



DOSSIER DE PRESSE



SERVICE DE PRESSE RATP
T.01 58 78 37 37
www.ratp.fr – servicedepresse@ratp.fr

INTRODUCTION

Les 1000 ingénieurs de la RATP portent une part essentielle de l'expertise et de l'innovation à la RATP. Les besoins recensés dans l'entreprise pour les années à venir seront en augmentation plus particulièrement dans les départements d'ingénierie et de systèmes d'information. Ce volume de recrutement reste constant depuis plusieurs années mais devrait s'accroître en raison des nouveaux chantiers du Grand Paris. Ces besoins concernent principalement le domaine de l'ingénierie en systèmes ferroviaires et le génie civil.

Aujourd'hui pourtant, **plusieurs enquêtes et audit réalisés en 2008 et 2009** auprès des étudiants en ingénierie démontrent que des a priori les empêchent parfois de postuler spontanément. Au manque d'attrait pour le secteur des transports et la méconnaissance des grands projets et des métiers de la RATP, s'ajoute une mauvaise information sur les conditions de travail, les perspectives de carrière, l'ampleur des responsabilités et l'intérêt des missions proposées.

Sur-sollicités par les entreprises présentes sur les campus, les élèves ingénieurs sont friands de témoignages et d'expériences concrètes pour choisir leur futur employeur. C'est donc sur Internet, outil communautaire par excellence, que la RATP a choisi de dialoguer avec ses ingénieurs de demain.

Une centaine de professionnels mobilisés en interne

L'opération de chat « Ze Forum », proposée du **29 mars au 2 avril 2010** et soutenue par un dispositif de communication ambitieux notamment auprès des écoles, a vocation à dynamiser l'image de la RATP auprès des jeunes ingénieurs. Le groupe dispose d'un atout de taille dans son domaine : **c'est une entreprise intégrée qui maîtrise l'ensemble de la chaîne des métiers du transport (conception, construction, exploitation et maintenance)**, valorise la notion de service et offre des possibilités de carrière tant en France qu'à l'international.

Pendant une semaine et pour la première fois, plus d'une centaine d'ingénieurs de l'entreprise seront mobilisés pour partager leur savoir-faire, leur connaissance des projets et leur expérience du quotidien. Un dialogue de proximité, en one-to-one et sans modération, permettra des échanges sans détour sur les principales attentes de la nouvelle génération dans ce secteur : la prise de responsabilités, le travail dans un environnement performant, la rémunération, le travail à l'étranger et les perspectives de carrière. Un exercice valorisant pour les équipes internes qui deviennent ainsi de véritables ambassadeurs de leur profession.

Avec Ze Forum, la RATP souhaite transmettre la passion de ses collaborateurs pour leur métier et constituer un vivier de candidatures spontanées et de qualité, à même de l'accompagner dans son développement.

I – ZE FORUM : une semaine de dialogue avec les ingénieurs RATP



Ze Forum est un événement inédit de dialogue entre ingénieurs expérimentés de la RATP et jeunes ingénieurs ou étudiants qui souhaitent s'informer sur les projets et la réalité concrète des métiers proposés en France et à l'international.

1 - Le principe

Le site www.ratp.fr/zeforum, accessible du **29 mars au 2 avril 2010**, ouvre sur la représentation de la communauté des ingénieurs RATP et la mise en avant d'une dizaine de grands projets d'ingénierie dans le réseau multimodal bus, métro, RER et tramway.

Chaque projet est présenté par les ingénieurs RATP qui en ont la charge : l'histoire du projet, les innovations phares, les obstacles qu'il a fallu surmonter, les témoignages (texte ou vidéo) des ingénieurs participants mais aussi des animations vidéo décrivant les technologies utilisées.

2 - Comment participer ?

Sur la base des projets ou de leurs attentes propres, les internautes sont invités à dialoguer avec les ingénieurs de la RATP. Le site propose une connexion familière de la génération ciblée. **Facebook Connect** permet sans enregistrement fastidieux, un accès facile et immédiat au chat room.

Deux possibilités d'entrer en contact :

- Un dialogue direct, « one to one », privé, avec le professionnel de son choix.
- La possibilité de laisser des questions pour les ingénieurs non disponibles ou de convenir d'un rendez-vous pour une conversation plus longue dans la semaine.

