectifs sont trop standardisés, on fait effectivement des déçus. Cela conforte notre ambition d'aller davantage vers une individualisation des parcours. Voilà pourquoi un bilan sera fait dans les six mois qui suivent une mobilité. Le souci de la personnalisation passe par ce genre d'interrogation. À ce titre, cet accord instaure de nouvelles méthodes de travail entre les responsables de la formation, la hiérarchie et les instances élues.

* Directeur général adjoint, pôle social.

LES DISPOSITIFS À CONNAÎTRE



LE PLAN DE FORMATION

Le plan de formation permet aux agents de suivre des actions de formation pour :

- maintenir les compétences;
- former les agents pour améliorer la vie quotidienne de nos voyageurs;
- permettre à chacun de maîtriser les nouvelles technologies au service du voyageur;
- développer les compétences des agents du tertiaire;
- poursuivre la décentralisation, développer les compétences de l'encadrement, responsabiliser tous les agents;
- faciliter les parcours professionnels des agents (mobilité, promotion, requalification).

Le plan de formation agrège les actions de formation prévues pour l'année à venir et est élaboré notamment sur la base des plans individuels de formation (PIF). Les PIF sont construits par le management local et les agents lors de l'EAP au cours duquel doivent être analysés les éventuels besoins de formation de l'agent.

Le PIF est transmis au responsable de formation de l'unité, qui pourra proposer une action de formation appropriée. Elle sera inscrite, après arbitrage, dans le plan de formation de l'unité. Il est ensuite soumis pour avis en CDEP et en CRE.

L'encadrement local, informe en retour l'agent de la formation qu'il va suivre dans les quelques mois qui suivent l'entretien.

Chaque agent a la possibilité de consulter le plan de formation auprès du responsable de formation de l'unité.

LA PROMOTION SOCIALE

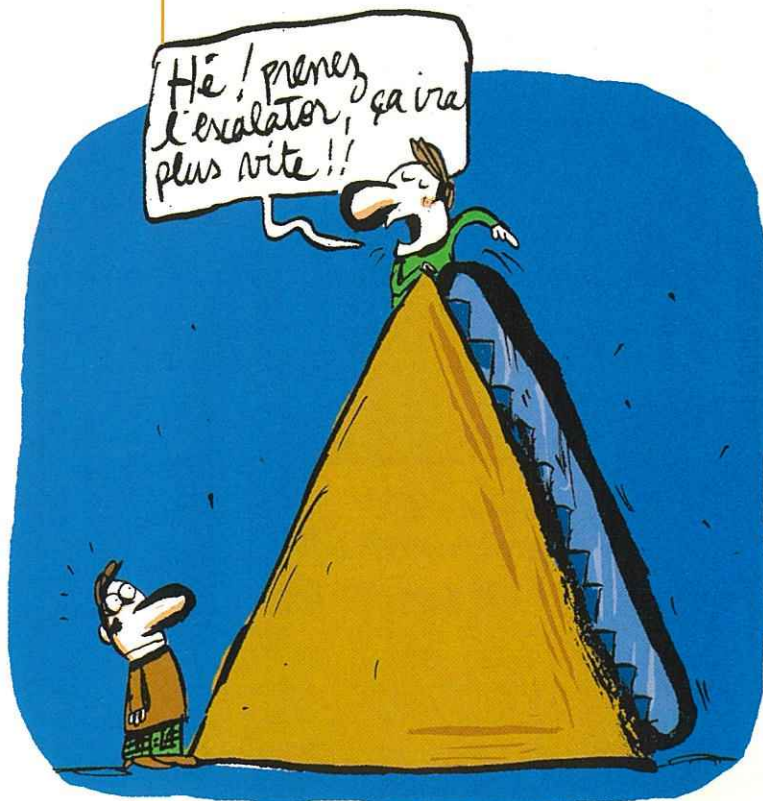
Elle permet aux agents d'acquérir de nouvelles connaissances et de se promouvoir au sein de l'entreprise. Le dispositif est amené à évoluer prochainement et de manière globale.

La promotion sociale regroupe aujourd'hui deux types de dispositifs :

- un dispositif interne. Des formations animées au sein de l'entreprise visent à préparer les candidats aux différents concours (conducteurs, techniciens, agents de maîtrise et cadres);
- les dispositifs externes : la promotion supérieure du travail, les nouvelles formations d'ingénieurs, le diplôme « gestion des services urbains », la formation de technicien supérieur, des partenariats avec de grandes écoles, comme le Cesi, et des universités.

Une réflexion associant les différents départements et les partenaires sociaux pour repenser le système de promotion sociale est engagée.

Le nouveau système devra répondre aux attentes des agents, de l'entreprise, et permettre à la hiérarchie de s'impliquer davantage. Enfin, il devra aussi être plus lisible, plus performant, et mieux répondre aux objectifs économiques de l'entreprise.





LE CONGÉ INDIVIDUEL DE FORMATION

Le congé individuel de formation (CIF) permet aux agents de suivre, à titre individuel et sur leur seule initiative, sur tout ou partie de leur temps de travail, des formations n'entrant pas dans le cadre du plan de formation de l'entreprise. Ces formations peuvent permettre d'accéder à un niveau supérieur de qualification, de changer de métier ou d'activité, de s'ouvrir plus largement à la culture ou à la vie associative.

Tout agent de l'entreprise peut demander ce type de congé à condition d'avoir une ancienneté en qualité de salarié de vingt-quatre mois consécutifs, dont douze mois à la RATP.

Pour bénéficier d'un CIF, il convient de solliciter une autorisation d'absence auprès du responsable de formation de l'unité.

Le responsable hiérarchique peut reporter le départ en CIF, après avis du CDEP, pour deux raisons : dans la limite de neuf mois si l'absence est préjudiciable au bon fonctionnement du service ou afin de limiter le nombre d'absences simultanées en CIF à 2% de l'effectif de l'unité, cela tant que la condition de taux est remplie.

En parallèle, il est possible de demander un financement auprès de l'Agecif-RATP. L'aide financière peut porter sur deux points : le maintien de la rémunération et les frais de formation. Ces aides étant accordées dans la limite des budgets et en fonction des critères fixés par le conseil d'administration de l'Agecif-RATP, il faut prendre contact avec cet organisme avant de déposer son projet.

Le CIF dure au maximum douze mois, pour les formations à temps complet, et mille deux cents heures pour les formations à temps partiel ou à caractère discontinu.

