

ENTRE LES LIGNES

LE MENSUEL DES AGENTS DE LA RATP

février-mars 2003 - n° 128

DANS LA VILLE

**Navigo en vitesse
de croisière**

SUR LE VIF

**Météor : la RATP
se mobilise**



DOSSIER

CHRONIQUE D'UNE CRUE ANNONCÉE

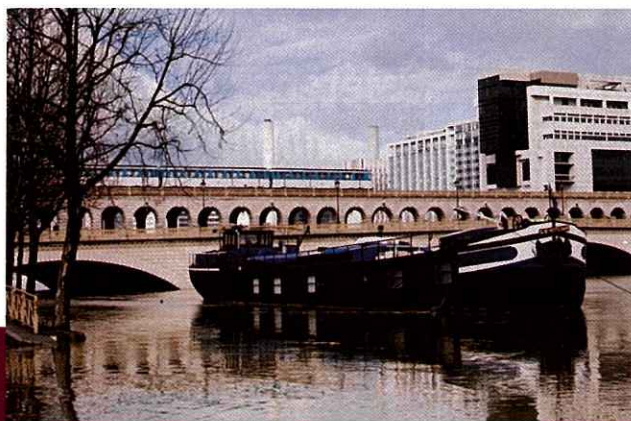


p.4

ON EN PARLE

LES SUJETS D'ACTUALITÉ

Des spécialistes commentent l'actualité de l'entreprise autour de trois thèmes : l'exportation du savoir-faire des agents de EST à Montréal, au Canada, les six premiers mois d'existence du trottoir rapide de Montparnasse et le rôle de médiateur à la RATP. Paroles d'experts.



DOSSIER

CRUE DU SIÈCLE : PARIS COULE-T-IL ?

Protection des sites à risques (métro, installations électriques...), évacuation des hôpitaux, mise à l'abri des œuvres d'art... Le point sur les mesures prises par la RATP pour prévenir la crue du siècle.

p.12

DOSSIER

p.6

REPÈRES

2002 : LES PREMIERS RÉSULTATS

Les premiers résultats de l'année 2002 attestent le rythme soutenu de l'activité de l'entreprise.

p.7

SUR LE VIF

UN HOMME SUR LE TOIT

L'installation des sites radio qui gèrent la circulation des bus franciliens est le domaine de Pascal Lebret. Portrait.

p.8

SUR LE VIF

MÉTÉOR L'ENTREPRISE SE MOBILISE

Le point après l'affaissement de terrain dans le 13^e arrondissement de Paris.

p.20

ARRÊT SUR IMAGES

24 HEURES DE LA VIE D'UN SITE

Des livraisons à l'accueil en passant par les réservations de salles, la vie trépidante des immeubles RATP. Exemple à Lyon-Bercy.



p.22

DANS LA VILLE

NAVIGO EN VITESSE DE CROISIÈRE

Un an après le début de la généralisation de la télébillettique, Navigo, support d'avenir, est avant tout une réalité quotidienne.

p.24

RESSOURCES

ÉPARGNE TEMPS : LE COMPTE EST BON

Le point sur le compte épargne temps un peu plus de deux ans après son instauration.

p.25

PANORAMIQUES

p.30

PASSIONNÉMENT

SUR LES PAS D'ALAIN COJEAN

Attrapé en 1983, le virus de la course à pied ne l'a plus lâché depuis. Histoire d'un agent des gares sur le RER B bien dans ses baskets.

p.10

À LA LOUPE

LES SEPT SOMMETS DE VAL-DE-FONTENAY

Jorasses, Estérel, Chartreuse, Hautacam, Belledonne, Periarstre, Dolomites... Sept bâtiments aux noms de sommets alpins composent le site de Val-de-Fontenay. Expédition !



BERTRAND CHABROL

GILLES ALLIGNER,
délégué général
à la communication.

COMMUNICATION

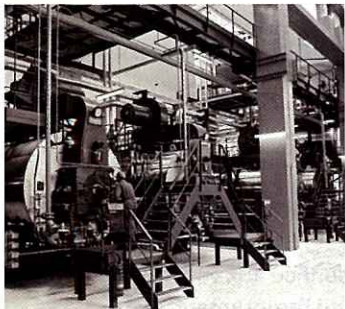
❓ Vous avez été nommé, le 1^{er} février, délégué général à la communication du Groupe RATP après avoir exercé ces mêmes fonctions au sein d'Elyo, pôle Énergie du groupe Suez. Quels vont être les grands axes de votre politique ?

« La communication de l'entreprise va naturellement accompagner les orientations présentées par la présidente en février dernier. Aujourd'hui, dans un environnement en mouvement (régionalisation, règlement européen, développement hors de l'Ile-de-France et à l'international), la communication interne est un élément majeur pour comprendre, partager et relever ces challenges. Nous devons consacrer des moyens à la mise en place d'une communication interne de grande qualité. Par ailleurs, la DGC va se placer dans une posture de service de façon à répondre aux attentes des départements et du management sur des dossiers d'envergure, tant sur le plan économique qu'en termes d'image comme la télébilletique, Bus Attitude. Avec la communication du Groupe RATP, un nouveau challenge se présente également à nous : celui de nous positionner comme un acteur majeur des transports dans le monde. Pour ce faire, nous allons notamment tisser des rapports plus étroits avec nos filiales, mais aussi avec nos partenaires. Enfin, cet été, avec les Championnats du monde d'athlétisme, tous les yeux seront braqués sur Paris ; pour la RATP, on ne peut espérer plus belle vitrine de notre savoir-faire. Nous allons donc nous y impliquer fortement, car grâce à des événements de cette envergure, c'est toute une image que l'on construit et que l'on multiplie au niveau international. »

p.31

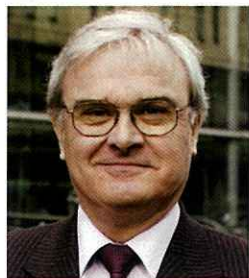
AVANT-APRÈS LA SECONDE VIE D'UNE CHAUFFERIE

Trois mille mètres carrés viennent d'être créés sur l'emplacement de l'ancienne chaufferie Championnet. L'exemple d'une réhabilitation réussie.



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 51/36 44/36 68.
Directeur de la publication : Gilles Alligner. **Rédaction** : Simone Feignier, Nadine Guérin, Yan Rodriguez. **Ont participé à la rédaction de ce numéro** : Patrick Coupechoux et Franck de Lavarène. **Photographies** : DGC-AV. **Conception et réalisation graphique** : **TEXTUEL**. **Chef de projet** : Véronique Deldicque. **Directrice artistique** : Danielle Guigui. **Maquettiste** : Hélène De Carvalho. **Secrétaires de rédaction** : S. Gojard et B. Ducreux. **Réviseur** : Dominique Joubert. **Couverture** : Bertrand Chabrol.
Photogravure : Question d'Édition. **Imprimerie** : Torcy Québecor. N° ADEP 1791.
Membre de l'Union des journaux et journalistes d'entreprise de France, UJEF.
Abonnement : 22, 80 € (27,50 € pour l'étranger), pour 10 numéros. Les demandes sont à adresser à Entre Les Lignes, 54, quai de la Rapée, 75599 Paris Cedex 12. **Retraités de la RATP** : vos changements d'adresse sont à transmettre par écrit au bureau des Pensionnés, 30, rue Championnet, 75889 Paris Cedex 18.

LA VOIE À MONTRÉAL



BERTRAND CHABROL/DGC-AV

❓ **L'unité Voie, via RATP International, a remporté au sein d'un consortium créé avec la société Cogifer un appel d'offres concernant douze appareils de voie destinés**

au prolongement de la ligne 2 du métro de Montréal. Que représente ce marché ?

MICHEL CARRIÈRE, directeur de l'unité Voie (EST)

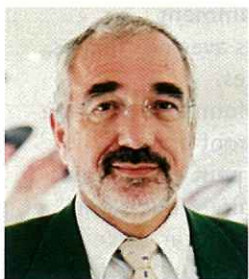
« Ce marché de près de 5 millions d'euros, attribué en octobre 2002, illustre notre professionnalisme en termes de réactivité, de performance et de compétitivité. Du poseur à l'ingénieur, tous les métiers de la voie sont concernés et, au-delà du département, c'est

toute l'équipe RATP qui a contribué au succès de cette opération. Le défi reste entier avec la première livraison prévue en septembre 2003. La constitution du dossier de réponse à l'appel d'offres qui paraît en juin 2002 mobilise de multiples compétences (techniques, juridiques, managériales, financières...). La participation de jeunes ingénieurs aux côtés d'hommes d'expérience ayant déjà travaillé en coopération technique est source d'enrichissement. Ce savoir-faire et cette disponibilité mis au service du client, je les ai maintes fois rencontrés au long de mon parcours professionnel, que ce soit à MRB, au RER, à ESE ou à SIT. Ils font partie intégrante des valeurs de notre entreprise.

Puis l'alliance avec Cogifer, leader mondial de l'industrie lourde, et qui était en concurrence sur ce marché, nous permet d'augmenter nos chances et d'intervenir sur nos domaines d'excellence. La RATP obtient ainsi la conception, la réalisation, le montage à blanc, la formation du personnel et les tests de mise en service des appareils de voie. Cogifer intervenant pour les fournitures et la fabrication des appareils. Qu'il s'agisse d'appels d'offres internationaux ou internes à la RATP, la confrontation nous permet de vérifier notre efficacité économique. Le *benchmarking* nous place dans une démarche de progrès permanent : une position indispensable au développement du groupe RATP. De cette aventure canadienne est né le jumelage de nos unités Voies avec, en perspective, des échanges sur les bonnes pratiques entre nos parcoureurs et les "cantonniers", leurs homologues d'outre-Atlantique. »



LE TROTTOIR RAPIDE DE MONTPARNASSE



GILLES ALLIGON/DGC-AV

❓ **Le trottoir rapide de Montparnasse, qui a fait beaucoup parler de lui à ses débuts, a été remis**

en service le 4 octobre après avoir été revu et adapté. Après six mois d'expérimentation, peut-on établir un premier bilan ?

ANSELME CÔTÉ, chef de projet, EST

« Le trottoir rapide installé en juillet 2002 à Montparnasse est un mode de déplacement novateur et, comme toute nouveauté

technique, il demande un temps d'apprentissage pour les utilisateurs. Après l'homologation en usine du système, une période de validation de un an doit permettre de vérifier, en exploitation commerciale, que les voyageurs s'approprient le système et l'utilisent comme il se doit. Durant l'été 2002, des améliorations techniques ont été effectuées et une meilleure information

donnée aux voyageurs qui l'empruntent. Il a ainsi été remédié au manque de "glissance" de la plaque de transfert (sa longueur a été réduite et des roulements ont remplacé les grosses billes). La nouvelle signalétique assure une information en amont pour attirer l'attention des utilisateurs sur les particularités du système. Des indications précises sont données au moment

Quoi!!! J'ai
encore perdu...

ah oui... on t'a
pas prévenu, ils viennent
de rouvrir le trottoir rapide!

... opportun, tout
au long du parcours,
sur le bon mode
d'usage du trottoir.
Deux millions
de voyageurs
ont déjà emprunté
le trottoir.
Un premier bilan,
établi en février,
montre que le taux

de satisfaction est élevé
(95 %). Seules quelques
personnes ne respectant
pas les consignes
peuvent encore éprouver
parfois un déséquilibre.
On peut donc affirmer,
aujourd'hui, que la grande
majorité des voyageurs
s'est bien appropriée
ce nouvel équipement. »

FONCTION: MÉDIATEUR



J.-F. MAUBOUSSIN/DGC-AV

En plus de vos fonctions de chef de cabinet de la présidente, vous avez été nommé médiateur de la RATP en juillet. En quoi consiste cette mission, jusque-là exercée au sein du département Commercial ?