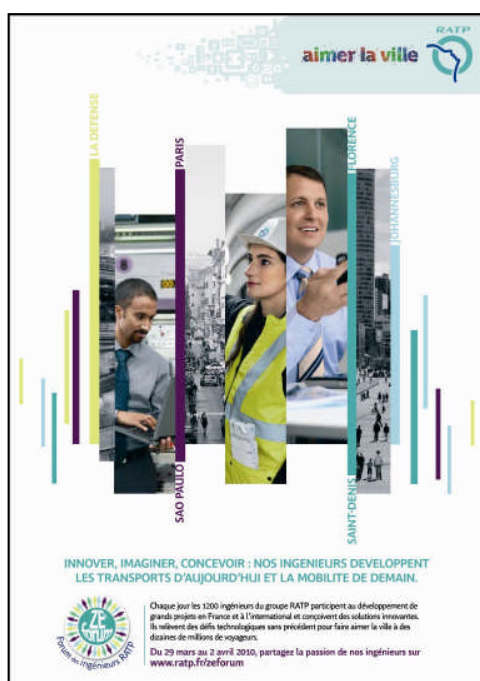


II – Etre ingénieur à la RATP

1 – Les 1000 ingénieurs dans le groupe

Les ingénieurs sont présents dans tous les domaines d'activité de l'entreprise. Aujourd'hui, un ingénieur peut exercer des activités de direction de structure (responsable d'unités, d'entités), des activités techniques, de conduite et de pilotage de projet, de management opérationnel, voire des activités de type support (RH, contrôle de gestion...).

La majorité d'entre eux sont bien sûr dans les départements d'ingénierie : 32% en maîtrise d'œuvre (dont 12% aux Systèmes d'information et de télécommunication), 16 % en maîtrise d'ouvrage, 12,3% dans les départements de maintenance, et 6% dans les départements d'exploitation.



40 % de la population actuelle a été recrutée depuis 2000 (dont 200 ingénieurs recrutés depuis 2005)

La moyenne d'âge des ingénieurs est de 41 ans. **La tranche d'âge la plus représentée est celle des 30-34 ans (20%)**, 52% ayant entre 30 et 44 ans.

La part des femmes représente 19% de l'effectif, ce qui est représentatif du pourcentage des femmes diplômées d'écoles d'ingénieurs (18%).

Les différents métiers sont bien sûr exercés en France et surtout en Ile de France mais aussi à l'étranger (Afrique du Sud, Asie, Amérique du Nord, Italie, Brésil, Algérie...).

Des stages attractifs pour les étudiants

En 2009, la RATP a accueilli en stage 140 jeunes ingénieurs dans quasiment tous les départements de l'entreprise. Ce large panel de métiers est présenté dans plus de 40 forums annuels en étroite collaboration avec les établissements formant les futurs ingénieurs : l'Ecole Centrale Paris, Lyon, Lille et Nantes, l'Ecole Polytechnique, l'ESTP, Supélec, L'Ecole Nationale Supérieure des Arts et Métiers, Epita...

Un partenariat a d'ailleurs été développé en 2009 avec l'Ecole Centrale Paris consistant à parrainer l'option « système d'information » de 3^{ème} année. Dans la même logique, deux départements du groupe envisagent à la rentrée scolaire 2010 d'initier une nouvelle expérience de cursus en alternance avec une école.

L'accueil réservé aux étudiants ingénieurs par le groupe s'avère payant puisque nombreux sont les collaborateurs actuels qui ont choisi d'entamer leur carrière à la RATP suite à un stage réussi.

2 – les profils en ingénierie

La RATP comporte plusieurs corps de métiers représentatifs de son activité d'ingénierie dont voici quatre exemples :

Ingénieur génie civil urbaniste architecte

Les missions des ingénieurs civils vont de la réalisation des bâtiments et infrastructures des grands projets de transport français et internationaux, à la conception d'opérations intégrant la dimension de développement durable et d'éco-conception, en passant par la modernisation des bâtiments industriels, des espaces voyageurs ou encore des ouvrages d'art.

Possédant une vue globale sur les programmes, les ingénieurs civils sont au centre des projets et de façon concrète sur le terrain.

Ingénieur systèmes d'information

Leurs missions couvrent les systèmes corporate d'information classiques (achats, comptabilité, gestion, RH...) mais aussi les systèmes d'information orientés vers les voyageurs (vente, gestion des clients, information horaires et trafic...) ainsi que les systèmes d'information propres à la RATP, tels que les services embarqués dans les voitures ou les équipements et systèmes au service de la sécurité.

Les ingénieurs systèmes d'information et télécoms sont chargés d'optimiser et de rationaliser les systèmes d'information, de création et de diffusion d'informations, en prenant en compte les problématiques de développement durable.