À l'issue de la formation, l'agent retrouve son poste ou un poste correspondant à sa qualification et à son niveau de rémunération antérieurs.

Pour tout renseignement : Agecif-RATP, tél. : 01 49 28 19 52 ; 01 43 28 19 49.

LES ACTEURS DE LA FORMATION

L'agent est l'acteur de sa propre formation. Au cours de l'EAP, il participe à la définition de son projet de formation.

La formation a lieu sur le temps de travail : l'agent perçoit donc l'intégralité de sa rémunération lorsqu'il est en formation et, réciproquement, il doit suivre l'action de formation qui a été inscrite au plan de formation.

Le management local :

- il gère les compétences des agents de son équipe grâce à cette relation de proximité ;
- il analyse les besoins lors de l'EAP ;
- il informe l'agent sur la formation qu'il va suivre et en fixe alors les objectifs ;
- il prend en compte les départs en formation dans l'organisation locale du travail ;
- il est en charge de l'évaluation en situation de travail des acquis de la formation.

Le responsable de formation de l'unité :

- il accompagne l'encadrement local pour préparer l'analyse des besoins en formation et élabore le plan de formation de l'unité ;
- il renseigne les agents sur la politique de formation et les dispositifs.



LA FORMATION EN CHIFFRES*

- Elle représente 7,09% de la masse salariale.
- Le budget total est de 517 millions de francs.
- 1,6 million d'heures sont effectuées.
- 26 000 agents sont formés en moyenne par an.
- 62 heures par agent formé.

* Chiffres 1998.





Décider de bouger, entreprendre une formation, cela demande de la volonté, du courage, du travail. On y gagne, bien sûr, une meilleure situation, mais aussi une ouverture sur d'autres réalités. Quatre agents témoignent.

LE PARI D'ÉVOLUER

“ Je suis entré à la RATP en avril 1994, en tant qu'ouvrier professionnel et spécialisé OP-OS. J'ai travaillé pendant trois ans dans un atelier. La formation Sésame m'a permis d'être machiniste. Durant près de quatre mois, j'ai suivi des cours sur la lecture des tableaux de marche, des tracés, des nombres de tour, sur le travail au quotidien... Ensuite, je suis allé au Nouvel Espace formation (NEF). Je n'y suis resté que trois semaines, car j'avais déjà le permis. Je l'avais passé pour déplacer les bus dans l'atelier. En revanche, la formation théorique est assez compliquée. Ceux qui n'étaient pas auparavant passés par Sésame étaient beaucoup moins bien armés que ceux qui avaient eu la chance de suivre ce cursus. On a un « plus » par rapport aux candidats extérieurs à l'entreprise et je trouve ça normal. Je ne comprendrais pas que nous n'ayons pas cette aide, ou alors quel serait l'intérêt de nous inciter à changer de poste ? Je suis machiniste depuis deux ans et je pense suivre maintenant une formation pour devenir conducteur. La RATP est une grande maison, il faut en profiter. Quand on bouge, on connaît mieux l'entreprise et les contraintes de chacun. Je sais quels sont les problèmes des gars en atelier, je les comprends mieux que ceux qui ne sont pas passés par là. »

ÉRIC CARRÉ, MACHINISTE

« QUAND ON CHANGE DE POSTE, ON A UNE MEILLEURE VISION DE L'ENTREPRISE »



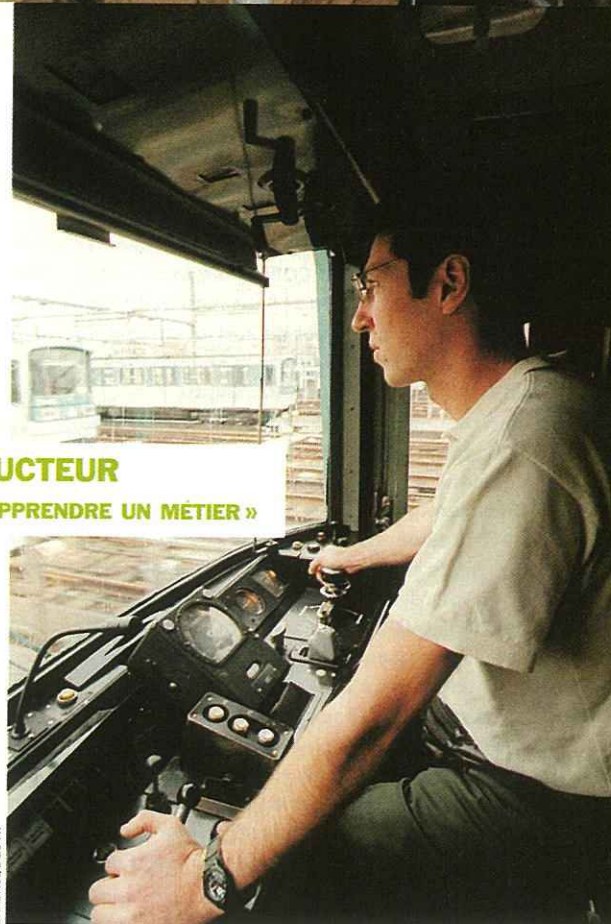
SUTTON/DGC-AV

“ J'avais 26 ans quand j'ai été embauché à la RATP. J'avais le niveau bac + 2 et je me suis présenté au concours de machiniste, c'était en 1997. Je me souviens de six semaines assez éprouvantes. Les cours pratiques, comme les cours théoriques, étaient vraiment difficiles. Ensuite, il y a la conduite en ville, et là vous voyez que seule l'expérience fera de vous un bon machiniste...

Après un an de commissionnement, je me suis inscrit au concours de conducteur. Pendant deux semaines, au mois d'août, j'ai suivi des conférences qui préparaient aux épreuves. C'était très théorique, le contenu dépassait le simple cadre de la circulation dans le métro, on abordait les transports dans leur ensemble. Je me suis rendu compte que, pour le concours, il fallait tout savoir par cœur, alors j'ai bachoté et je l'ai eu. Les résultats étaient donnés en novembre 1998, j'étais dans les premiers. J'ai encore fait trois mois de stage à la gare du Nord,

STÉPHANE HENRY, CONDUCTEUR

« J'AI VRAIMENT EU L'IMPRESSIION D'APPRENDRE UN MÉTIER »



CHABROL/DGC-AV

pendant lesquels j'ai été régulièrement évalué. En passant conducteur, j'ai vraiment eu l'impression d'apprendre un métier. Le métro, c'est un monde à part: la réglementation est différente, les procédures sont très précises... Je suis conducteur depuis un an et je me sens très bien dans mes nouvelles fonctions. Pour le moment, je n'ai pas envie de changer. On verra plus tard.»