CYRILLE DE LA FAYE,
chef de cabinet, service
de la présidence

« À l'instar de nombreuses autres entreprises, le rattachement de la fonction de médiateur à la présidente témoigne de l'importance accordée à la médiation par la direction générale. Régie par le protocole de mars

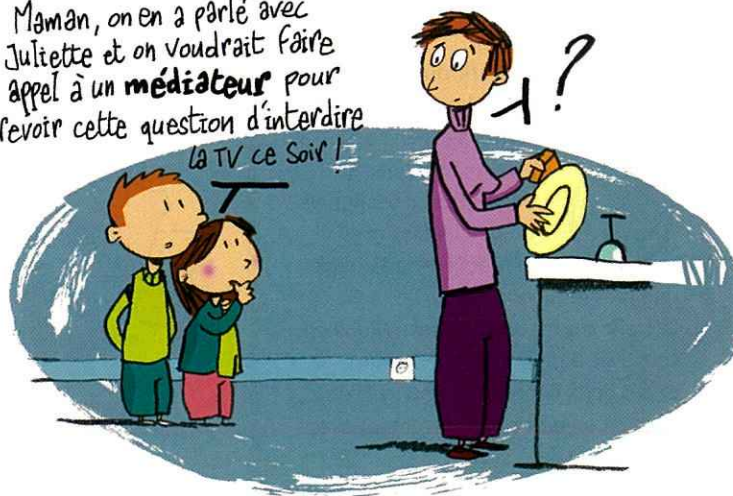
1990, signé avec toutes les associations de consommateurs, cette mission s'exerce dans une totale indépendance, comme l'a souligné récemment Anne-Marie Idrac en présence des associations. La raison d'être du médiateur, qui se positionne entre le voyageur et l'entreprise, est double : renouer le lien social rompu par l'infraction et apporter, le cas échéant, une amélioration au fonctionnement de l'entreprise.

Son domaine de saisine est aujourd'hui limité aux infractions tarifaires et à la police des chemins de fer. Il ne concerne pas les délits, comme les procès-verbaux délivrés pour outrage à agents. Toute infraction contestée par un client est d'abord traitée par le service clientèle de la ligne ou du centre bus concernés. En cas de désaccord

persistant, le client peut alors s'adresser au médiateur par l'intermédiaire d'une association de consommateurs. La saisine a pour effet de suspendre la sanction jusqu'à la décision du médiateur. Décision prise en équité, après étude du dossier au cours d'une réunion mensuelle à laquelle participent des représentants des départements MES, RER, Bus et JUR. Le médiateur, grâce à l'efficacité du travail en

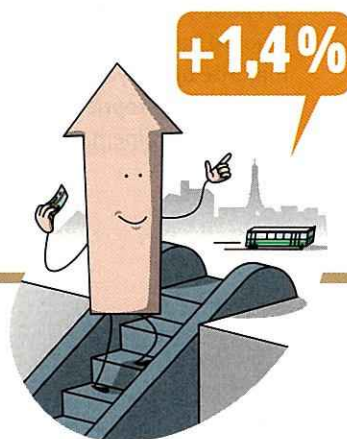
amont effectué par les contrôleurs et les services clientèle, n'est pas encore beaucoup sollicité. En effet, sur près de un million de procès-verbaux établis chaque année sur les différents réseaux, moins de cent réclamations arrivent sur son bureau. En attendant un élargissement du domaine de saisine du médiateur, à envisager en concertation avec les associations de consommateurs. »

Maman, on en a parlé avec Juliette et on voudrait faire appel à un médiateur pour revoir cette question d'interdire la TV ce soir !



2002 : les premiers résultats

Trafic 2002 en hausse, croissance des abonnements, les premiers résultats enregistrés témoignent du rythme soutenu de l'activité de l'entreprise.



Le trafic voyageurs atteint un nouveau record historique avec une croissance annuelle de **1,4 %** et la réalisation de 2,6 milliards de voyages. Cette progression témoigne de l'activité soutenue de l'entreprise au cours d'une année marquée par les aléas de la conjoncture économique. Elle est à rapprocher notamment du renforcement de l'offre de service, approuvé par le Stif, sur tous les réseaux. Toutefois, après une hausse continue depuis 1997, cette croissance semble avoir atteint un palier. Globalement, en moyenne sur l'année, la croissance du trafic du week-end (**4,3 %**) est supérieure à celle d'un jour ouvrable (**1,3 %**).

+1,4 %



Avec 1,2 milliard de voyages réalisés en 2002, le Métro enregistre une hausse annuelle de trafic de **1,4 %**.

+1,1 %



Avec 410 millions de voyages en 2002 (259 sur la ligne A, 151 sur la ligne B), le trafic du RER est en augmentation de **1,1 %** par rapport à 2001.

+1,7 %



Le trafic du réseau Bus atteint 968 millions de voyages en 2002 (317 sur les lignes de Paris, 560 sur les lignes de banlieue et 91 sur le Mobilien), affichant une progression annuelle de **1,7 %**. Le trafic voyageurs du réseau Mobilien, constitué des lignes PC1, PC2, TVM et des deux lignes de tramway T1 et T2, s'accroît en particulier fortement avec une hausse de **8,8 %**.

+9,6 %

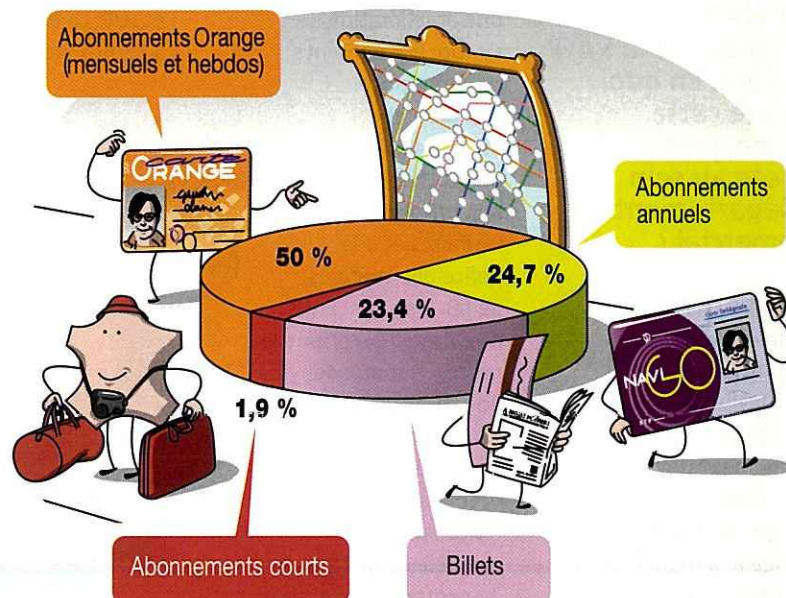
L'année 2002 est marquée par une forte croissance des ventes d'abonnements annuels de **9,6 %**, plus sensible sur l'abonnement de la Carte Intégrale que sur le titre Imagine "R". Logiquement, on enregistre un fléchissement des titres Orange mensuels et hebdomadaires (**-2,8 %**) ainsi que des billets (**-1,4 %**). Fin décembre 2002, 1 364 million de clients étaient porteurs d'un abonnement annuel.

+1,2 %

À prix de référence identiques, les recettes totales brutes enregistrent une hausse de **1,2 %** entre 2001 et 2002. L'actualisation provisoire des résultats conduit à un montant de recettes de 2 653 millions d'euros pour l'année 2002 avec la répartition suivante par grandes catégories de titres :

■ Abonnements annuels : **24,7 %** ■ Abonnements Orange mensuels et hebdomadaires : **50 %** ■ Billets : **23,4 %** ■ Abonnements courts : **1,9 %**

NADINE GUÉRIN



Les sites radio

De Saint-Ouen-l'Aumône à EuroDisney, quarante-cinq sites sont actuellement installés en Ile-de-France, et quatre autres le seront en 2003. Pour la plupart – environ près de 80 % d'entre eux –, ils le sont sur des lieux qui n'appartiennent pas à la RATP : immeubles privés, commerciaux, d'EDF ou de l'office HLM, châteaux d'eau... De son côté, la RATP loue des emplacements aux opérateurs de téléphonie mobile (centres bus...). Les conventions d'installation sont préparées et signées entre le propriétaire et le département du Patrimoine.

Responsable de l'installation des sites radio destinés à couvrir les zones de circulation des bus en Ile-de-France, Pascal Lebret ne craint pas le vertige. Portrait.

Un homme sur le toit

Après trente années passées en souterrain, à la maintenance radio, Pascal Lebret a souhaité remonter en surface. C'est ainsi qu'aujourd'hui son travail l'amène sur des immeubles ou tours de près de 200 mètres de hauteur. Il est en effet responsable, à SIT, de l'installation des sites radio chargés de couvrir les zones de circulation des bus dans toute l'Ile-de-France pour les systèmes SIEL et Altaïr. Si le voyageur sait que son bus arrive dans deux minutes, c'est un peu grâce à lui... Une fois que l'ingénierie radio de SIT a défini la zone où installer un site radio, le travail de Pascal commence. À lui d'aller sur le terrain pour trouver l'endroit approprié puis obtenir l'accord du propriétaire d'immeuble, démarche qui paraît simple mais se révèle extrêmement compliquée dans la réalité. Car la RATP n'est pas seule et doit compter avec les opérateurs de téléphonie mobile : SFR, Orange et Bouygues... La place est chère sur les toits ! De plus, la pose d'antennes suscite des inquiétudes pour la santé et les propriétaires hésitent à donner leur accord. « Parfois, raconte Pascal, la décision est vite prise, mais cela peut aussi prendre jusqu'à deux années pour finir par un refus. Il faut alors trouver des solutions pour ne pas retarder la mise en service de SIEL sur les lignes de bus prévues. »

Une obsession de la sécurité

Si l'installation du site est confiée à des entreprises extérieures, Pascal reste responsable du chantier et se soucie également de la maintenance du site qui doit s'effectuer en toute sécurité. Car le danger est présent en haut des tours ou châteaux d'eau, « surtout au moment de la prospection, quand les immeubles n'ont pas de protection. Il faut être en permanence sur le qui-vive. Mais on apprend rapidement les gestes à faire ». Pascal est équipé comme un alpiniste à flanc de montagne : « Ce métier exige une grande maîtrise de soi, une obsession de la sécurité de chaque instant. » Il reconnaît également que « les conditions d'exercice de son métier l'ont conduit à voir les choses autrement, même dans sa vie privée, et à avoir plus conscience des risques parfois encourus ».

SIMONE FEIGNIER

GILLES ALLIGON/DGC-AV

Météor, l'entreprise se mobilise

Dans la nuit du 14 au 15 février, un affaissement de terrain s'est produit, sans faire de blessé, dans la cour du groupe scolaire Auguste-Perret (13^e arrondissement) située au-dessus du chantier Météor. Retour sur une crise bien gérée.

Immédiatement après l'effondrement brutal de la couverture calcaire du futur ouvrage de l'atelier, soit près de 3 000 mètres cubes, une cellule de crise réunissant la mairie de Paris, la préfecture de police, les pompiers, la RATP et l'entreprise Bouygues se tient sur les lieux de l'incident. Un périmètre de sécurité est mis en place. Les familles logées dans le groupe scolaire (directrice de l'école, gardiens...) sont évacuées, et l'avenue de Choisy est interdite à la circulation automobile sur une courte partie. « *La RATP assume entièrement la responsabilité de cet accident d'une gravité exceptionnelle, tant vis-à-vis de la Ville que de ses habitants* », déclare sur place Jacques Rapoport, directeur général adjoint de l'entreprise. Neuf agents du GPSR participent à la sécurité du site, comme lors de tout incident majeur.

Rassurer les habitants

Dans la soirée du samedi au dimanche, une quarantaine d'agents du GPSR distribuent de l'information dans les immeubles riverains, invitant les habitants à la réunion d'information organisée par la mairie de Paris. Des agents de l'équipe d'infos voyageurs CMI. RATP viennent renforcer les équipes de la plateforme téléphonique de l'Hôtel de Ville afin de répondre aux questions. Dès le lundi 17 février au matin, un bus d'accueil et d'information provenant du centre de Lebrun est installé à l'entrée principale du chantier. De 10 à 19 heu-



L'affaissement de terrain s'est produit, sans faire de blessé, dans la cour du groupe scolaire Auguste-Perret, situé au-dessus du chantier de construction du futur atelier des trains de Météor.



