

# Entre <sup>es</sup> lignes

DÉCEMBRE 1998-N°86

17 F



## Appel à témoignages



En 1999, Entre Les Lignes fêtera le cinquantenaire de la RATP. Tout au long de ces années, vous avez vu votre environnement de travail se transformer, vos métiers évoluer, le matériel se moderniser. Retraités ou actifs, vous avez tous participé à l'épopée industrielle et humaine de la RATP. Votre histoire, vos témoignages, mais aussi vos photos nous intéressent. Écrivez-nous ou téléphonez-nous. Tous à vos archives ! Détails en page 7.

# La RATP et l'emploi des jeunes



## Panoramiques P.3 Élections : le dialogue l'emporte



↑ P.8

## Dans la ville P.8 Bus : le choix de l'écologie

Face au problème croissant de la pollution urbaine, la RATP s'engage dans un programme de généralisation de bus propres.

## P.10 La Fondation en action

La Fondation d'entreprise pour la citoyenneté de la RATP a pour mission de prévenir et de combattre toutes les exclusions.

## Aller-Retour P.12 En finir avec la cigarette

Afin de rappeler à chacun le respect de la réglementation antitabac dans les lieux publics, la RATP se met de nouveau en campagne.

## Correspondances P.14 Guimard à Mexico

Le 14 novembre dernier, Jacques Chirac inaugurerait la reproduction d'une entrée Guimard offerte par la RATP au transporteur mexicain.

## Ressources P.22 Prévenir la légionellose

La légionelle est une bactérie que l'eau contient. Pour lutter contre les risques de légionellose, la RATP a mis en place un programme de prévention.

## Arrêt sur P.24 L'atelier de Fontenay se modernise

Nouvellement construit, l'atelier de Fontenay-sous-Bois est destiné à la réalisation de la maintenance renforcée.

## DOSSIER

### LA RATP ET L'EMPLOI DES JEUNES

- La RATP mène une politique volontariste en faveur de l'emploi des jeunes. Le panorama des trois dispositifs majeurs : les emplois-jeunes, les contrats de qualification, les contrats emplois-solidarité. **P.16**
- Sur l'initiative de la RATP, le projet Boucle Nord des Hauts-de-Seine a pu voir le jour et a permis de créer quarante emplois-jeunes. **P.18**
- Les jeunes en contrat de qualification à la RATP alternent cours de formation et travail dans l'entreprise. Ils se préparent aux métiers de la maintenance, à ceux de machiniste ou d'animateur agent mobile. **P.20**

**DOSSIER**

**PANORAMA SUR L'EMPLOI DES JEUNES**

La RATP mène une politique volontariste en faveur de l'emploi des jeunes. Actuellement, l'entreprise développe trois dispositifs majeurs - les contrats de qualification, les contrats emplois-solidarité, les emplois-jeunes - et soutient sept associations agissant pour l'emploi. Revue de détail.

**P**our les jeunes qui ont du mal à trouver un emploi, la RATP a mis en place un programme de soutien. Depuis le début de l'année, elle a financé sept associations qui agissent pour l'emploi des jeunes. Ces associations sont : l'Association pour l'emploi des jeunes (AEJ), l'Association pour le développement de l'emploi des jeunes (ADEJ), l'Association pour le développement de l'emploi des jeunes (ADEJ), l'Association pour le développement de l'emploi des jeunes (ADEJ), l'Association pour le développement de l'emploi des jeunes (ADEJ), l'Association pour le développement de l'emploi des jeunes (ADEJ), l'Association pour le développement de l'emploi des jeunes (ADEJ).