J'avais fait deux années d'arts graphiques et sept de fret à Roissy avant d'entrer à la RATP en 1994. J'étais OP-OS. Pour passer le concours d'entrée, j'avais un peu lu les tests que l'on trouve en librairie. En 1998, j'ai suivi la formation Sésame. Cela m'a permis de me mettre à niveau en calcul et en français. Quand on est OP-OS, on perd l'habitude de s'exprimer par écrit. Cela m'a fait beaucoup de bien. Aujourd'hui, je suis agent de station, mais je souhaite à l'avenir suivre une formation de conducteur.»

FRANK LACHIVER, AGENT DE STATION

« IL FAUT SE REMETTRE À NIVEAU DE TEMPS EN TEMPS »



J'avais un bac D en poche et 22 ans quand je suis entrée à la RATP comme chef de station au métro. J'y ai préparé huit modules de niveau avec l'objectif d'accéder à la maîtrise. Je suis restée quatre ans chef de station. À la naissance de ma fille aînée, à cause des problèmes de garde d'enfant, difficilement conciliable avec les horaires de l'exploitation, j'ai décidé de passer un concours d'employée qualifiée de bureau. C'est ainsi que j'ai rejoint la direction financière. L'année suivante, j'ai passé avec succès le concours d'agent de maîtrise, option comptabilité. J'ai alors travaillé successivement dans plusieurs bureaux comptables de l'unité Comptabilité d'entreprise. J'avais envie de progresser. J'ai donc suivi parallèlement une formation en temps partagé pendant dix-huit mois (une demi-journée de cours par semaine sur le temps du travail, des cours du soir et des cours le samedi). C'était assez éprouvant. Après le travail, et malgré les cours, j'avais ma vie de famille et deux enfants en bas âge. J'ai eu la chance d'avoir un mari qui me soutenait et des collègues compréhensifs. C'est ainsi qu'en juin 1994 j'ai décroché un BTS en informatique de gestion. J'ai ensuite obtenu un poste en contrôle de gestion à l'unité opérationnelle Sécurité des réseaux. Comme je voulais évoluer encore dans ma vie professionnelle et, surtout, continuer d'apprendre, j'ai demandé un congé individuel de formation. Grâce à l'appui financier de l'Agecif, j'ai pu préparer un diplôme d'études supérieures des techniques de l'organisation (Desto). Désormais titulaire d'un diplôme de niveau bac + 5 depuis mai 1998, je fais à présent partie des cadres de la RATP. Je m'occupe actuellement du tableau de bord de l'entreprise destiné au comité exécutif et au conseil d'administration. Mes contacts quotidiens avec de nombreux secteurs de l'entreprise m'ont permis de constater à quel point les activités de la RATP peuvent être différentes et attrayantes..., et j'ai encore une vingtaine d'année de vie professionnelle devant moi.

YVONNE HALISON, CADRE

« IL FAUT AVOIR UNE GRANDE VOLONTÉ »

Quand je regarde en arrière, j'ai vraiment l'impression d'avoir fait le parcours du combattant. Mais le jeu en valait réellement la chandelle !

Dossier réalisé par Jean-Patrick Ménard

Le budget 2000

La RATP dispose pour l'année 2000 d'une enveloppe qui devrait lui permettre d'accroître son effectif et les recettes du trafic, de renforcer la sécurité et de réaliser de nouveaux investissements... avec, au final, un résultat positif.

Le budget de la RATP pour 2000 c'est 3,4 milliards d'euros, soit 22 milliards de francs. Un budget qui traduit les domaines dans lesquels l'entreprise entend poursuivre ses efforts: accroissement des recettes du trafic, maîtrise des dépenses et amélioration de la qualité du service au voyageur. À noter un élément nouveau, celui de l'incidence de l'institution de l'aménagement et de la réduction du temps de travail.

Trafic et recettes

L'année 1999 a connu une forte hausse de trafic (2,4 % par rapport à 1998). Avec 2,47 milliards de voyageurs, c'est le trafic le plus élevé de toute l'histoire de l'entreprise. L'année 2000, qui verra la préparation du réseau Mobilité dans le cadre du Plan de déplacements urbains (PDU), devrait être marquée par une poursuite – plus modeste – de la hausse de trafic de 1,2 %.

En 1999, l'augmentation des recettes de voyageurs est de 4,4 % par rapport à 1998. Estimée à 2,6 % pour 2000, elle tient compte d'une hypothèse de hausse des tarifs de 2,3 % au 1^{er} juillet et intègre les recettes provenant de la vente du titre Imagine "R". Pour l'année scolaire 1998-1999, 363 000 titres scolaires et étudiants ont été vendus, contre 473 000 abonnés en 1999-2000, soit une augmentation de l'ordre de 30 % pour sa deuxième année d'existence. Ce titre engendre une forte mobi-

lité qui se traduit plus dans le trafic que dans les recettes.

Effectif

En conformité avec les principes arrêtés le 2 juillet 1999 entre la direction et des organisations syndicales sur la réduction et l'aménagement du temps de travail, mille deux cents postes seront créés d'ici à la fin de 2001. Au budget 2000, la moitié, soit six cents créations, sont prévues.

Elles se décomposent en deux cent cinquante emplois répartis dans les départements et autofinancés par la modération salariale. Cent autres emplois seront créés par la reprise de la sous-traitance dans les secteurs de maintenance, autofinancés par les économies externes qui en résultent. Enfin, deux cent cinquante emplois seront dédiés au développement de l'offre et de l'amélioration de la qualité et financés par l'augmentation des recettes correspondantes.

Sécurité

Le renforcement de la sécurité est prévu avec l'installation de camps de base dans l'ensemble des centres bus dans le courant de 2000. Il se traduira par le recrutement d'agents sous statut et de deux cents emplois-jeunes qui assureront des actions de prévention.

Investissements

Sont prévus pour 2000, en plus de l'opération importante de la poursuite du prolongement de la ligne 14 à Saint-Lazare, des extensions d'infrastructure soumises à l'accord du douzième Plan État-région, l'amélioration de la qualité de service, des renouvellements de matériels et d'équipements..., soit une progression des dépenses d'investissement de 0,9 %.