Dès le lendemain de l'accident, la RATP a installé, près du chantier, un bus d'accueil et d'information pour les riverains et a assuré le transport des élèves vers leurs nouvelles écoles.

res, il est tenu par des agents de JUR, PIL et de la DGC pour rassurer et recueillir les déclarations des habitants ayant constaté d'éventuels dégâts dans leur appartement. Les questions se bousculent, comme le racontent les agents présents sur le bus info... « *L'ouverture de la station Olympiades est-elle remise en question, ou simplement retardée? Certains avaient ressenti par le passé des vibrations importantes dans leur appartement: est-ce un signe précurseur? D'autres souhaitent des plans de la situation des travaux pour envoyer à des parents en province afin de les rassurer. Les gens demandent qu'un expert passe, au cas où, pour être tranquilisés. Surtout, tous ont envie de parler, de raconter.* » Une permanence juridique téléphonique est installée via le standard téléphonique de l'entreprise, de 9 à 19 heures. Jeudi 20, l'immeuble du 101 de l'avenue de Choisy qui jouxte l'école est évacué à titre préventif. Les quinze familles sont relogées par la ville de Paris et prises en charge par la RATP dans deux hôtels voisins. Le groupe scolaire Auguste-Perret – le plus important de Paris avec trente-cinq classes au total – est fermé jusqu'à la rentrée des classes de septembre. Dès le retour des vacances de février, les 950 enfants ont donc été répartis dans d'autres établissements par la mairie de Paris et le rectorat. Pour ne pas perturber les enfants, la constitution des classes autour de leurs enseignants est conservée. La RATP se chargeant d'accompagner les élèves dans leurs nouveaux établissements grâce à trente-cinq

bus provenant de différents centres et mis à disposition par Bus jusqu'en juin 2003. Enfin, dans le même temps le maire de Paris, Bertrand Delanoë, a demandé à la direction du Bureau de recherches géologiques et minières (BRGM) des informations sur l'état du sous-sol parisien. Cette mission, confiée au directeur du BRGM, vise à « *éclairer la ville sur l'état général du sous-sol* » et à la « *conseiller sur les méthodes à mettre en œuvre pour traiter les problèmes éventuels et assurer la sécurité des constructions* », a

indiqué Bertrand Delanoë. La ville de Paris a déposé un référé devant le tribunal administratif de Paris. Par ailleurs, le ministre des Transports a chargé le conseil général des Ponts et Chaussées de mener une enquête administrative sur les circonstances de l'incident. Enfin, Anne-Marie Idrac a chargé la DGMRS* de l'enquête interne.

* Délégation générale à la maîtrise des risques systèmes.

SIMONE FEIGNIER ET YAN RODRIGUEZ

3 questions à Francis Guittonneau, directeur du département PIL

Comment expliquez-vous cet accident?

Des investigations géotechniques avaient été menées, avant les travaux, tant auprès de la Ville de Paris, du service de l'Inspection des carrières que dans nos propres archives. Des puits d'essai et des sondages ont ensuite été réalisés pour étudier le sous-sol. Les résultats ne nous avaient pas permis de localiser cette zone de calcaire de très mauvaise qualité, juste au-dessus de l'atelier, ouvrage de grande largeur (15 mètres).

Les riverains doivent-ils s'inquiéter?

Pendant tout chantier souterrain, il se produit des mouvements millimétriques en surface. Ce ne sont heureusement absolument pas des signes avant-coureurs d'un risque sur les habitations. L'effondrement lui-même a provoqué

une onde de choc qui s'est propagée dans tout le quartier et a pu causer de petites fissurations ne présentant toutefois aucun danger.

Quelles ont été les mesures prises à la suite de l'effondrement?

Nous assurons une surveillance permanente du périmètre de sécurité ainsi que des relevés topographiques de nivellement réguliers. Depuis l'incident, aucun mouvement anormal n'a été détecté. La zone nord-est, située sous l'avenue de Choisy, a été consolidée par remplissage avec des graviers et un béton spécial pour permettre sa réouverture rapide. En fonction des résultats des expertises, nous allons établir un nouveau calendrier de reprise des travaux.

Les sept sommets de

Jorasses, Esterel, Chartreuse, Hautacam, Belledonne, Periastre, Dolomites... Sept bâtiments aux noms de sommets alpins composent le site de Val-de-Fontenay. Expédition !

1 ESTEREL

Abrite 270 pers. du département EST, l'APMJC et 150 pers. encore à venir sur les cinq étages de l'immeuble.

2 CHARTREUSE

350 pers. des départements EST et M2E, la médecine du travail et l'espace santé de GIS sur les cinq étages de l'immeuble

3 BELLEDONNE

350 pers. des départements EST et M2E sur les cinq étages de l'immeuble.

4 PERIASTRE

430 pers. du département PIL, le centre de tri et la reprographie (ensemble de l'immeuble).

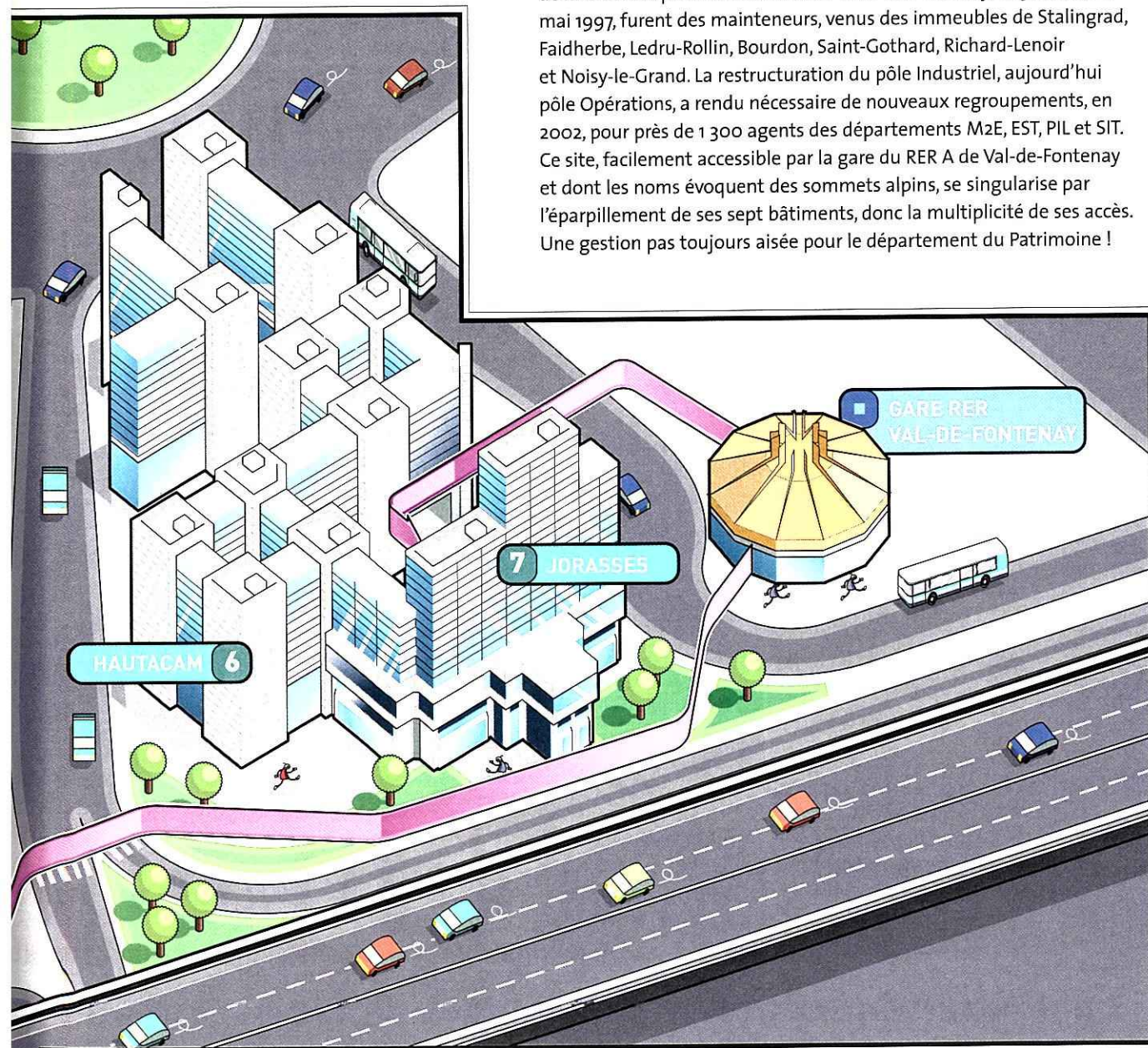
5 DOLOMITES

Une antenne du CRE, avec la bibliothèque (Slam).



Val-de-Fontenay

Avec près de 2 000 personnes – 1 915 exactement au début de 2003 –, le site de Val-de-Fontenay est aujourd'hui le premier site tertiaire de la RATP. Les premiers à s'installer à Val-de-Fontenay, de juin 1996 à mai 1997, furent des mainteneurs, venus des immeubles de Stalingrad, Faidherbe, Ledru-Rollin, Bourdon, Saint-Gothard, Richard-Lenoir et Noisy-le-Grand. La restructuration du pôle Industriel, aujourd'hui pôle Opérations, a rendu nécessaire de nouveaux regroupements, en 2002, pour près de 1 300 agents des départements M2E, EST, PIL et SIT. Ce site, facilement accessible par la gare du RER A de Val-de-Fontenay et dont les noms évoquent des sommets alpins, se singularise par l'éparpillement de ses sept bâtiments, donc la multiplicité de ses accès. Une gestion pas toujours aisée pour le département du Patrimoine !



INFOGRAPHIE STÉPHANE JUNGERS

6 HAUTACAM

120 pers. du département PIL aux 4 et 5^{es} étages.

7 JORASSES

40 pers. du département PIL, 320 pers. de M2E sur la totalité de l'immeuble.

p.14 Information et prévention : tout ce qu'il faut savoir sur la crue du siècle.

p.16 Le PPRI est le plan de protection élaboré par la RATP. Mode d'emploi.

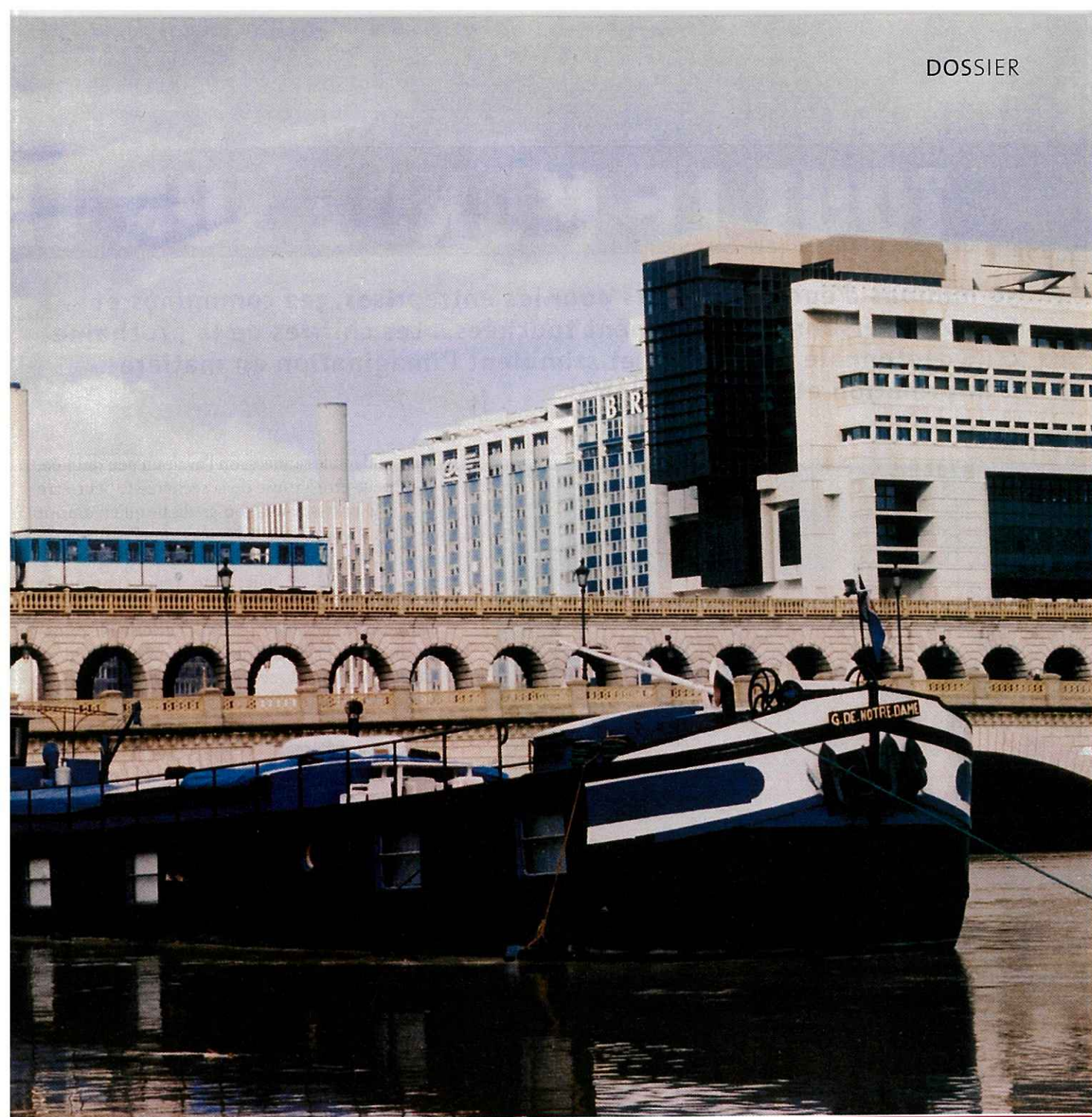
p.19 Quatorze hôpitaux touchés, huit mille quatre cents lits indisponibles... Le point sur les plans d'évacuation.