**Si nous sommes créatifs, nous saurons définir les futurs métiers de la ville.**

**DOSSIER**

**Les chiffres de l'emploi**

- 1 500 emplois-jeunes en 1998 (contre 1 400 en 1997)
- 1 200 contrats de qualification en 1998 (contre 1 100 en 1997)
- 1 000 contrats emplois-solidarité en 1998 (contre 900 en 1997)
- 1 500 emplois-jeunes en 1998 (contre 1 400 en 1997)
- 1 200 contrats de qualification en 1998 (contre 1 100 en 1997)
- 1 000 contrats emplois-solidarité en 1998 (contre 900 en 1997)

**Les chiffres de l'emploi**

1 500 emplois-jeunes en 1998 (contre 1 400 en 1997)

1 200 contrats de qualification en 1998 (contre 1 100 en 1997)

1 000 contrats emplois-solidarité en 1998 (contre 900 en 1997)

## Parcours P.26 Sabot de frein : la voie du bois

Dans les ateliers de Vaugirard, une équipe de quatre agents réalise des sabots de frein en bois.



## P.28 Sur la piste des objets trouvés

Tous les biens des voyageurs récupérés dans le métro, le RER et le bus sont centralisés et gérés par l'équipe des objets trouvés de la RATP.

La rédaction  
**d'Entre Les Lignes**  
vous souhaite une bonne et heureuse  
année 1999.

Entre Les Lignes : LAC A 85, 54, quai de la Rapée, 75599 Paris Cedex 12. Délégation générale à la communication-RATP. Tél. : 01 44 68 36 62/36 61/36 42/37 33. **Directeur de la publication** : Vincent Relave. **Rédaction** : Philippe Carron, Simone Feignier, Catherine Houël, Yvonne Kappès-Grangé. Ont collaboré à ce numéro : Yan Rodriguez, Cécile Toin. **Photographies** : DGC-AV. **Conception et réalisation graphique** : Textuel. **Couverture** : Jean-François Mauboussin. **Photogravure** : Point. **Imprimerie** : Torcy Quebecor. N° ADEP 1791. Membre de l'Union des Journaux et Journalistes d'Entreprise de France, UJEF. **Abonnement** : 150 F (180 F pour l'étranger), pour 10 numéros. Les demandes sont à adresser à « Entre Les Lignes », 54, quai de la Rapée, 75599 Paris Cedex 12. **Retraités de la RATP** : vos changements d'adresse sont à transmettre par écrit au bureau des Pensionnés, 30, rue Championnet 75889 Paris Cedex 18.

# Indicateurs Elections: le dialogue l'emporte

Le 3 décembre se sont tenues les élections professionnelles à la RATP – élections aux CDEP et des délégués du personnel (DP) –, qualifiées dans la presse de « rupture » par rapport aux précédentes. En effet, la CGT, syndicat largement majoritaire dans l'entreprise, enregistre un recul d'environ 5% dans les deux scrutins. Les principaux bénéficiaires des votes sont la CFDT, qui progresse de près de trois points, et les Autonomes, avec une augmentation de près de deux points, qui confortent leur position de deuxième syndicat à la RATP.

« Ces résultats marquent le succès du dialogue social. Les syndicats qui ont signé le plus régulièrement des accords d'entreprise et les font vivre sur le terrain se retrouvent les vainqueurs de ces élections », commente Josette Théophile, directeur des Ressources humaines. Or, depuis deux ans, seize protocoles d'accord ont été préparés et signés par la direction avec un nombre significatif d'organisations syndicales. « Les électeurs se sont tournés vers les organisations syndicales qui se sont engagées dans la voie contractuelle. Cela est vrai, même au sein de la CGT. » Ces résultats se com-

prennent mieux avec la mise en place du protocole d'accord sur le droit syndical et l'amélioration du dialogue social, qui a instauré l'alarme sociale et la décentralisation de la négociation : « Il a matérialisé une volonté de travailler différemment ensemble, syndicats et direction, en faisant du conflit le dernier recours. »

## Un taux de participation très fort

Le scrutin est également marqué par une augmentation du taux de participation. 68,44% des agents ont voté pour les CDEP (contre 66,70% en 1996), c'est le chiffre le plus élevé depuis que furent institués les comités d'établissement en 1990. Aux DP, on enregistre 68,69% de votants, contre 67,22% en 1996, c'est l'un des taux de participation les plus forts depuis la création des DP, en 1985. Il s'agit là d'une tendance de fond : l'augmentation de la participation depuis une dizaine d'années témoigne certainement d'une implication plus grande des agents dans la vie de l'entreprise.