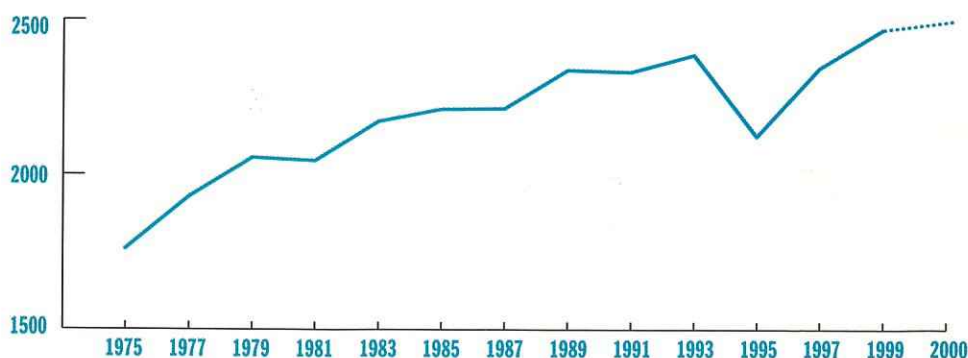
Résultats

Pour la première fois de son histoire, le budget 2000 prévoit un résultat positif de 150 millions de francs, compte tenu du rapport des recettes et des dépenses prévues. Une prévision conforme au projet de contractualisation.

Le projet de contractualisation 2000-2003 avec le Syndicat des transports parisiens sera mis en œuvre au cours de 2000 et tiendra compte de ce budget. Ce contrat, soumis au conseil d'administration au cours du premier semestre 2000, fera l'objet d'un article dans un prochain numéro d'*Entre Les Lignes*.

Simone Feignier

Trafic réel (brut) en millions de voyages effectifs





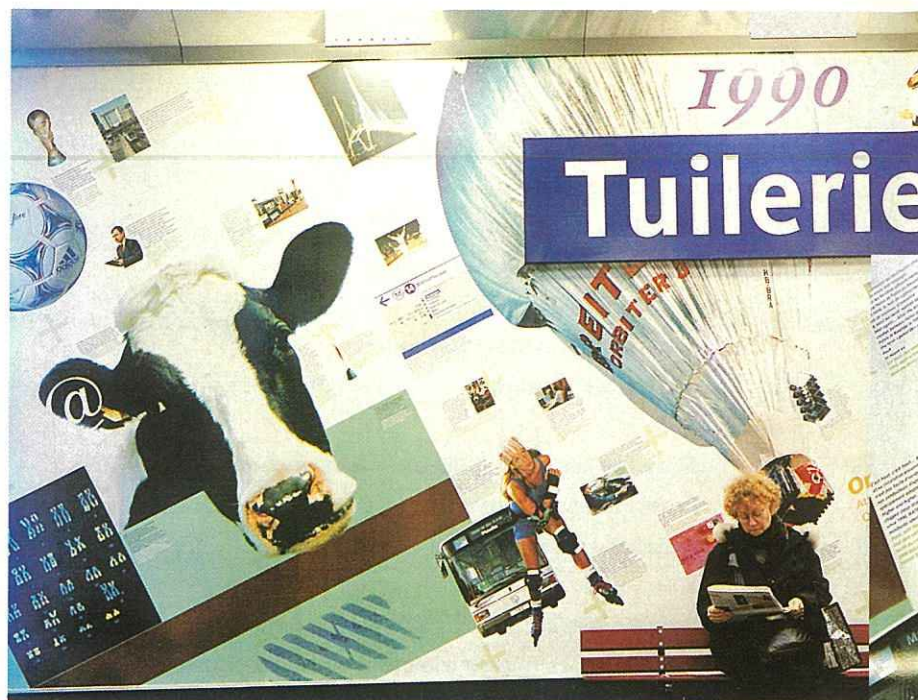
BUDGET INITIAL D'EXPLOITATION 2000

Hypothèse de hausse tarifaire : + 2,3 % au 1^{er} juillet 2000 (soit 1,4 % au-dessus de l'inflation)

	Budget	Écart
Millions de francs (hors TVA)	initial	budget initial 2000-
	2000	budget révisé 1999
1. Recettes commerciales : hors taxes	14 645	+ 2,5 %
Recettes compensées :	13 226	+ 2,5 %
Recettes voyageurs	9 230	+ 2,6 %
Compensation Cartes Orange	3 429	+ 2,4 %
Réductions diverses	187	- 4,6 %
Cartes Améthyste-Émeraude	353	+ 2,9 %
Dessertes locales	27	
Autres :	1 419	+ 3,1 %
Activités annexes (publicité, locaux commerciaux...)	457	+ 5,5 %
Prestations de services et remboursements divers	871	+ 0,9 %
Pénalités forfaitaires	91	+ 13,8 %
2. Dépenses de fonctionnement :	14 784	+ 1,7 %
Énergie (carburant, chauffage, électricité)	729	+ 1,4 %
Affrètements (y compris charges de circulation)	264	+ 3,9 %
Matières et autres charges externes	2 596	+ 2,1 %
Exploitation (y compris jeunes)	2 228	+ 2,3 %
Hors exploitation (y compris les reprises sous provision)	368	+ 0,8 %
Impôts et taxes	1 229	+ 3,5 %
Charges de personnel (hors ICR)	10 358	+ 1 %
Dotations nettes aux provisions	106	+ 1,9 %
Autres charges de gestion courante	130	+ 35,4 %
Produits comptables (production d'immobiliers, maîtrise d'œuvre...)	- 628	+ 1 %
Solde de petit équilibre (1)-(2) :	- 139	- 46,5 %
3. Charges d'entreprise :	7 280	+ 1,4 %
Dotations nettes aux amortissements	3 016	+ 4,3 %
Charges brutes	3 625	+ 4,3 %
- reprises	- 609	+ 4,1 %
Charges financières nettes	1 599	- 4,9 %
Charges financières	1 718	- 4,4 %
- produits financiers	- 119	+ 3,5 %
Charges exceptionnelles nettes	4	--
Charges brutes (y compris en 1998 : SK-Roissy)	50	--
- produits	- 46	--
Insuffisance du compte retraite	2 661	+ 2,2 %
dont compensations « vieillesse »	(72)	
4. Report à nouveau	--	NS
5. Concours d'équilibre : hors taxes	7 569	+ 2 %
Résultat	150	