Dossier

RÉALISÉ PAR PATRICK COUPECHOUX

CRUE DU

Cela paraît inévitable, statistique. Une crue semblable à celle de 1910 devrait avoir lieu à Paris et en Ile-de-France dans les prochaines années. Exposée par ses réseaux souterrains, la RATP a pris quelques longueurs d'avance pour éviter le pire.



SIÈCLE : PARIS coule-t-il ?

TOUT LE MONDE SUR LE

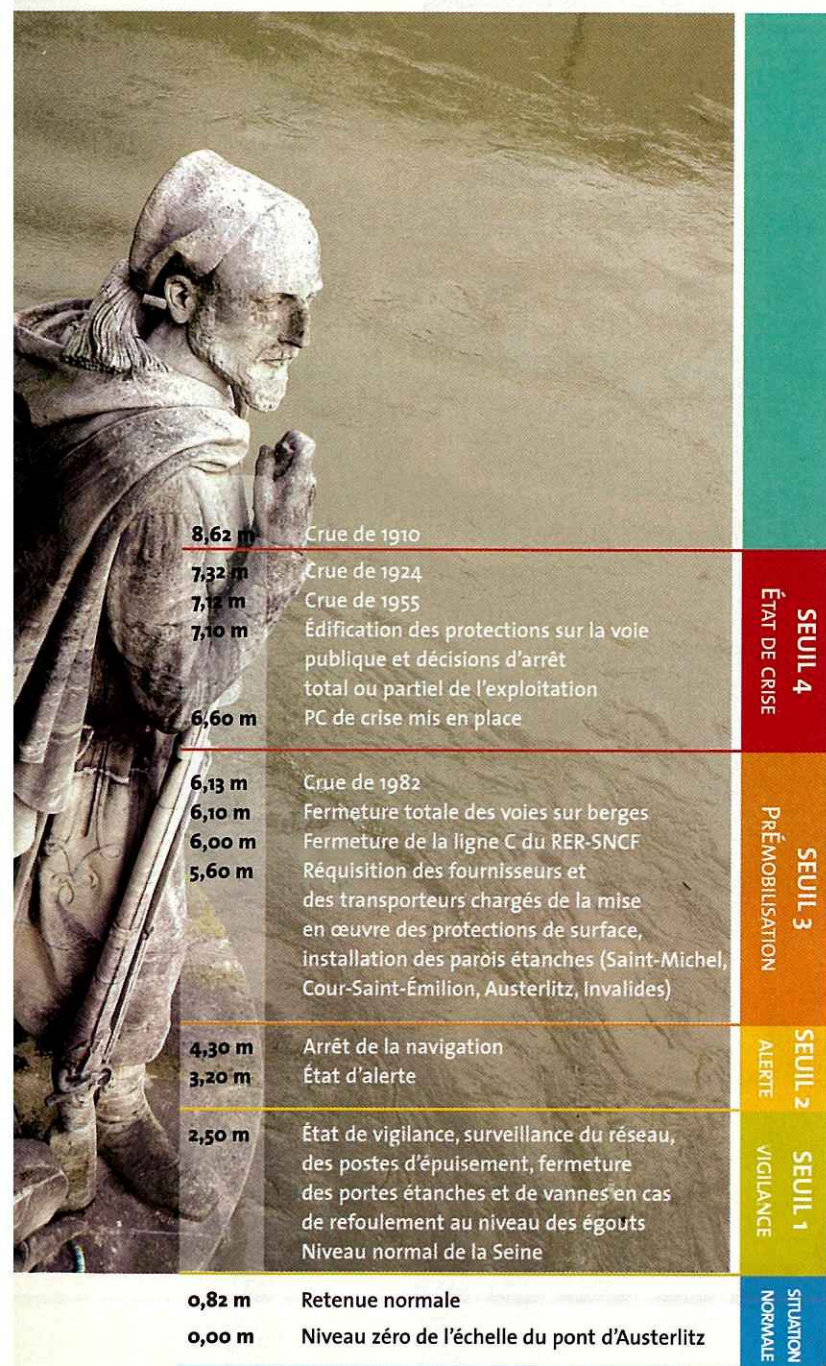
50 millions d'euros de dégâts pour les entreprises, 322 communes et 650 000 personnes directement touchées... Les chiffres de la prochaine crue centennale font frémir et stimulent l'imagination en matière d'information et de prévention.

Pendant des années, on l'avait un peu oubliée, peut-être à cause de la sécheresse, peut-être par paresse aussi, on se disait qu'en amont de Paris il y avait des barrages qui nous protégeraient... Et puis, en quelques années, l'on a pris conscience de ce fait : une crue centennale – c'est-à-dire qui arrive statistiquement une fois par siècle en moyenne – serait une véritable catastrophe pour Paris et l'Île-de-France. Or, la dernière inondation de ce genre a eu lieu en 1910, la Seine au pont d'Austerlitz était alors montée à 8,62 mètres, on se déplaçait en barque rue des Fossés-Saint-Bernard et dans le quartier de Saint-Lazare, la gare d'Austerlitz était sous les eaux... On n'avait jamais vu cela depuis 1658, l'année où le fleuve avait atteint la cote de 8,96 mètres à l'actuel pont d'Austerlitz...

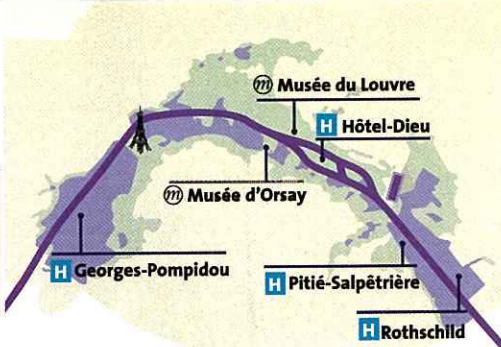
Le réveil a donc été assez brutal. Il faut rappeler que, jusqu'en 2000, les permis de construire dans la région parisienne pouvaient être obtenus dès lors que les risques d'inondation étaient estimés sur la base de la crue de 1955, qui n'avait atteint que 7,12 mètres... C'est ainsi que l'Hôpital européen Georges-Pompidou, en cas de centennale, serait entouré d'eau et inutilisable... En 1998, les Grands Lacs de Seine publient une étude, menée durant huit ans, dans laquelle ils évaluent les dommages d'une crue centennale à 12 milliards d'euros. Ils expliquent surtout que les barrages qu'ils gèrent, en amont de Paris, seraient d'un secours limité pour éviter la catastrophe. Ils permettraient d'abaisser d'environ 60 centimètres la ligne d'eau dans la capitale, ce qui ne serait pas négligeable – une économie évaluée à 3,8 milliards d'euros –, mais insuffisant

GRANDS LACS DE SEINE

L'Institution interdépartementale des barrages réservoirs du bassin de la Seine (IIBRBS) – appelée aussi Grands Lacs de Seine – est un établissement public chargé d'exploiter les barrages et les réservoirs servant à écrêter les crues (Der-Chantecoq sur la Marne, Amance et Le Temple sur l'Aube, Orient sur la Seine et Pannecière sur l'Yonne) et à soutenir les étiages.



PONT



Carte des principaux musées et hôpitaux de la capitale qui devront être évacués.

au regard de l'importance de la crue. L'année suivante, en 1999, c'est la chambre de commerce et d'industrie de Paris qui publie à son tour une étude, dans laquelle elle évalue les dégâts pour les entreprises d'Ile-de-France à 50 milliards d'euros.

En fait, on s'aperçoit, non sans un certain effroi, qu'une telle crue aurait des conséquences encore plus graves qu'en 1910. À l'époque, on se chauffait au charbon, on pouvait s'éclairer à la bougie, les caves ne contenaient que du vin et du bois, les trains roulaient à la vapeur, les hôpitaux, le long de la Seine, étaient peu nombreux... Aujourd'hui, les sous-sols renferment des câbles électriques, des PC, des salles informatiques, des réserves de musées, les habitants ont abandonné depuis longtemps le poêle à charbon, les trains et les métros roulent à l'électricité, on ne saurait vivre sans carte bancaire, sans électronique, la paralysie pourrait donc être totale... Est-ce à dire que ce scénario catastrophe est imminent? Pas sûr: si l'on sait que la crue centennale arrivera, on ne sait pas quand. Dans une semaine, un mois, dix ans, cinquante ans... La Loire, par exemple, en a connu trois en vingt ans au XIX^e siècle – en 1846, 1856 et 1866 –, mais aucune depuis. Certains pensent néanmoins que la situation ressemble bougrement à celle de 1910: pluies abondantes, sols gorgés d'eau, nappes phréatiques pleines... Pourtant, Anne Guillon, de la Diren*, se veut un peu plus rassurante. « Pour qu'une centennale intervienne, explique-t-elle, il faut qu'il y ait une certaine concomitance de facteurs: par exemple, que la Seine, la Marne, l'Yonne et l'Aube atteignent en même temps leur plus haut niveau. » Certes, cela arrivera un jour... Ce qui constitue, au fond, une très bonne raison pour s'y préparer. Comment? En attendant la réalisation d'aménagements nouveaux qui pourraient limiter les effets des crues sans toutefois pouvoir les empêcher.

Chargée du service d'annonce des crues, la Diren prépare un nouveau dispositif destiné à améliorer la prévision. Elle possède, réparties sur l'ensemble du bassin Seine-Normandie, cent quinze stations de mesure, dont une quinzaine peuvent faire de la prévision grâce à un modèle informatique assez simple. « Notre idée, poursuit Anne Guillon, est de transformer le plus rapidement possible nos centres de mesure en centres de prévision, c'est-à-dire capables de prévoir, à trois jours, la montée des

PSSI

Il s'agit d'un plan de secours à la différence des PPRI, plans de prévention contre les inondations, départementaux, qui fixent notamment les zones constructibles et les contraintes d'urbanisme. Les acteurs concernés ont cinq ans pour se mettre en conformité.

eaux. » Par ailleurs, sous les auspices de la préfecture de police, les pouvoirs publics ont entrepris de tout mettre en œuvre pour limiter les effets d'une crue majeure, pour organiser les secours et faciliter le retour à la normale en Ile-de-France. C'est à la préfecture de police que se réunissent depuis plus d'un an les partenaires concernés: les préfetures de la région, la Ville de Paris, les services régionaux de l'État, l'Assistance publique, les grands opérateurs, au premier rang desquels la RATP a joué un rôle moteur, mais aussi EDF, France Télécom, SNCF... Tous contribuent à la réalisation d'un plan de secours spécialisé inondations de zone – le PSSI – pour les huit départements franciliens. Les grands opérateurs et les acteurs économiques – entreprises, banques – sont fermement invités à prendre eux-mêmes les mesures nécessaires. Car il s'agit bien de faire face à la crue, faute de pouvoir l'empêcher.

STATIONS DE MESURE

Dans les services d'annonce de crues, on utilise des observateurs, souvent des éclusiers, qui vont relever le niveau des eaux et des stations automatiques constituées de capteurs, d'une boîte électronique, de panneaux solaires et d'un modem. Chaque jour, les informations sont envoyées au siège de la Diren à Paris.



Lors de la conférence de presse du 4 décembre 2002, le préfet de police Jean-Paul Proust, Anne-Marie Idrac, présidente de la RATP, et Bertrand Delanoë, maire de Paris, ont exposé les différents plans d'action pour sauver la capitale des eaux.

* Diren: les directions régionales de l'environnement dépendent du ministère de l'Environnement.



MOBILISATION GÉNÉRALE

Très tôt, la RATP a pris des dispositions pour affronter la montée des eaux. La mission Crue a élaboré un plan de protection, le PPRI, mis en place selon un scénario très précis.