Ingénieur génie mécanique

Ils interviennent sur les projets en amont (études d'opportunité, études économiques), les études techniques, la réalisation et le suivi.

Si l'ingénierie stratégique joue un rôle clé dans la conception des matériels de transport, les ingénieurs des systèmes de transport par exemple assurent également une veille technologique et des actions de R&D.

Ingénieur Système d'exploitation et maintenance

Les activités de maintenance sont d'une grande variété, et interviennent sur trois niveaux : préventif, curatif et correctif, faisant des chargés de maintenance les responsables de la sécurité des personnes et des installations, mais aussi des acteurs du développement durable.

L'encadrement de la maintenance a pour objectif la performance et la disponibilité des équipements et matériels de transport, afin de garantir un haut niveau de fiabilité, de confort et de sécurité aux voyageurs.

3 – Les projets : de l'automatisation de la ligne 1 aux projets de développement à l'international

D'ici 2012, de grands projets particulièrement innovants verront le jour à la RATP. Que ce soit en France ou à l'étranger, ce sont les ingénieurs qui imagineront et concevront les transports et la mobilité de demain.

Automatisation de la ligne 1

Pour répondre aux besoins des voyageurs et s'adapter aux nouveaux rythmes urbains, la RATP fait migrer la plus ancienne ligne du métro d'une exploitation avec des trains semi-automatiques et des conducteurs vers une exploitation totalement automatique sans conducteur, sans fermeture de la ligne et sans occasionner d'interruption de service importante. Pour ce faire, trois phases successives de travaux ont été définies.

La phase 1 est centrée sur la rénovation et la valorisation des équipements existants. La phase 2 correspond à l'installation progressive des façades de quais en « rétrofit », dispositif spécifique facilitant la pose des blocs techniques des portes palières. Enfin, la phase 3 consiste à exploiter la ligne en circulation mixte, avec du matériel roulant en conduite manuelle et des navettes automatiques.

IMAGE

IMAGE est l'acronyme d'Information MultimodAle Généralisée dans les Espaces, et correspond à un projet d'information voyageurs dynamique, visant à fournir, en temps réel, une information localisée et réactualisée en permanence. Les voyageurs pourront ainsi mieux gérer leur temps, voire adapter leur parcours.

Le projet IMAGE, première mondiale, s'inscrit en outre dans les enjeux du développement durable fixés par la RATP : les nouveaux écrans à cristaux liquides consommeront moins d'énergie que les écrans cathodiques existants, avec un niveau de service bien supérieur et ils seront en outre conçus avec des matériaux visant un recyclage optimal en fin de vie.

Matériels roulants

Qu'il s'agisse du métro ou du RER, l'évolution des lignes s'accompagne de la création et de la mise en exploitation de quatre nouveaux matériels pour un meilleur confort des voyageurs :

- Le MI09 a pour objectif d'améliorer la ligne A du RER ; il consiste en cinq voitures ayant une capacité totale de 1300 passagers, adaptées pour les personnes à mobilité réduite.
- Le MP05, matériel à roulement sur pneumatiques, est conçu pour la ligne 1 automatisée.
- Le MF01, éco-conçu, pour une meilleure circulation dans les rames sur les lignes 2, 5 et 9.
- Enfin, le STEEM (Système de Tramway à Efficacité Energétique Maximisée), mené conjointement par la RATP et Alstom Transport, expérimente une nouvelle solution embarquée de stockage de l'énergie sur une rame de la ligne de tramway T3.

Pôles multimodaux

Le projet de réaménagement du quartier des Halles, initié par la Ville de Paris, englobe l'amélioration du pôle RER de Châtelet – Les Halles, un site majeur qui constitue le cœur du réseau de transports en commun francilien avec plus de 750 000 voyageurs par jour.

Sa rénovation a pour ambition de mieux intégrer le pôle à la ville et de faciliter son accès aux personnes à mobilité réduite, d'améliorer la qualité de service, le confort, le dispositif de sécurité et les conditions d'évacuation. Le projet RATP comprend la création de nouveaux accès, et la prolongation d'existants, ainsi que la rénovation et l'agrandissement de la salle d'échanges RER.

Prolongement lignes de métro

Trois projets de prolongement de ligne sont en cours, notamment celui de poursuivre l'extension de la ligne 4 au sud de Paris jusqu'à Bagneux, avec la création de trois nouvelles stations aux correspondances facilitées ; ou encore l'extension nord de la ligne 12, lien indispensable entre Paris et la Plaine St-Denis.