Première des neuf stations symboliques du centenaire du métro de Paris, Tuileries (ligne 1) a été inaugurée le 16 décembre. Elle offre au public, à travers une grande fresque colorée, une rétrospective en images du siècle écoulé. De vastes panneaux, courant tout au long des quais, retracent par décennies, de 1900 à nos jours, les événements appartenant à la mémoire collective de notre société associés à l'histoire des transports parisiens. Une invitation pour un voyage poétique et ludique. Tel un inventaire à la Prévert, se mêlent des photos de personnalités – de Nelson Mandela à Coluche – et des objets du quotidien – de la Cocotte minute à la montre Swatch –, le tout ponctué d'extraits de chansons populaires (*la Madelon, l'Auvergnat, Foule sentimentale...*). À cela s'ajoute une évocation des transports urbains du XX^e siècle avec l'évolution des entrées de métro, des divers matériels de bus et de train, ou celle des tickets et des sièges du métropolitain. Il s'agit d'un décor permanent, même s'il est appelé à évoluer au fil du temps. La sélection des sujets s'est effectuée en rapport aux événements incontournables et à ceux porteurs de sens. Ainsi, selon les décennies, certains faits importants disparaissent au profit d'une actualité dominante. De fait, Tuileries ne se veut pas une station-musée et n'a pas recherché de rigueur historique. C'est l'agence Participe Présent, conceptrice de cette nouvelle ambiance, qui a été choisie après un appel d'offres européen. Pour un coût global s'élevant à 6,5 millions de francs. La station dévoile un univers de souvenirs familiers, qui résonne en chacun. Ici, le patrimoine prend toute sa dimension humaine.



Tuileries: invitation à



La station décarrossée a retrouvé son allure d'origine et laisse apparaître le plafond rectangulaire tel qu'il était à la naissance de la ligne. L'éclairage modulé met en évidence sa structure métallique, rythmée par des poutres pastel.



Arrêt sur

Tuileries

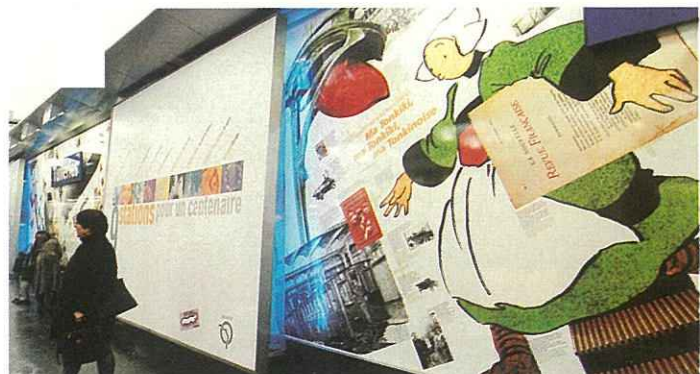
1980

Parmi les quelque quatre cent vingt illustrations légendées en français, anglais et en allemand : « Le roller, descendant des patins à roulettes, illustre l'un des nouveaux modes de déplacement urbain. » Des textes au ton léger où se mêlent l'humour et la nostalgie.

Les films composés sur papier à tirage numérique sont protégés par un revêtement antigraffiti et contrecollés sur un matériau dur appelé « sandwich d'aluminium ». Ce support métallique est ensuite fixé par un Velcro. En cas de dégradation, il suffira de changer le panneau.



Ponctuellement, des affiches 4 x 3 mètres déclineront cent années d'une famille d'objets appartenant au métropolitain : bouches de métro, tickets, sièges...



La fresque, d'une superficie d'environ 300 mètres carrés, se déroule tout le long des quais, soit deux fois 75 mètres. Elle raconte en onze décennies, de 1900 à 2000, l'aventure des transports urbains, inscrite dans un contexte historique plus large.

Entourés de lumière bleue, les panneaux publicitaires se trouvent décollés des murs afin que les messages ne s'entrechoquent pas. Ils laissent ainsi mieux apparaître la toile de fond patrimoniale.

Tuileries

Un siècle de bouches

Tuileries

Un siècle de tickets

Parcours

RPS: les acte

Joseph et Jean-Michel font partie des vingt-sept RPS (responsables Prévention Sécurité) menant des actions de prévention concrètes sur le réseau bus. Leur mission ? Sensibiliser et informer en interne les machinistes, et en externe les jeunes via l'Éducation nationale, les associations et les partenaires locaux.

DUPUY/DC-AV

Rien ne sert de dire les choses, mieux vaut les faire », explique Joseph Ridolfi, responsable Prévention Sécurité (RPS) au centre bus de Charlebourg. À l'instar de Joseph, ils sont aujourd'hui vingt-sept RPS à se consacrer à la mise en œuvre d'actions concrètes de prévention (cf. encadré). Information, dialogue... Des atouts indispensables à la réalisation de cet objectif, tant en interne, auprès des machinistes, qu'en externe auprès des voyageurs et des partenaires institutionnels locaux.

Sensibiliser tout d'abord les machinistes sur l'intérêt du respect de règles de fonctionnement communes est un point essentiel. « Des disparités de comportement peuvent induire des déviations et mettre en danger non seulement la sécurité propre du machiniste, mais par ricochet celle de ses collègues », poursuit Jean-Michel Boldyreff, RPS au centre bus de Vitry. Les statistiques

Joseph Ridolfi, (à gauche), responsable Prévention Sécurité (RPS), et Didier Chauvet, au centre bus de Charlebourg.

irs de la prévention

démontrent, en effet, que le conflit naît souvent d'une situation banale. « Accepter, par exemple, un voyageur en dehors d'un point d'arrêt met le collègue qui refuse en porte-à-faux. Refermer les portes au nez d'un groupe de jeunes s'avère dangereux pour le conducteur de l'autobus suivant... », constate Jean-Michel.

Sur le chapitre de l'éducation civique

Le RPS informe également sur les cultures des populations transportées. « La connaissance des voyageurs permet d'intégrer ou de mieux comprendre des comportements », ajoute Jean-Michel. Afin de toucher l'ensemble du tissu urbain, la démarche interne ne peut fonctionner qu'associée à une stratégie externe.