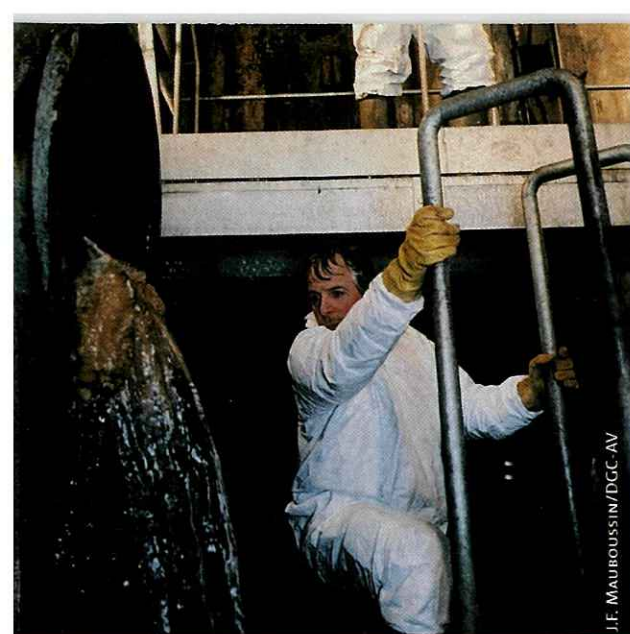
Crue, mode d'emploi

- Empêcher l'eau d'envahir les installations;
- Sécuriser les stations de pompage afin de pouvoir faire évacuer le plus vite possible l'eau qui aura malgré tout réussi à s'infiltrer ou provenant des égouts ou des nappes phréatiques;
- Mettre le matériel roulant à l'abri, ce qui semble *a priori* assez facile, les trains étant ramenés au sec en bout de ligne non inondée;
- Faire redémarrer l'exploitation le plus vite possible après la décrue. Un plan de redémarrage vient d'ailleurs d'être transmis au Syndicat des transports d'Ile-de-France afin qu'il puisse se faire d'une façon coordonnée dès que les pouvoirs publics auront donné leur feu vert.

Une fois toutes les précautions prises, un certain nombre de lignes pourraient être exploitées dans des conditions particulières. Cela dépendra des décisions prises par les autorités: Stif, préfecture de police...

Il est bien entendu que l'accès aux stations situées dans la zone inondable resteront fermées.

Il faut reconnaître que du point de vue de la prise de conscience des risques de crue, la RATP a eu une bonne longueur d'avance. C'est un peu normal, le métro traverse souvent la nappe phréatique et le tunnel est alors plus ou moins dans l'eau. Par exemple, les portes étanches, blindées, qui se trouvent dans les galeries et les locaux techniques ont toujours existé. « *Mais il faut bien dire*, admet Michel Privat, le "Monsieur Crues" de la RATP, *que pendant des années, tout cela était un peu tombé dans l'oubli.* » Par exemple, en 1998, lorsque l'on a commencé de faire l'état des lieux, on s'est aperçu que certaines portes étanches ne l'étaient plus vraiment, que les stations de pompage, « les postes d'épuisement », n'étaient pas toujours sécurisées et parfois d'une puissance très insuffisante. La direction générale a donc décidé dès 1996 de revoir les plans et à la suite d'un premier tour de piste, a désigné à l'automne 1997 un responsable chargé de remettre de l'ordre dans tout cela. Dans un premier temps, il s'est agi de faire l'état précis des lieux. Cela a duré deux ans... « *Nous avons fait l'inventaire de toutes les entrées d'eau possibles*, explique Alain Caire, directeur du département Environnement et Sécurité à la RATP. *Nous avons sorti tous les plans que nous avons comparés avec la cartographie des crues fournie par la Diren, puis nous sommes allés vérifier sur le terrain.* » Cette action est évidemment sans fin, de nouveaux ouvrages sont construits, d'autres sont modifiés et, à chaque fois, il faut vérifier et actualiser... Au total, on a listé plus de quatre cents ouvrages à protéger. Des entrées de métro et de RER, bien sûr, mais aussi des grilles d'aération et de ventilation, des débouchés de locaux techniques sur le trottoir, des passages communs avec des tiers, par exemple les accès directs au métro à partir des



J.F. MAUROUSSIN/DGC-AV

L'inspection des installations à protéger en priorité a duré deux ans. Au total, ce sont près de quatre cents ouvrages qui devront être soustraits à la montée des eaux.



GÉRARD DUMAX/DGC-AV

À 6,60 M

grands magasins, ou les correspondances entre Austerlitz et Invalides de la ligne C du RER – qui de toute façon sera noyée, au-delà de 6 mètres, pour éviter que l'ouvrage trop fragile ne cède sous la pression de l'eau... À partir de ces constats, il a fallu mettre en œuvre un plan d'action pour se protéger.

Il se nomme le PPRI, plan de protection contre les risques d'inondation (qui doit être accordé avec le plan anticrues des préfetures). Le plan prévoit d'abord des moyens techniques. Les portes blindées ont été réparées ou changées et les stations de pompage sécurisées – les armoires électriques ont notamment été placées en hauteur – et leurs capacités renforcées. La RATP a également fait préfabriquer des batardeaux (des digues provisoires), étanches, qui seront installés autour de la gare de Lyon. Elle a également décidé de monter des murs en parpaings pleins tout autour des stations de métro ou des grilles de ventilation. « Il est prévu que nous puissions les monter en moins de soixante-douze heures », indique Michel Privat. Des stockages intermédiaires sont envisagés dans huit endroits différents, répartis dans Paris, l'un d'eux est notamment situé dans le quartier de Saint-Lazare qui avait été inondé en 1910 du fait des remontées par les égouts. Pour l'heure, certains éléments tels les parpaings pleins sont stockés dans la région de Château-Thierry, loin de tout risque de crue, et ils seront acheminés à Paris avec le ciment, les bâches, etc., par semi-remorques. Si l'eau monte au-delà d'un niveau prévu à 7,10 mètres, on installera des murs en L, en béton préfabriqué, qui sont déjà stockés du côté de Brie-Comte-Robert et qui seront utilisés autour de certains postes de redressement électriques et autour de la gare de Lyon ne serait-ce que... pour protéger la Maison de la RATP.

Le PPRI, un plan en béton

Poste de commandement de crise

Pour la prise de décision de lancement de l'édification des protections étudiées selon les prescriptions. Suivi de l'évolution de la montée des eaux.

Gestion de l'installation des protections

Application stricte des consignes locales et des procédures techniques par les lignes.

Les moyens mis en œuvre :

- 450 agents de la RATP et 400 personnes d'entreprises extérieures ;
- 487 murs en L préfabriqués ;
- 68 000 parpaings, soit 1 360 palettes ;
- 1 300 tonnes de mortier, soit 32 500 sacs ;
- 530 mètres carrés de béton ;
- 10 000 mètres de madriers (bastaings)
- de 100 à 150 camions (semi-remorques et petits tonnages).

Tout cela devra suivre une chronologie très stricte. « À 2,50 mètres, explique Michel Privat, nous sommes au seuil de vigilance ; à 3,20 mètres, c'est le niveau d'alerte et à 5,60 mètres je mobilise les agents et les entreprises, c'est-à-dire qu'ils doivent se tenir prêts à intervenir. Futilise alors la cote annoncée pour le lendemain, avec une tendance à la hausse, même si elle n'est pas justifiée. À 6,60 mètres, nous déclenchons l'état de crise et à 7,10 mètres, nous commençons les travaux autour des ouvrages les plus sensibles. Ensuite, nous continuons en fonction de l'évolution de la crue. À raison d'une progression de la hauteur d'eau de 50 centimètres par jour, nous devons avoir tout construit en soixante-douze heures. » Tout a été prévu sur la base de la grande crue de 1910. Encore faut-il que la prochaine ne soit pas plus importante...

ÉVACUATION SUR ORDONNANCE



En cas de crue record, huit hôpitaux, comme, ici, l'hôpital Georges-Pompidou, devront fermer leurs portes, impliquant le transfert des malades vers d'autres établissements.

Quatorze hôpitaux seraient touchés par une crue de l'ampleur de celle du siècle dernier, soit 8 400 lits indisponibles. Comment seront alors pris en charge les malades ? Réponses.

Du côté des hôpitaux parisiens, les choses sont relativement simples: en cas de crue comparable à celle de 1955 – c'est-à-dire avec un niveau de 7,20 mètres –, sept établissements seraient directement touchés, 18 % des capacités en court séjour et 11 % en long seraient affectées. Dans le cas d'une crue comme celle de 1910 – à 8,62 mètres –, vingt et un sites seraient touchés, dont quatorze grands hôpitaux – Pitié-Salpêtrière, Mondor, Saint-Antoine, Hôtel-Dieu, Ambroise-Paré, Beaujon, Georges-Pompidou... – et 41 % des lits en court séjour et 30 % en long séjour seraient indisponibles. Soit 8 400 lits sur 25 000. Les chiffres parlent d'eux-mêmes: la grande crue ferait friser au système hospitalier d'Ile-de-France la catastrophe... Alors, comment y faire face? D'abord, avec de la rigueur et de la méthode. Il s'agit de définir, en premier lieu, à partir de quand un établissement peut fonctionner ou non. « *Seront fermés*, explique Patrick Camphin, de la direction de la politique médicale à l'Assistance publique, *les établissements inondés ou inaccessibles, ceux qui seront privés d'électricité et d'eau potable; ne pourront éventuellement continuer à fonctionner que les établissements qui seront privés de chauffage, en fonction des malades qui y sont hospitalisés.* » Bref, au total, huit hôpitaux fermeront leurs portes. À partir de là, il faudra évidemment revoir

toute l'organisation sanitaire de la région, avec une double mission: maintenir l'accueil des malades en urgence et assurer la continuité des soins pour les patients. Trois sites – au sec – seront réservés aux urgences lourdes: Bicêtre, Lariboisière et Necker, tandis que dix autres maintiendront un service d'urgence normal. Les interventions programmées – par exemple, un bilan ou une consultation pour une cataracte – seront annulées et lorsque les patients pourront rentrer chez eux, ils le feront, l'objectif final étant de libérer un maximum de lits. Le transfert des malades hospitalisés dans les établissements touchés se fera vers des hôpitaux proches. Par exemple, les patients de Georges-Pompidou iront vers Saint-Joseph, Broussais, Bécère et Saint-Michel, accompagnés de leur personnel médical et soignant, qui devra se déplacer avec eux. Le transport s'effectuera avec les véhicules des Smur – pour les urgences en particulier –, qui dépendent de l'Assistance publique, et des ambulances privées qui seront pour l'occasion réquisitionnées par la préfecture de police. Évidemment, tous ces mouvements devront être réduits au minimum. « *Chaque fois que nous pourrions garder sur place des malades*, explique Michel Paoli, délégué aux risques techniques de l'Assistance publique, *nous les garderons.* »

Reste qu'il faudra être sûr que l'électricité sera maintenue dans les établissements qui continueront de fonctionner. EDF travaille à un plan d'urgence, exposé aux réunions de la cellule « inondations » à la préfecture de police. Sept postes sources prioritaires ont été identifiés, trois ont déjà été aménagés pour continuer à fonctionner en cas de grande crue: Nanterre (pharmacie centrale des hôpitaux), Salpêtrière et Cochin.



Le déménagement des réserves des musées situés le long de la Seine a débuté le 13 février et devrait s'achever le 7 avril 2003.

CHEFS-D'ŒUVRE AU SEC

Un vaste déménagement a commencé pour préserver les réserves des musées exposées à la crue.

Ce n'était pas arrivé depuis 1940... Cette année-là, une grande partie des œuvres des musées parisiens avaient été déménagées afin de les soustraire à la convoitise de l'occupant. Aujourd'hui, il ne s'agit nullement d'une débâcle, mais du déménagement, sans précédent, de près de cent mille œuvres – sculptures, peintures, gravures, affiches du musée de la Publicité, vêtements du musée de la Mode, et même une bouche de métro sculptée par Hector Guimard... – pour les protéger de la crue centennale annon-

cée. Le déménagement concerne les réserves des musées situées le long de la Seine, le Louvre, Orsay, les musées de l'Union centrale des Arts décoratifs, le centre de recherche et de restauration des musées de France et l'École nationale supérieure de beaux-arts. Il a commencé le 13 février et il devrait s'achever le 7 avril. Dans un premier temps, les œuvres seront installées dans un bâtiment aménagé pour les recevoir, dans le nord de Paris, mais le ministre de la Culture entend bien que, dans les quatre ans qui viennent, une solution définitive soit trouvée, afin que les conservateurs et les chercheurs puissent avoir facilement accès à elles. Il a demandé à ses services de mener une étude sur le sujet. Elle doit tout envisager, y compris la possibilité de réaliser des réserves étanches dans les musées existants.