Prolongement lignes de tramways

Après l'ouverture en novembre 2009 de la portion située entre Issy-les-Moulineaux et la Porte de Versailles, la ligne T2 poursuit son extension au nord jusqu'au Pont de Bezons. Prévu pour ouvrir début 2012, le prolongement permettra la desserte des communes de Puteaux, Courbevoie, La Garenne-Colombes, Nanterre, Bezons et Colombes.

Les nouveaux tramways de la ligne font preuve d'innovation ; plancher bas accessible aux personnes à mobilité réduite, système d'informations en temps réel, ventilation réfrigérée, vidéo protection, nouveaux mobiliers...

De même, le prolongement de la ligne T3, entre la Porte d'Ivry et la Porte de la Chapelle, entourera tout l'est de Paris, desservant 7 arrondissements et 12 communes limitrophes, à travers 25 nouvelles stations et des correspondances facilitées. Ce projet répond à deux objectifs majeurs : l'amélioration de la mobilité urbaine, la restructuration et l'embellissement du cadre de vie, sans oublier la dimension environnementale.

Télébillétique

Avec 4,5 millions de passes Navigo, la RATP a gagné son pari : concevoir un titre de transport fluidifiant l'accès et simplifiant la maintenance des appareils de contrôle. L'aventure continue, et de nouveaux usages de cette carte à puce sans contact sont en train d'émerger. Le projet Télébillétique répond à différents objectifs : améliorer la fluidité à l'entrée des transports, diminuer les coûts de maintenance, et réduire les limitations techniques.

Demain, grâce à ce projet, les billets magnétiques vont disparaître, et l'ensemble des titres seront disponibles dans les cartes actuelles, dans les téléphones mobiles, les clés USB, voire tout autre support embarquant une technologie sans contact, tel que les cartes de crédit.

TETRA

Le renouvellement du système de radiocommunication de la RATP a été rendu possible, en 2003, grâce au rachat des actifs de l'opérateur Dolphin et de sa technologie Tetra. Cette norme de communication numérique propre aux réseaux professionnels a permis de déployer un grand réseau fédérant tous les besoins de communication des conducteurs du métro, des agents de stations, des conducteurs de RER, des agents des gares, des agents de sécurité et, bientôt, de tous les machinistes. La richesse du système permet d'accompagner les évolutions organisationnelles des métiers, et de faciliter la coordination entre tous les acteurs.

International

RATP Dev, filiale de la RATP, regroupe aujourd'hui une trentaine de filiales spécialisées présentes dans 13 pays, dans l'exploitation de réseaux de transport et les services associés comme l'ingénierie ou la valorisation des espaces. Sa montée en puissance ne cesse de se confirmer :

Quelques exemples de projet :

- **Italie** : exploitation du réseau de tramway de l'agglomération de Florence (mise en service d'une première ligne en février 2010).
- **Algérie** : lancement de l'exploitation de la ligne 1 du métro d'Alger en 2009.
- **Brésil** : supervision des travaux de la ligne 4 du métro de Sao Paulo.
- **Afrique du Sud** : construction et exploitation de la liaison rapide Johannesburg-Pretoria.
- **Allemagne** : exploitation de la ligne MittelrheinBahn depuis fin 2008.
- **Asie** : création d'une JV Veolia Transport – RATP Asia.

III - La RATP : 45 000 collaborateurs en France et dans le monde

En pleine phase de développement, la RATP a recruté en 2009 près de 1500 collaborateurs. Elle est le 2^{ème} recruteur en Ile-de-France. D'ici 2014, 50 % de ses cadres partiront à la retraite d'où la nécessité d'un renouvellement des générations mais surtout l'apport de nouvelles compétences pour répondre aux enjeux de demain.

1 - Son sens du service

La RATP se caractérise par une grande diversité des métiers. Que ce soit dans les domaines du transport, de l'ingénierie, de la maintenance ou encore des fonctions supports, on comptabilise pas moins de 234 professions dans le groupe. Un savoir-faire et une expertise de chacun qui passe aussi par le sens du service : rendre le transport toujours plus simple, rapide, sûr et agréable pour les voyageurs.

« Le sens du service en plus : un engagement pour nous, un projet pour vous » est d'ailleurs la signature de la campagne marque employeur déployée par la RATP en 2009 dont l'objectif est à la fois de faire connaître l'entreprise de services centrée sur le client et de donner du sens à l'engagement des candidats au-delà de leurs compétences professionnelles. Cette implication à la fois individuelle et collective permet ainsi aux talents qui rejoignent la RATP de se voir rapidement confier de véritables responsabilités.