Le RPS organise donc des actions avec l'Éducation nationale pour lesquelles il sollicite le concours des machinistes. « Aidé du kit pédagogique, "Mon territoire, c'est ma ville", le machiniste intervient en tenue dans les classes depuis la maternelle et parfois jusqu'au lycée, poursuit Joseph. Une façon de le percevoir comme un homme et de ne plus l'assimiler systématiquement à l'institution. »

À cette occasion, s'instaure un dialogue avec les enfants au cours duquel le machiniste expose ses contraintes professionnelles, tout en leur rappelant les valeurs et les règles de conduite en société.

Des séances d'éducation au civisme sont coanimées avec les professeurs, souvent à la demande de l'Éducation nationale. Certains lycées ont même choisi comme projet de classe la création d'une ligne

fictive. « Ce projet, ils le créent, le conduisent à son terme et prennent ainsi conscience de toutes les contraintes qu'ils refusent au quotidien », commente Joseph.

Partenaire d'associations musicales ou sportives

Le RPS complète le dispositif en mettant en œuvre des partenariats avec certaines associations culturelles ou sportives. Des machinistes volontaires conduisent et accompagnent ces jeunes dans diverses sorties.

Symboliquement, le transport est payant. « Les jeunes compostent eux-mêmes leur billet, un geste pédagogique pour lutter contre la fraude. »

En outre, leur activité s'étend à tous les partenaires locaux (municipalité, police, commerçants...), tout autant concernés par le problème, avec lesquels ils assurent l'interface..., en signant notamment des partenariats tels des contrats locaux de sécurité (CLS). « Aujourd'hui, les machinistes se sentent plus rassurés, vivent mieux leur quotidien, note Joseph, mais rien n'est jamais acquis. » Cependant, le scepticisme reste parfois présent dans certains esprits : « On travaille sur le collectif dans un monde individualiste



Jean-Michel Boldyreff, responsable Prévention Sécurité au centre bus de Vitry.

et nous nous heurtons parfois à une vision personnelle de certains machinistes qui acceptent difficilement les attentions portées à certains jeunes auxquels ils sont confrontés. »

Toutefois, en matière de prévention, les résultats sont difficilement quantifiables, et la réaction des machinistes constitue un « bon baromètre » dans cette évaluation. « Lorsqu'un machiniste vient me dire simplement merci dans mon bureau ou demande à travailler un jour de repos pour conduire des enfants de banlieue, c'est pour moi une grande satisfaction, conclut Jean-Michel, car ce n'est que par un maillage serré entre l'interne et l'externe que l'on peut tenter de rétablir la tranquillité sur le réseau des bus. » ■

Catherine Houël

Un métier en développement

Au début de 1990, la violence urbaine se développe en Ile-de-France, et les machinistes de la RATP, symboles de l'institution, deviennent l'une des cibles de la délinquance. C'est pourquoi une politique de prévention, complémentaire à la politique de sécurité, a été instaurée. Elle a pour objectif essentiel de sensibiliser les scolaires à la citoyenneté.

En 1996, la prévention s'est inscrite dans une mission spécifique « prévention sécurité ». Elle assume la mise en cohérence de la stratégie de prévention au sein du réseau de RPS, qui déclinent cette politique selon leurs particularités.

Contact - Nathalie Lieupart, Bus, tél. : (01 44 6) 8 34 23.

Sous le regard de

*Les visiteurs
d'ouvrages d'art
peuvent désormais
compter sur*

*Pavois et Atlas.
Deux innovations
technologiques
qui leur permettent
de passer les
tunnels au scanner.*

Lors des visites de nuit, effectuées à pied, pour vérifier l'état des tunnels, nous rencontrons quelques problèmes tels que regarder la voûte alors que les voies sont souvent encombrées, ce qui pouvait s'avérer dangereux. Les souterrains mal éclairés, même avec les lampes portables, nous n'avions pas de vision d'ensemble du tunnel. L'approche pour observer les fissures étant très difficile, le relevé d'anomalies se fait au jugé. En bref, nous étions conscients de ne pas pouvoir augmenter la qualité de notre travail. Autant de raisons pour avoir créé Pavois et Atlas», constate Joël Le Cam, responsable de la cellule recherche et développement au département ITA-AMI-CDP (contrôle du patrimoine). Ainsi, toute l'équipe des visiteurs d'ouvrages de nuit, soit dix-huit agents, a

Pavois et Atlas



Des agents à bord de Pavois devant le pupitre qui permet de visualiser le tunnel à l'infrarouge ou en mode normal.

participé à la concrétisation du projet. Un véhicule performant muni d'éclairages assurant le contrôle des architectures souterraines dans les meilleures conditions a été construit par une équipe d'ITA-Développement maintenance. Il devait être également remis sur les quais pendant la journée et descendre sur la voie, le soir, après l'arrêt du trafic. Après une maquette à l'échelle un, Pavois (plate-forme automotrice de visite des ouvrages d'infrastructures souter-

raines) fut réalisé. «Le Pavois s'apparente à un lorry, il possède une motorisation autonome, car nous devons travailler le courant coupé», explique Thierry Le Jeune, responsable du secteur nuit pour les visites d'ouvrages d'art. En parallèle à Pavois, l'équipe a développé avec un groupe d'entreprises extérieures un scanner placé sur Pavois, appelé Atlas (analyseur thermique et laser des architectures souterraines). «C'est un scanner réalisant simultanément deux images continues du tunnel, l'une dans le domaine visible et l'autre dans le domaine de l'infrarouge, que les agents visualisent simultanément sur le pupitre de contrôle de Pavois, précise Joël. Il effectue une cartographie des anomalies (fissures, infiltrations...) et enregistre l'ensemble des relevés sur le disque dur implanté sur le véhicule.» En tout, trois agents trouvent place sur

Pavois le Gaulois, Atlas le géant

Pavois signifie plate-forme automotrice de visite des ouvrages d'infrastructures souterraines, mais à l'origine c'était le bouclier sur lequel les Gaulois portaient leur chef. Le pavois d'ITA permet aux agents de se dresser pour examiner et analyser les anomalies des tunnels. L'analyseur thermique et laser des architectures

souterraines, ou Atlas, trouve son nom dans la mythologie. Atlas était un géant condamné à soutenir sur ses épaules la voûte du ciel. L'Atlas d'ITA contribue à éviter que la voûte du tunnel ne se dégrade... L'Atlas est également un recueil de cartes, ce que le scanner Atlas réalise en effectuant une cartographie du tunnel.

Le scanner Atlas, analyseur thermique et laser des architectures souterraines.