Durant neuf jours, du 20 au 28 janvier 1910, Paris a connu une crue d'une ampleur exceptionnelle. Les conditions météorologiques à l'origine de cette crue sont apparues dès l'automne 1909, avec une fin d'année très humide, suivie par un événement pluvieux très important durant une vingtaine de jours en janvier 1910. Le 28 janvier, après douze jours de montée continue, le niveau de la Seine atteint 8,62 mètres au pont d'Austerlitz, soit 6 mètres au-dessus de la cote d'alerte. L'eau paralyse alors la ville. De jour en jour, de nouveaux quartiers sont gagnés par la crue, bouleversant les habitudes des Parisiens : plus d'électricité, plus de chauffage, métro et trains paralysés, des problèmes de ravitaillement, des milliers de familles à évacuer dans Paris et les banlieues...

Vingt-quatre heures de la vie d'un site

Livraisons, accueil, réservations de salles, petits déjeuners... La logistique d'établissement intervient à tout instant dans la vie des immeubles de la RATP. Exemple à la Maison de la RATP.



▲ 1



▲ 2

1 QUAI DE LIVRAISON

6 h 30 : le quai de livraison s'apprête à recevoir les 8 tonnes de livraisons quotidiennes qui vont de la simple lettre au colis plus volumineux. Au courrier postal extérieur s'ajoutent en effet les livraisons des fournisseurs et la totalité du courrier interne de la RATP, qui transite obligatoirement par « le quai de livraison ». Pour assurer ce service jusqu'à 17 h 30 : quatre agents et quatorze voitures gérées par MRB-Saint-Ouen. **Tél. : 82 006 ; fax : 64 778.**

2 PRESTATAIRES DE SERVICES

7 heures : les premières réunions se préparent. Café, thé, jus de fruits et sacro-saintes viennoiseries, doivent être à disposition dans les salles dès l'arrivée de leurs occupants, sinon attention aux réclamations ! À la demande, l'équipe des cinq prestataires fournit également les équipements audiovisuels et agence les salles selon les besoins. Une « remise en état » de ces locaux est prévue à midi et en fin d'après-midi. Fin du service de prestations à 16 h 49. **Tél. : 83 500 ; fax : 83 900.**



▲ 3

3 ACCUEIL

7 h 30 : Lyon-Bercy s'éveille et les premiers voyageurs arrivent à l'accueil C, côté rue de Bercy : « C'est où la consigne pour les valises ? » « Les voies, c'est de quel côté ? » « Non, ici c'est la RATP, la SNCF c'est en face, de l'autre côté de la rue. » Et il en sera ainsi jusqu'à 18 h 30, sans oublier les questions sur le quartier, l'espace clients, l'auditorium... Sérénité et amabilité sont de règle, mais attention ! les quatre agents de l'accueil ne sont pas chargés de prendre les plis des coursiers...

Tél. : accueil A, tél. : 82 002 ; accueil C, tél. : 82 001.



▼ 4

4 RÉSERVATION DES SALLES

10 heures : au QG de la Logistique d'établissement rez-de-chaussée du bâtiment C, point quotidien. La liste des réservations pour le lendemain est sortie. Le taux d'occupation des quarante trois salles, où peuvent se réunir mille personnes par semaine, est de 98 %. Ce qui signifie une cinquantaine de fax reçus par jour et des appels téléphoniques ininterrompus pour les deux personnes chargées de ces réservations. Ces mêmes personnes gèrent les clés des bureaux et les badges d'accès au site.

Tél. : 83 500 ; fax : 83 900.



▲ 5

5 RÉCEPTIONS

13 h 15 : l'heure des plateaux-repas. Les quatre agents de l'équipe réception assurent également les commandes auprès des fournisseurs, la livraison des boissons, l'organisation des buffets et cocktails, la mise en place des pots de départ à la retraite... En 2002, ont été livrés : 18 000 bouteilles de Vittel, 10 000 litres de jus d'orange, 160 000 cafés, 3 000 thés, 46 000 viennoiseries, 3 400 plateaux-repas, soit 18 500 personnes servies au cours des buffets ou cocktails.

Tél. : 82 831 ; fax : 83 764.

6 LOGISTIQUE D'ÉTAGE

16 heures : troisième et dernier passage de la journée à l'étage. Ils sont dix prestataires de service de proximité à organiser les arrivées et départs du courrier dans les « gares » situées à chaque étage de l'immeuble. Ce sont eux aussi qui assurent le petit entretien des photocopieurs et signalent toute anomalie se produisant à l'étage, pour le plus grand confort de ses occupants.

Fax : 83 600.

SIMONE FEIGNIER



PHOTOS : BRUNO MARGUERITE / DGC-AV

Navigo en vitesse de croisière

Plus d'un million de validations « sans contact » sont enregistrées chaque jour sur le réseau. La preuve que Navigo entre dans les mœurs des Franciliens.

« **T**iit » pour les uns, « cling » pour les autres, il resterait à inventer une onomatopée pour ce petit son électronique sorti tout droit des valideurs Navigo du métro et du RER. Aujourd'hui, avec 1,2 million de validations par jour – soit une validation sur six – effectuées en mode télé-billettique, ce bruit devenu familier fait désormais parti de l'ambiance sonore des stations et des gares.

« Le bidule qui sonne... »

En ce début d'année 2003, plus de 600 000 voyageurs – 280 000 abonnés à la Carte Intégrale et 340 000 étudiants abonnés Imagine "R" – utilisent le passe Navigo. Si l'on y ajoute les agents actifs et les retraités de la RATP, on approche la barre des 700 000 porteurs de la carte à puce aux couleurs violettes. Jussieu, sur la ligne 10, caractérisée par sa clientèle estudiantine, a été, dès la rentrée 2002, l'une des premières stations, après la ligne 14, à être entièrement équipées de valideurs Navigo. Depuis, quinze gares RER comme Gare-de-Lyon, Bourg-la-Reine et Antony, et quatre grandes stations de métro comme Montparnasse et Gare-de-l'Est ont suivi. Les autres lignes de péage disposent au minimum de deux valideurs Navigo, sachant que l'équipement complet des réseaux ferrés doit s'achever cet été. À cette même période débutera l'installation des premiers valideurs à bord des bus et des tramways. Pour l'heure, en ce vendredi

PHOTOS : DENIS SUTTON/DGC-4V





Navigo en marche

« Pratique, plus rapide, jolie... »
Les utilisateurs du passe Navigo, dont une majorité d'étudiants, semblent conquis par ce nouveau système de validation « sans contact ».

après-midi à Jussieu, Navigo résonne en continu au point qu'au guichet certains demandent comment faire pour obtenir « le bidule qui sonne ». Pour Yann, 21 ans, « Navigo, c'est pratique, je passe directement mon sac au-dessus de la cible ». Minlei, 21 ans : « J'ai glissé ma carte dans mon portefeuille pour être certain de ne pas la perdre. » Marie, 22 ans : « Le passage est plus rapide, puisque auparavant je devais sortir mon coupon Imagine "R". » « Et, en plus, elle est belle notre carte ! », s'exclament Aurélie et Anina, 18 ans, toutes deux étonnées d'apprendre que le « look » Navigo avait déjà remporté deux prix : le Top Com d'or 2002 pour son identité visuelle et une étoile dans la Sélection de l'Observateur 2003 pour l'ensemble du système.

Des ajustements nécessaires

Ces quelques réflexions témoignent de l'accueil positif d'un produit jugé « high

tech » par ses récents utilisateurs. Si, globalement, l'extension du passe Navigo aux étudiants abonnés à Imagine "R" est un succès, comme c'est le cas pour les abonnés à la Carte Intégrale, il n'en reste pas moins que souvent malmené, plié dans la poche arrière du pantalon, en surépaisseur entre la carte de téléphone et la carte d'étudiant, le passage peut être alors refusé. D'où de très nombreuses demandes de service après-vente qui pourraient être évitées.

Pour Jean-Louis Lamalle, chef de projet télébilletique, « Navigo, sous les auspices du Stif, progresse à un rythme commun à tous les transporteurs RATP, SNCF et Optile, imposé par les possibilités de chacun. Au-delà des ajustements nécessaires et relativement minimes pour un déploiement à cette échelle, ce projet francilien, qui trouve ses premières applications dans le transport, pourra également offrir aux voyageurs de nouveaux services adaptés à leur mobilité accrue ».

NADINE GUÉRIN

- 2001 : les premiers clients volontaires parmi les abonnés de la Carte Intégrale reçoivent leur passe Navigo. À la fin de l'année, 50 000 personnes – dont 40 000 agents de la RATP – utilisent quotidiennement leur carte à puce pour une validation « sans contact ».
- 2002 : au fur et à mesure du renouvellement de leur abonnement à la Carte Intégrale, 240 000 clients sont passé à Navigo, auxquels s'ajoutent les 330 000 étudiants abonnés Imagine "R".
- 2003 : la généralisation des titres annuels se poursuit avec l'attribution du passe Navigo aux 300 000 scolaires abonnés à Imagine "R" à la rentrée. À l'automne, débute la validation sans contact à bord des bus.
- 2004 : une seconde étape de la généralisation commence avec l'attribution de Navigo à tous les utilisateurs de la gamme Orange, qu'il s'agisse des forfaits mensuels ou hebdomadaires.
- Horizon 2005 : la généralisation concerne les utilisateurs de carnets de tickets.



Épargne temps : le compte est bon

Instauré par l'accord d'entreprise du 3 juillet 2000, le compte épargne temps (CET) permet de capitaliser du temps pour financer des congés sans solde, la part non rémunérée d'un travail à temps partiel ou un congé de fin de carrière. Après deux ans de période transitoire caractérisée par la possibilité de verser sans limitation les soldes de compte de temps, le dispositif est entré totalement en vigueur le 1er janvier 2003.

UTILISATION DU CET

- Les jours épargnés sur le CET permettent de financer totalement ou en partie les congés suivants : convenance personnelle, sabbatique, d'allaitement ou parental d'éducation, d'éducation, d'accompagnement des personnes en fin de vie, pour maladie, accident ou handicap grave d'un enfant à charge, pour création d'entreprise, individuel de formation. Le CET peut également être utilisé pour financer la part non payée d'un travail à temps partiel (temps partiel conventionnel ou cessation progressive d'activité).
- La durée minimale de prise de congés est de deux mois calendaires non fractionnés. Chaque type de congé conserve ses caractéristiques propres : délais de prévenance, durée, renouvellement, conditions de retour...
- L'agent peut renoncer à son CET. Les droits acquis seront alors progressivement repris dans la limite de dix jours par an jusqu'à l'épuisement du compte.

ALIMENTATION DU CET

- Le CET peut être alimenté exclusivement par journée entière, dans la limite de vingt-deux jours par an, à l'aide de congés annuels (dans la limite de dix jours par an), des jours du compte TS-TC, des jours ARTT, de médaille, de management, de l'ensemble ou partie de la prime de gestion convertie en jours.
- Sous certaines conditions, l'utilisation

du CET peut donner lieu à un versement complémentaire en jours de l'entreprise.

- Jusqu'au 31 mars 2003, il est possible de verser sur le CET les reliquats des jours au 31 décembre 2002, sans tenir compte de la limite des vingt-deux jours annuels. Au-delà de cette date, les règles d'utilisation et d'apurement progressif des reliquats de temps devront être appliquées.

LES BÉNÉFICIAIRES

- Tout agent de l'entreprise appartenant au cadre permanent ou sous contrat à durée indéterminée ayant plus d'un an d'ancienneté peut, s'il le souhaite, demander l'ouverture d'un CET.
- Depuis le 1^{er} octobre 2000, date d'ouverture des premiers comptes, près de quatre mille CET ont été créés. La période écoulée se caractérise essentiellement par l'ouverture et l'alimentation des comptes.

PRINCIPES DE FINANCEMENT

- La période de congé financée par le CET produit les mêmes effets que du temps travaillé au regard de l'avancement, de l'ancienneté, de la retraite, de la détermination des droits à congé annuel, de la prime de gestion, du treizième mois... Ainsi, le débit d'un jour du CET permet de rémunérer non seulement une journée d'absence, mais également l'équivalent de la part de CA et de repos liés à l'ARTT correspondant. C'est pourquoi un jour débité du CET permet de financer 1,2 jour d'absence, la différence de 0,2 intégrant CA et repos.
- La hauteur du financement choisie peut être comprise entre 50 et 100 % de sa rémunération initiale.

NADINE GUÉRIN

DURÉE DE VIE DU CET

- Lorsque le CET comptabilise un crédit de quarante-quatre jours, le titulaire dispose alors de cinq ans pour financer un congé de son choix. Cette durée est allongée à dix ans, à l'expiration de cette période, pour les parents d'enfants de moins de 16 ans ou d'enfants handicapés ainsi que pour ceux ayant des parents dépendants ou âgés de plus de 75 ans. Pendant ces années, il est possible de continuer d'alimenter son CET.
- En cas de départ de l'entreprise (démission, licenciement, réforme...), une indemnité correspondant à la totalité de l'épargne sera versée à l'agent. En cas de décès, cette indemnité sera versée aux ayants droit. En cas de départ à la retraite et quel que soit le nombre de jours capitalisés, ils devront être pris avant la date effective du départ. Ils ne font pas l'objet d'indemnité.