2 - Ses engagements

Entreprise de service public, la RATP est par définition une entreprise citoyenne consciente de ses responsabilités économiques, sociales et environnementales. Concernant sa politique de recrutement, la RATP a pris conscience très tôt que s'engager en faveur de l'égalité des chances était un véritable enjeu de société et un levier social de l'entreprise fondamental.

La RATP a été signataire de la Charte de la diversité dès 2004. Elle est la première entreprise publique à avoir développé le CV anonyme et à supprimer de ses conditions d'embauche tout critère d'exclusion (comme la clause de nationalité par exemple).

Aujourd'hui, la politique de ressources humaines porte un message fort d'égalité des chances, d'ouverture et de solidarité à travers trois engagements :

- L'égalité hommes/femmes. Le nouveau protocole relatif à l'égalité professionnelle hommes/femmes, signé en juin 2008, prévoit qu'une attention particulière sera portée aux évolutions de carrière.
- L'intégration et le maintien dans l'emploi des personnes en situation de handicap. Le nouveau protocole d'accord en faveur de l'emploi des travailleurs handicapés est en vigueur depuis le 1er janvier 2008. Il doit permettre l'embauche de 120 personnes sur quatre ans.
- L'insertion des jeunes en difficulté. Au-delà des recrutements directs, la RATP poursuit sa politique d'insertion des jeunes de 16 à 26 ans, peu ou pas diplômés, par le biais de formations qualifiantes ou diplômantes qui permettent à terme leur intégration dans l'entreprise. Aujourd'hui, ces jeunes représentent environ 10 % des effectifs recrutés.

3 - Comment postuler à la RATP ?

Les candidats sont invités à postuler sur le site Internet www.ratp.fr/recrutement. Après avoir rempli un formulaire, ils reçoivent un accusé de réception. Chaque candidature est traitée de manière anonyme et le délai de recrutement entre le premier entretien et la confirmation d'intégration n'excède pas 2 mois.

TEMOIGNAGES



Loïc Pelhate,

Département Maintenance des équipements et systèmes des espaces, responsable unité ingénierie maintenance des lieux

«Dynamiser notre image»

«En 11 ans, j'ai déjà changé de poste à quatre reprises, avec à chaque fois une diversité de responsabilité et de style de management» se réjouit Loïc Pelhate, diplômé de Supélec, qui a notamment été en charge du projet Ouragan sur les lignes 3, 5, 9, 10 et 12 du métro. « En participant au forum virtuel, je veux montrer que la RATP offre des opportunités de carrière intéressantes et variées. Un jeune ingénieur peut vraiment s'épanouir chez nous.»



Marianne Lévy,

Département Maîtrise d'ouvrage du transport, chef de projet

«Un travail très concret»

«Un des atouts de la RATP est de proposer une grande variété de métiers» affirme cette diplômée de Supélec, qui a déjà un parcours très riche. Elle a ainsi travaillé à mettre en oeuvre des automatismes de conduite du RER et du métro ou à spécifier des façades de quai, pour les lignes 1 et 13. Elle est aujourd'hui chef du projet du prolongement de la ligne de tramway T1, à Val-de-Fontenay. «J'apprécie de voir le résultat concret de mon travail : les trains qui roulent, l'environnement des quais pour les voyageurs...»



Mehdi Aït Hammou,

**Département Systèmes d'information et de télécommunications,
responsable d'unité locale**

«Une évolution rapide»

Diplômé de l'ENIC Telecom Lille 1, Mehdi Aït Hammou a rejoint la RATP en 2003, comme chargé d'étude en sécurité du système d'information. A 30 ans, il devient responsable sécurité des systèmes d'information et chef du projet IMV (Infrastructure mutualisée virtualisée). L'environnement technique est riche et complexe. Ça rend le travail d'un ingénieur passionnant au sein de SIT. Le forum virtuel est une bonne initiative pour attirer des compétences en valorisant notre savoir-faire ».



Ludivine Perry,

Département des Espaces et patrimoine

«Une démarche positive»

«Ça m'a plu que la RATP innove pour aller à la rencontre des jeunes ingénieurs. Voilà pourquoi j'ai voulu participer au forum virtuel» raconte Ludivine Perry, diplômée de l'ENTPE. Chef de projet sur le pôle multimodal de Val-de-Fontenay et sur la réhabilitation du Centre de formation du métro à Lagny, elle apprécie de travailler sur des «dossiers complexes, y compris au niveau politique et humain, en interne comme en externe».