Pavois: ils s'occupent tous du contrôle à des postes différents, pilotage, prise d'information et de la commande du scanner sur le pupitre informatique et, dès juin, l'un d'eux observera la voûte de plus près grâce à l'installation d'une nacelle élévatrice.

Des informations d'une richesse considérable

Après l'autoformation de l'ensemble du personnel pour manier la machine et une utilisation expérimentale d'un an sur le réseau, cet outil est désormais en phase d'exploitation pour vérifier tous les souterrains du réseau métro. Avec un constat positif: les visites sont plus complètes et les informations recueillies d'une richesse considérable.

«Elles sont très utiles, notamment en cas de doute, puisque le contrôle se fait toujours sur place quoique dans de meilleures conditions. Une nouvelle organisation du travail a également été instaurée avec des responsabilités accrues pour les équipes. Les outils permettent aux agents un véritable travail d'analyse. De plus, nous avons créé des procédures en cas de problèmes ou de pannes, car nous sommes désormais encore plus soumis à la reprise de l'exploitation le matin», commente Thierry. Des évolutions viendront compléter Pavois comme l'installation de la nacelle. Cette innovation brevetée RATP a déjà attiré quelques curieux, comme, par exemple, la SNCF venue découvrir Pavois et Atlas. ■

Yan Rodriguez



Pupitre de commande pour descendre Pavois.

MARQUETEDGCAV

...et aussi...et aussi...et aussi...et



MAUBOUSSINDGCAV

La tempête, qui a sévi dans l'Ile-de-France le dimanche 26 décembre au matin, a entraîné des perturbations dans le trafic. Repris progressivement en cours de journée pour le métro et le bus, le service a été rétabli le dimanche soir sur la totalité de la ligne A du RER. Sur la ligne B et les lignes de tramways T1 et T2, plus sérieusement touchées, le retour à la normale n'a eu lieu que le mardi 28 décembre. Retour sur les faits. Dès 7 heures, le dimanche matin, arbres et objets divers tombent sur les voies des lignes aériennes de métro, sur les voies et caténaires des deux lignes du tramway et du RER. Sur la ligne B du RER, les secteurs les plus touchés sont situés entre Courcelles-sur-Yvette et Saint-Rémy-lès-Chevreuse. Les gares ont également été endommagées. À Bus, soixante-dix autobus, la quasi-totalité des bâtiments des centres bus, des PCL et des Abribus ont été plus ou moins détériorés. Les dégâts causés au chantier du futur centre de remisage de Massy (MRB) nécessiteront environ quatre semaines de réparation. Malgré des dégâts matériels importants, heureusement peu de personnes ont été blessées. Des agents et des voyageurs ont été atteints, sans gravité, par des éclats

de verre. Un machiniste de la ligne 351 a perdu le contrôle de son véhicule, son pare-brise ayant été brisé. Deux agents d'ESE – unité de maintenance du RER de la gare de Lyon – ont été commotionnés à la suite de la chute d'un arbre sur leur voiture de service. Après le passage de cette tempête, les agents de l'entreprise se sont fortement mobilisés. Certains n'ont pas hésité à venir, un jour de repos, prêter main-forte à leurs collègues. Des agents de l'unité ESE – maintenance du RER – et d'ITA-Voie sont intervenus le dimanche 26 et la nuit suivante. Sur le réseau d'alimentation d'énergie, de nombreuses manœuvres de reconfiguration ont été effectuées par les agents d'ESE du poste de commande énergie pour pallier les défaillances d'alimentation haute tension d'EDF. Une soixantaine d'opérateurs de l'entité ITA-AMI ont réparé porte-plans, candélabres, toitures... Ils sont également intervenus sur les bâtiments MRB et MRF. Une importante mobilisation des agents qui a permis de rétablir, dans les plus brefs délais, le trafic sur les réseaux de la RATP.

* Des équipes d'ESE ont également répondu à l'appel d'EDF en province (voir dans ce numéro «Correspondances», page 14).



SUTTON/DGC-AV

Vu Les artistes du département Patrimoine s'exposent

Aquarelles, peinture à l'huile, création de costumes historiques ou peinture sur peau, cinq agents du département Patrimoine ont exposé leurs œuvres à Vincennes Nadar, du 17 au 23 décembre. Certains de leurs collègues ont ainsi pu découvrir, à cette occasion et non sans quelque étonnement, leurs talents cachés...

Bruno Locci, Bruno Bergemanne, Dominique Paszkowski, à gauche, Odile Hallaire et Claude Berton, à droite, entourent leur directeur Jean-Marie Liénart.

Contact - Dominique Paszkowski, tél. : (01 49 5) 7 83 03.

Portrait Émile et son record à battes

Casser vingt et une battes de base-ball en vingt-quatre frappes et moins de 30 secondes, un exploit réalisé par Émile Lelaidier, agent du département RER, qui lui vaut son inscription au *Livre Guinness des records 2001*. Il pulvérise ainsi la performance précédente, détenue par un habitant de Bondy (93), vingt battes brisées en trente-quatre coups. Tout a commencé quand, «aidé par des

amis, j'ai fabriqué un appareil permettant de fixer verticalement des battes de base-ball par les deux extrémités. Cela dans le dessein de briser ce morceau de bois en une seule frappe, portée avec le tibia», explique Émile. C'est ce premier

essai concluant qui l'incite à se mesurer au précédent record. En fait, cette prouesse, aussi curieuse qu'elle puisse paraître, a une analogie avec la pratique du sport qu'il affectionne : la boxe thaïlandaise. En effet, certaines séances d'entraînement sont consacrées à la frappe dans un bouclier, appelé «paos», avec le tibia. Une discipline qu'il enseigne à des jeunes de

banlieue six fois par semaine. «Une bonne école de la vie qui nécessite une excellente condition physique. Ce sport permet aux jeunes de libérer leur énergie, de se défouler, mais surtout d'apprendre à respecter les autres. Personnellement, le combat était contre ma nature, en raison de la crainte de faire mal aux autres. Cependant, pour l'obtention du monitorat, valable tant en France qu'en Thaïlande, cela fut un passage obligé.» Ce sport lui a permis, au cours de nombreux stages, de découvrir la culture de ce pays d'Asie et la convivialité de ses habitants. Il songe en secret de s'y installer un jour.