CONTACT

Pour obtenir une information personnalisée sur un projet d'utilisation de leur CET, les agents peuvent s'adresser à leur centre de gestion.



Réinventons la ville ensemble!

Dans la plus belle fresque géante jamais réalisée sur la ville, votre œuvre aura toute sa place. **Imaginez et participez !**

1993/2003
10 ans de prévention éducative

Milka PEPSI Bateaux Parisiens

RATP

Un bout de chemin ensemble.

Dix ans de prévention scolaire, ça se fête !

Grande année pour « Mon territoire, c'est ma ville » qui fêtera, le 3 juin, ses dix ans ! Cette action, menée par la RATP dans les écoles et collèges d'Ile-de-France, en partenariat avec l'Éducation nationale, a pour but d'initier les élèves aux enjeux des comportements citoyens. C'est ainsi que, chaque année, plus de quatre cents agents des réseaux Métro, Bus et RER instaurent le dialogue

avec 28 000 élèves, du CE1 à la 3^e, sur la base de kits pédagogiques ou sous la forme de débats, jeux de rôle, pièces de théâtre ou autres programmes. Il y aura fête à la Maison de la RATP, fête qui sera concrétisée par la création par les jeunes d'une œuvre collective sous forme de fresque, reprenant les projets de toutes les classes ayant suivi un programme de prévention

éducative. La fresque sera inaugurée par la présidente Anne-Marie Idrac qui, à cette occasion, baptisera la Rue intérieure (le nom reste encore à trouver...) en présence de mille élèves et de tous les agents acteurs de la prévention éducative. Les autres élèves seront invitées à Lyon-Bercy tout au long du mois de juin.

Contact - Sophie Gillet, VII,
tél. : 01 44 68 36 14

UNE NOUVELLE LIGNE EN ILE-DE-FRANCE

Inaugurée le 2 décembre, la ligne 540, qui dessert la zone d'activités Victor-Hugo à Saint-Ouen, illustre bien la politique de développement en Ile-de-France menée par l'entreprise et les partenariats qui y sont associés. Desserte sous contrat, la ligne 540 est financée par le Stif et le Giso (groupement interentreprises de Saint-Ouen). Elle répond en priorité aux besoins des douze mille salariés du site en assurant un maillage vers la ligne 13 (Porte-de-Clichy et Porte-de-Saint-Ouen), le PC3 et la ligne C du RER. La 540, équipée de bus Agora, est exploitée par le centre de Pleyel. La navette fonctionne du lundi au vendredi aux heures de pointe, avec une fréquence de six à dix minutes. Elle constitue une première étape d'un projet plus global de développement des transports en commun autour de ce secteur.



UN PCC POUR LA LIGNE 4

BRUNO MARGUERITE/DGC-AV



Le 15 janvier, le PCC intégré de la ligne 4 était présenté à Anne-Marie Idrac. Après avoir félicité les techniciens du transport et tous les agents qui ont contribué à l'installation du PCC, elle a salué l'innovation technique et sociale, puisque l'installation de ce PCC décentralisé s'est accompagnée

d'une transformation de l'organisation de la ligne. Cette mise en service qui permet d'améliorer la régularité des trains et la sécurité du transport est de bon augure pour la certification de la ligne. « *Un objectif qui n'est pas facile mais à portée de la ligne 4* », a conclu Anne-Marie Idrac.

LA RATP ROULE AU DIESEL « VERT »

DENIS SUTTON/DGC-AV



Quatre-vingt-cinq millions d'euros, hors TVA, pour un volume de 140 000 mètres cubes environ : c'est le montant total du marché estimé sur deux ans et conclu par la RATP avec la société BPFrance, après mise en concurrence européenne. Les bus qui, d'ici à la fin 2003, disposeront tous de filtres à particules catalytiques nécessiteront impérativement l'utilisation d'un gazole à très basse teneur en soufre (TBTS). Des mesures en anticipation sur les normes européennes qui entreront en vigueur en 2005.

QUESTIONS POUR UN TRAM

L'enquête d'utilité publique sur le projet de tramway implanté sur les boulevards des Maréchaux Sud a débuté le 25 février pour s'achever le 5 avril. Les habitants des quartiers concernés – entre le pont de Garigliano et la porte d'Ivry – peuvent consulter et donner leur avis sur le projet dans les mairies d'arrondissement.

À LA DÉCOUVERTE DE L'INSERM

En prélude aux « Rendez-Vous Santé » de l'Inserm (Institut national de la santé et de la recherche médicale), qui se sont déroulés du 11 au 31 janvier dans toute la France, la RATP a accueilli les « Rendez-Vous Découverte » du 6 au 10 janvier dans sept stations de métro. Des stands d'information ont donné l'occasion à chacun de s'informer des recherches en cours à l'Inserm et de débattre avec des spécialistes des perspectives ouvertes par leurs travaux. Pour le lancement de cette grande opération nationale, la station Miromesnil a reçu Claudie Haignerrie, ministre déléguée à la Recherche et aux Nouvelles Technologies (au centre sur la photo), en présence de Jacques Rapoport, directeur général adjoint du pôle Opérations.



BRUNO MARGUERITE/DGC-AV

8 MARS

Grande soirée de gala de la Mutuelle RATP, à 20 h 30, au profit de tous les orphelins de la RATP. Avec la participation de Julien Lepers, Daniel Guichard, Michèle Torr, Gilbert Montagné, Gérard Delaleau et l'Orchestre André Cyriel.

Prix des places : 15, 25 et 35 €. Location au 62, quai de la Rapée, 75012. Tél. : 01 49 28 19 61 ou 81 961, ou encore par e-mail : mutuelle@ratp.fr.

22 MARS

Concert de l'Orchestre philharmonique de la RATP, à 20 h 30, salle Gaveau. Au programme, sous la direction de Martin Lebel : ouverture des *Feux d'artifice royaux* de Haendel, *Concerto pour deux cors* de Haydn et *Symphonie n° 6 (Pathétique)* de Tchaïkovski.

UN POSTE DÉDIÉ À SAINT-MAUR

Au premier regard, rien ne distingue le local de la caisse du centre de Saint-Maur, lieu où s'effectue la gestion des titres de transport, d'un autre bureau d'activité tertiaire. Inauguré fin janvier, son aménagement sur mesure résulte d'une collaboration étroite de nombreux partenaires, tant internes – médecin du travail, encadrement local, élu du CHSCT, responsable de la mission Insertion à GIS, correspondant insertion à Bus,

services techniques et intéressés qu'externes : ergonome, fournisseur spécialisé, afin d'adapter le poste de travail d'un agent atteint d'un handicap locomoteur. Cette action, coordonnée par le service social, a été réalisée dans le cadre du protocole d'accord en faveur de l'emploi des personnes en situation de handicap. Elle témoigne du souci de l'entreprise de progresser dans l'insertion du salarié handicapé.



Les principaux acteurs du poste de travail aménagé.

SAINT-GERMAIN COINCE LA BULLE



Fort du succès rencontré l'an passé par les expositions des nominés puis des lauréats du Festival international de la bande dessinée (FIBD) à la station Saint-Germain-des-Prés, la RATP a décidé de poursuivre ses efforts pour favoriser la mise en avant de la jeune création. Saint-Germain-des-Prés, entièrement réservée à la création et située

au cœur du quartier de l'édition, a donc célébré la BD et son célèbre festival en présentant les albums nominés et personnages illustres projetés sur la voûte de la station. Au programme également, quatre expositions de a jeune garde de la bande dessinée présente dans les vitrines de la ligne 14. Hasard ou coïncidence, le FIBD était présidé par le célèbre auteur François Schuiten, par ailleurs scénographe de la station Arts-et-Métiers sur la ligne 11.

LA LIGNE 4 PASSE AU SIEL

SIEL en guise d'étrennes pour les voyageurs de la ligne 4 : en effet, depuis le 1^{er} janvier et après une expérimentation menée courant décembre, SIEL est en service sur la ligne. Il affiche l'heure et le temps d'attente des deux trains à venir. Après la ligne 14 et la ligne 13, équipée en 2001, les prochaines étapes concernent, pour 2003, les lignes 1 et 7. Équipement total du métro avec SIEL, d'ici à 2006.

COMPLÈTEMENT TIMBRÉ



Cette année, le héros de la Fête du timbre (15 et 16 mars), dont la RATP est le partenaire, est Lucky Luke, accompagné de son

inséparable Jolly Jumper. Le timbre émis ce jour-là reproduira la couverture de l'un des albums de Morris, créateur du *Poor Lonesome Cow-Boy*, *Western Circus*. Pour la troisième année consécutive, cette fête se tiendra à la Maison de la RATP, à Paris. Y participeront La Poste, la Croix-Rouge (surtaxe du timbre de 9 centimes d'euros au profit de la Croix-Rouge) et l'association Métro Philatélie. L'argent recueilli sera reversé à l'hôpital pour enfants Robert-Debré.

Agenda

18 AVRIL

Renouveau du Métro, Inauguration de la station Bobigny-Pablo-Picasso, ligne 5.

26 AVRIL

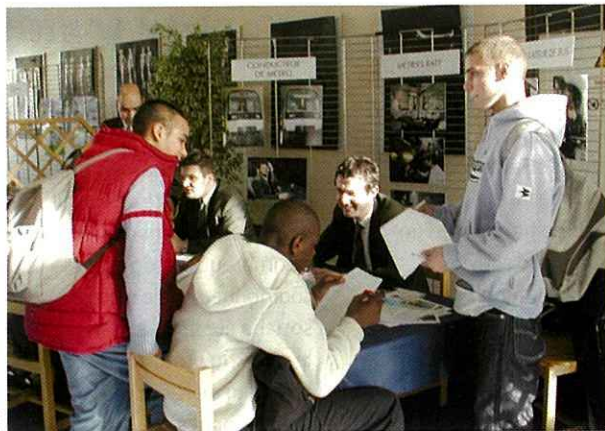
Journées portes ouvertes à l'Atelier de maintenance T (AMT) de Bobigny à l'occasion de ses quinze ans.

4 AU 9 MAI

55^e Congrès mondial de l'UITP à Madrid.

30 MAI

Renouveau du Métro, Inauguration des stations Crimée, ligne 7, et La Chapelle, ligne 2.



DR

DES MÉTIERS POUR DEMAIN

Partir à la découverte de métiers souvent méconnus, « porteurs » en matière d'insertion et d'emploi sur le département, tel était l'objectif de la manifestation organisée par l'inspection académique de Seine-Saint-Denis, avec la participation de la RATP. C'est ainsi que, du 27 au 31 janvier, des agents des départements MzE, EST, MTS et Bus

sont allés présenter, dans quatre lycées, leurs domaines d'activité respectifs : génie climatique et maintenance ouvrage d'art, électricien-caténariste, conducteur de métro et de machiniste de bus ou régulateur. Des interventions coordonnées par l'Agence de développement territorial de la Seine-Saint-Denis.

SIGNOGRAPHIE LIGNE 14

La RATP a confié à des élèves des écoles de la chambre de commerce et d'industrie de Paris : Gobelins, l'école de l'Image et l'Atelier d'étalage de Negocia, un projet pédagogique visant à scénariser le signe et ses graphies sous de multiples formes. Un défi ambitieux que ces jeunes artistes n'ont pas hésité à relever. Le fruit de ce travail a abouti, le 5 février et jusqu'au 31 mars, à l'ouverture de l'exposition

intitulée « SignOgraphie » dans les vitrines culturelles de la ligne 14. Les voyageurs peuvent donc admirer le savoir-faire de ces futurs décorateurs, étalagistes, scénographes produits, photographes, graphistes et autres professionnels de l'image. Avec cette nouvelle manifestation, la RATP poursuit sa politique culturelle et établit un contact entre les voyageurs et les nouvelles tendances de l'art contemporain.

PRÉVENIR LE SUICIDE

Des professeurs, des médecins et des sociologues étaient réunis les 4 et 5 février à la Maison de la RATP, à l'occasion des Journées nationales pour la prévention du suicide avec, en clôture à ce colloque, une intervention de Jean-François Mattéi, ministre de la Santé, de la Famille et des Personnes handicapées.