DUMAX/DGC-AV



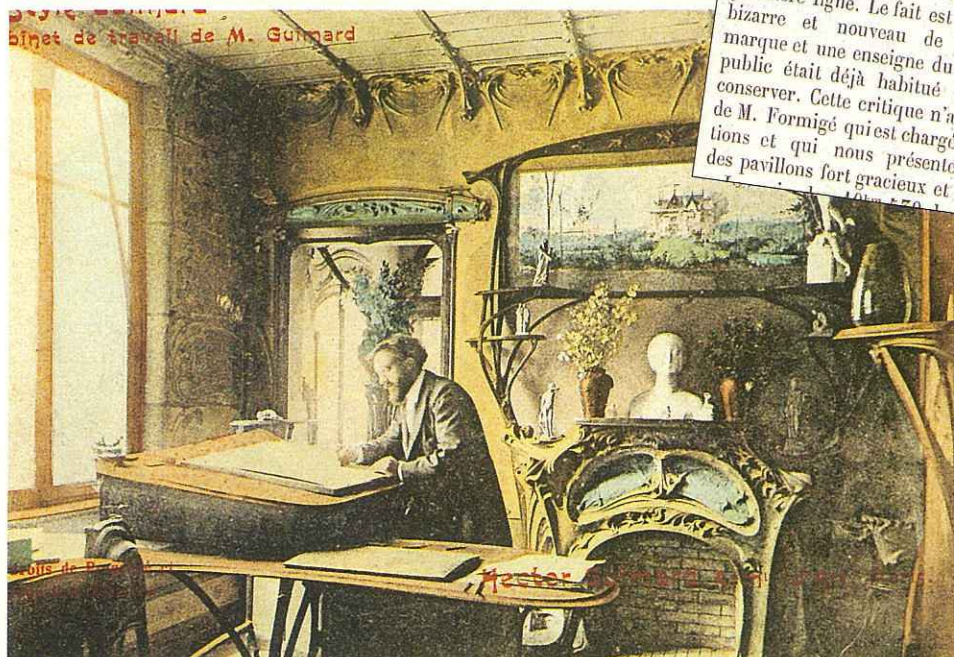
DR

Sport Les rois de la petite reine

L'année 1999 a été faste pour la section cyclisme de l'US Métro.

Les féminines et les «garçons» se partagent au total une trentaine de victoires. Parmi les plus prestigieuses, Virginie Moinard, qui a remporté le titre de championne de France, et Alain Guerreiro (cf. photo), qui a également conquis le titre par points de champion de France. Enfin, Ralph Houdlette décroche un titre de champion départemental. Un grand bravo à ces champions, et place maintenant à la saison 2000 !

Guimard rate son entrée dans la presse



Les édicules des stations de la nouvelle ligne ne seront pas confiés à M. Guimard, l'habile architecte à qui nous devons ces constructions originales et riantes que nous connaissons et qui ont première ligne. Le fait est regrettable, car le dessin bizarre et nouveau de ces stations était une marque et une enseigne du Métropolitain auquel le public était déjà habitué et qu'il eût été bon de conserver. Cette critique n'attaque en rien le talent de M. Formigé qui est chargé des nouvelles constructions et qui nous présentera, sans aucun doute, des pavillons fort gracieux et bien inspirés.

Extrait du journal « la Nature », qui est le seul en 1902 à défendre Guimard en qualifiant ses entrées de « constructions originales et riantes ».

menade dans Paris. Pour tranquilliser les petits enfants, pour

rassurer les touristes, et surtout pour l'honneur du goût français, il faut faire disparaître ces inscriptions ridicules.»

En 1902, l'Art nouveau n'étant plus à la mode, la polémique devint furieuse. La CMP cède en prétendant qu'il faut harmoniser la station avec l'Opéra-Garnier et, de fait, refuse les plans que Guimard propose pour cette station. L'architecte Cassien-Bernard est choisi et il sera l'auteur de la sage et traditionnelle balustrade en pierre que l'on connaît. Guimard réagit vivement et engage un procès contre la CMP pour rupture de contrat. Dans la Presse, il décoche quelques pointes ironiques : « Est-ce qu'on devra dorénavant harmoniser la gare du Père-Lachaise avec le cimetière et la construire en forme de tombeau ? Fera-t-on harmoniser celle de la place Mazas avec la Morgue ?... » Malgré cette brouille, des entrées Guimard sont installées jusqu'en 1913 puis elles seront en partie détruites jusque dans les années soixante, telle la « pagode » en 1957. Aujourd'hui, il en reste quatre-vingt-six, en cours de restauration et classées à l'inventaire des Monuments historiques.

Yan Rodriguez

Classées aujourd'hui, les entrées de Guimard n'ont pas eu bonne presse à leur sortie en 1900. Les plumes ont décrié l'œuvre de l'architecte avec la même verve qu'elles la saluent désormais. Histoire d'une gloire posthume.

“ Le graphisme du panonceau est illisible, et pourquoi avoir choisi cette couleur verte ? »

Voilà comment la presse de 1900 a accueilli les édicules d'accès d'Hector Guimard (1867-1942). Pourtant, il ne s'était pas présenté au concours lancé en août 1899 pour l'édification des entrées du métro. Devant les propositions décevantes des autres candidats, Adrien Bénard, le premier président du conseil d'administration de la Compagnie du métropolitain de Paris (CMP), fit appel à celui que la presse surnommait déjà le « Ravachol de l'architecture ». Un choix purement personnel, Bénard, entièrement

Hector Guimard dans son atelier de travail.

acquis à l'exigence de « l'art pour tous », l'une des composantes de l'Art nouveau, sollicita Guimard, qui accepta immédiatement cette commande. La cabale de la presse fut immédiate. Ainsi, les entrées qui se dressent avec deux longues tiges en forme de fleur furent qualifiées par le journal *la Nature* de « fragments d'un squelette d'ichtyosaure ». La calligraphie fut condamnée, dans le quotidien *le Temps*, le chroniqueur Hallays n'hésitant pas à écrire : « Ces hiéroglyphes désordonnés jettent dans un émoi excusable les petits enfants à qui l'on apprend leurs lettres dans un alphabet français et ils causent la stupeur des étrangers en pro-

Sources : *L'Aventure du métropolitain*, par Roger-Henri Guerrand (édition La Découverte/Poche) ; *la Vie du rail* ; Bibliothèque nationale de France.

Le mois prochain : Bienvenue, le père « méconnu » du métro.



Mouton
Duvernet

Dentferr

Raspail