DENIS SUTTON/DGC-AV

Parmi les nombreux intervenants, Fernand Sebban, directeur de MES, Frédéric Mauriac, chef de service du groupe Eric (urgences psychiatriques), Éric Valmir, modérateur, de France Inter, Michel Debout, président de l'Union nationale pour la prévention du suicide, et Christiane de Beaurepaire, psychiatre, centre pénitentiaire de Fresnes (de gauche à droite).

LA RATP RECRUTE



GILLES ALLIGON/DGC-AV

La RATP propose d'obtenir un BEP maintenance de véhicules automobiles en contrat de qualification. Pour cela, le niveau 3^e est requis et vous devez être âgés de 19 à 25 ans. Après une formation rémunérée de vingt-trois mois ouverte aux filles et aux garçons, un emploi est à la clé ! Pour postuler, il vous suffit d'envoyer une lettre de motivation et un CV avant le 31 mars 2003 à : **RATP-GIS/DCO, secrétariat des contrats de qualification, 23, rue Belliard, 75889 Paris Cedex 18.** Pour en savoir plus : www.ratp.fr

3 + 12 + 7 = RVB

C'est au tour de la ligne 12, après la ligne 3, dont les travaux se sont terminés fin janvier 2003, d'accueillir le chantier du RVB (renouvellement des voies ballastées). La première phase a commencé le 27 janvier sur le secteur Vaugirard-Pasteur. Les travaux entraînant l'interruption du service, chaque soir, entre Mairie-d'Issy et Montparnasse, des navettes sont mises en place. Trois autres phases se succéderont jusqu'à l'automne 2003 : Pasteur- Falguière, Caulaincourt-Poissonniers, puis Poissonniers-Porte-de-la-Chapelle. La fin d'année 2003 verra le RVB gagner la ligne 7 sur le secteur Monge et Mairie-d'Ivry.

REGARDS SUR L'ENFANCE

JEAN-FRANÇOIS MAUBOUSSIN/DGC-AV



« Un Ticket pour le Louvre », l'opération instaurée par la RATP en partenariat avec le musée du Louvre s'est poursuivie pendant les mois de janvier et février avec une série intitulée « Enfances ». Une huitième campagne d'affichage qui a permis de découvrir cinq reproductions – œuvres de Vigée-Lebrun et de van

Ostade, une figurine des Antiquités orientales, une sculpture de Chaudet et une sculpture du Cameroun des salles des Arts d'Afrique, d'Asie, d'Océanie et des Amériques –, chacune d'entre elles étant choisie et commentée par des personnalités d'aujourd'hui. Ainsi Zep, auteur du célèbre *Titeuf*, a conçu spécialement une illustration pour cette campagne. Il a proposé aux voyageurs une interprétation humoristique de la classe d'école de van Ostade. Au côté de la star à la mèche rebelle, l'actrice et auteur pour enfants, Marlène Jobert, le professeur René Frydman, Anne Sylvestre, chanteuse, et Brigitte Fossey, comédienne, nous ont livré également leur regard personnel autour de la maternité et de l'enfance.

À LA MANIÈRE DU STADE FRANÇAIS

Ils l'ont osé ! À l'instar des rugbymen du Stade Français, neuf agents de la ligne A du RER ont posé – sans leur tenue – pour un calendrier 2003. Une idée généreuse de Samir Hamdani, agent des gares, puisque la vente de ce calendrier s'est effectuée au profit de l'Orphelinat de la RATP, qui s'est vu remettre, le 4 février, un chèque de 1 372 euros.

JEAN-FRANÇOIS MAUBOUSSIN/DGC-AV



INFORMATIQUE ET LIBERTÉ

Conformément à la loi du 6 janvier 1978, il est porté à la connaissance des agents et des retraités qu'un traitement automatisé d'informations nominatives, dont l'objet est le dépistage organisé du cancer du sein, est mis en œuvre au département GIS. Ce traitement concerne les femmes âgées de 50 à 74 ans. Les informations traitées sont : numéro d'identification au registre

d'état civil, civilité, nom, prénom, date de naissance, adresse de résidence, qualité d'ayant droit, rang du bénéficiaire. Les destinataires de ces informations sont les structures de gestion départementales chargées du dépistage organisé du cancer du sein. Le droit d'accès s'exerce auprès de l'unité Protection sociale de la RATP, 30, rue Championnet, 75889 Paris Cedex 18.

UNE NAVETTE POUR LES HAUTS-DE-BRY

La ligne 520, dite « navette des Hauts-de-Bry », exploitée par le centre bus des Bords-de-Marne est mise en service depuis le 3 février. Elle assure une nouvelle liaison entre la gare RER A de Bry-sur-Marne et le pôle Audiovisuel des Hauts-de-Bry où se situent notamment l'INA et la SFP. Cette desserte sous contrat fonctionne du lundi au vendredi, au rythme d'un bus toutes les dix ou vingt minutes. Plus de sept cents voyageurs quotidiens sont attendus, avec déjà un trafic de 5 % au-dessus des prévisions.

CERTIFICATIONS

1. L'ensemble des activités des Ateliers de Championnet (MRB) est certifié ISO 9001 version 2000 depuis le 26 décembre. Gros producteur de déchets industriels, le site se mobilise aujourd'hui dans la démarche de certification environnementale.
2. L'entité Effectifs-Métiers-Carières du pôle RH Bus est la première entité fonctionnelle du département à être certifiée ISO 9001 pour l'ensemble de ses prestations de soutien aux unités opérationnelles.
3. Première en France, la certification NF Service de l'unité Contrôle du Service Bus, obtenue en janvier 2002, a été reconduite pour 2003.

BASTILLE CONNECTÉE

La RATP et JCDecaux poursuivent leur programme de déploiement de bornes interactives avec l'installation

d'une nouvelle borne souterraine à la station Bastille (côté sortie boulevard Bourdon) depuis le 24 janvier. Au total, vingt-deux bornes (quinze en souterrain et sept en surface) sont désormais installées sur le réseau de la RATP. De quoi rester *on line* même dans le métro.

LES YEUX AU SIEL

La ligne 390 (Hôtel-de-ville-Vélizy - Bourg-la-Reine) est désormais équipée du système d'information en ligne (SIEL). SIEL est financé par le Stif et la région Ile-de-France. Pour connaître toutes les lignes de bus, métro, RER, tramway, qui disposent de ce système : www.ratp.fr

Brèves



DR

Depuis ce jour de 1983 où il s'est retrouvé coincé, en voiture, par le passage des coureurs, Alain pratique avec assiduité l'art de mettre un pied devant l'autre, le plus rapidement possible, sur une distance de 42,195 kilomètres. Le 6 avril, pour les quatre cent vingt agents de la RATP qui prendront le départ du Marathon de Paris, il tiendra

Sur les pas d'Alain Cojean

lieu de porte-drapeau... En attendant, Alain Cojean nous raconte son histoire.

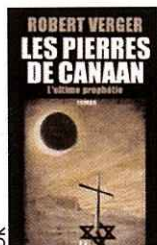
« C'était en 1983, du côté du lac Daumesnil, dans le XII^e arrondissement. À l'époque, j'étais véritablement au degré zéro de la course à pied. Je m'y reprenais à trois fois pour effectuer le tour du lac : soit 1,2 kilomètre ! Le marathon, c'est à peine si je savais ce que c'était. Quand on m'en a précisé la distance, il s'est produit une sorte de déclic ; ça me semblait tellement énorme qu'il fallait que j'y arrive... »

Vingt ans et dix-neuf marathons plus tard (dont ceux de Lisbonne, New York, Istanbul, Venise, Dublin, Londres et Soweto), Alain affiche une forme olympique. Un entraînement quotidien et une participation régulière aux circuits de championnat ont forgé ce jeune quadragénaire de 1,82 mètre pour 69 kilos – un rapport taille-poids considéré comme idéal pour tenir la distance. Agent des gares sur le RER B, cet ancien chaudronnier a intégré le club omnisports de l'US Métro en 1995 en même temps que la RATP. Jonglant avec les horaires du service

décalé pour maintenir l'équilibre de son métabolisme, il y suit un cycle d'entraînement annuel qui ne laisse pas de place au dilettantisme : course de fond en automne, cross en hiver ; au printemps, 130 kilomètres de plat par semaine, puis épreuves sur piste jusqu'à l'été. « En août, on se repose : c'est-à-dire qu'on court où l'on veut, parfois pas plus d'une heure par jour, juste pour ne pas encrasser la machine... »

Soixante-dix-huitième de l'épreuve parisienne en 1999, septième dans la catégorie des plus de 40 ans, dans un temps de 2 h 30' 44" (à titre indicatif, le record du monde, détenu par l'Américain d'origine marocaine Kannouchi, tutoie les 2 h 5'), Alain conduira cette année non seulement l'équipe de cinq coureurs engagée, dont son entraîneur Joël Lemoing, par la RATP dans le défi interentreprises (sorte de course dans la course), mais aussi les quatre cent vingt agents à s'être inscrits pour porter haut les couleurs de la RATP tout au long du parcours de l'épreuve reine. À vos marques !

UN THRILLER « ON LINE »



DR

Le sergent Michael Abd-Arkan, épaulé par le lieutenant Julia Black, spécialiste en crimes sataniques, plonge dans un univers noir où des forces maléfiques s'apprêtent à lancer leur ultime assaut. Le dernier espoir est un enfant de 2 ans, lui aussi menacé par ce projet diabolique. Dans ce thriller religieux et scientifique autour d'une

prophétie messianique, c'est bien au cœur des ténèbres que nous entraîne son auteur, Robert Verger, pilote de sécurité CSA sur la ligne 6. Autoédité, le roman a reçu le prix du Jury des internautes 2002 du roman noir. Il est disponible sur Internet : www.prixdesinternautes.com ou en contactant l'autoéditeur par e-mail : RVEditeur@aol.com

UN PRIX POUR LES « SACS À PATTES »

26 janvier, minuit : les « Sacs à pattes » sont au départ de la marche de 54 kilomètres entre Boulogne-Billancourt et Mantes-la-Jolie. Ils sont vingt-huit membres de cette association de marcheurs, qui regroupe principalement des agents de la ligne 4, mais aussi d'autres secteurs de l'entreprise, sur les 2 144 participants. Le centre bus de Point-du-Jour avait prêté deux bus pour le ravitaillement des marcheurs. Malgré le froid et la fatigue les « Sacs à pattes » se sont vu décerner le Prix de la première association représentée à l'arrivée.

Contact - Jean-Pierre Charenton, MTS, ligne 4. Tél. : 01 404 31 27.



DR

Sur l'emplacement de nouveaux bureaux pour les départements CML et MRB se dressait, dans les années 1950, l'impressionnante chaufferie de Championnet.

En 1950

Lors de la reconstruction des Ateliers de Championnet, une chaufferie au charbon concassé est prévue pour alimenter en vapeur les bâtiments répartis sur les 8 hectares du site. C'est une cathédrale de 900 mètres au sol, 17 mètres de hauteur, avec une cheminée s'élevant à 45 mètres. Les quatre chaudières fonctionneront, en fait, au gaz de ville avec, en secours, des cuves de mazout au sous-sol. Quinze agents y travaillent à plein temps. Après quarante-cinq années de bons et loyaux services, à l'occasion de la modernisation des équipements, la solution du gaz est abandonnée au profit de la vapeur. La Compagnie parisienne de chauffage urbain (CPCU) se voit ainsi confier, en 1996, le chauffage du site au moyen d'un « simple » échangeur à vapeur construit à l'extérieur du bâtiment et géré par quatre agents de MRB.

CHARLES ARDAILLON/DGC-AV

La seconde vie d'une chaufferie

En 2002

Trois mille mètres carrés viennent d'être créés par la direction du Patrimoine sur l'emplacement de l'ancienne chaufferie de Championnet. Déséquipé, le bâtiment a été aménagé sur quatre étages, avec patio intérieur et puits de lumière. Les nouveaux occupants, quarante-cinq personnes de CML-VGC (production de titres de transport), s'installent début 2002, suivis en avril par cinquante-deux agents de MRB-EAE (maintenance de cartes électroniques). Il reste encore une vingtaine d'occupants à venir. Malgré la complexité de cette opération originale, son coût reste nettement inférieur à une construction neuve équivalente. Pour le département PAT, cette réhabilitation est un exemple à suivre.

SIMONE FEIGNIER



BERTRAND CHABROL/DGC-AV



LAISSONS- NOUS TRANSPORTER PAR LE SPORT

* DÉPÔT DÉPOSÉ 17/08/2002 10h02 Paris

La RATP, Partenaire National
des 9^{es} Championnats du Monde d'Athlétisme,
qui se dérouleront à Paris du 23 au 31 août 2003.