Pour DRH, « ces résultats traduisent une évolution des rapports sociaux au sein de l'entreprise et une grande

### Elections CDEP

	1996		1998	
	VOIX	EN %	VOIX	EN %
CFDT	2304	8,94	3107	11,74
CFTC	790	3,06	821	3,10
CGC	863	3,35	978	3,70
CGT	11768	45,65	10710	40,47
FO	3503	13,59	3418	12,92
Autonomes	3834	14,87	4362	16,48
Indépendants	2715	10,53	3066	11,59

### Elections des délégués du personnel

	1996		1998	
	VOIX	EN %	VOIX	EN %
CFDT	2295	8,87	3101	11,83
CFTC	677	2,62	709	2,70
CGC	659	2,55	772	2,95
CGT	12271	47,42	11177	42,64
FO	3769	14,56	3271	12,48
Autonomes	3880	14,99	4527	17,27
Indépendants	2328	9,00	2538	9,68

maturité du corps électoral. Il semble que les agents de la RATP, plus sollicités par le management, plus responsabilisés, souhaitent participer davantage à la vie professionnelle ».

Comment se situe la RATP dans le paysage des élections professionnelles en France? La participation du personnel reste inférieure à ce qu'elle est dans les autres entreprises publiques, mais demeure légèrement supérieure à celle du secteur privé (66,3% en 1996). Quant à la représentation nationale des principaux syndicats aux élections prud'homales de 1996, elle donne la CGT à la première place avec 33,11% des voix, suivie de la CFDT avec 25,34%, FO avec 20,55%, la CFTC avec 7,52%, la CGC avec 5,92%. Si l'on se réfère aux grandes entreprises publiques, l'on trouve une CGT toujours majoritaire, entre 30% (France Télécom) et environ 50% (SNCF et EDF), une CFDT, qui se situe entre 18 et 26%, et FO entre 5 et 20%. ■

Yvonne Kappès-Grangé

départ.	CFDT variation 98-96	CFTC variation 98-96	CGC variation 98-96	CGT variation 98-96	FO variation 98-96	CSA variation 98-96	FSI variation 98-96
<b>Résultats globaux</b>	<b>2,8</b>	<b>0,04</b>	<b>0,35</b>	<b>-5,18</b>	<b>-0,67</b>	<b>1,61</b>	<b>1,06</b>
MTR	2,13	0,58	0,39	-7,89	1,17	3,35	0,25
RER	4,75	1,39	0,38	-2,3	-1,98	-1,21	-1,02
BUS	2,02	-0,33	0,09	-5,25	0,8	-0,72	3,39
MRF	7,13	-0,85	2,24	-6,18	-2,3	-0,15	0,26
MRB	2,83	0,14	0,68	-5,23	-1,57	1,5	1,66
ESE	3,43	-2	-0,18	0,32	-7,12	5,15	0,39
ITA	-0,06	-0,9	0,84	0,52	-0,66	0,48	-0,23
SIT	3,35	1,04	0,77	-3,09	-11,26	10,71	-1,52
DSC1	1,62	1,88	-1,06	-6,36	3,16	2,08	-1,32
DSC2	3,7	-0,94	-2,44	-2,44	-5,55	9,95	-2,44

## Les STL aident Handisport

Les Services touristiques et de locations (STL) se sont mis à la disposition de la fédération Handisport qui organisait à la Halle Carpentier dans le XIII<sup>e</sup> arrondissement, du 23 au 30 octobre, le championnat du monde de tennis de table. Neuf voitures à plancher bas, des lignes 91 et 20, ont assuré matin et soir le transport des participants – issus d'une quarantaine de nations – depuis leurs hôtels. Des bus conduits par dix-huit machinistes des centres de Lebrun et d'Ivry.



SUTTON/DGSC-AV



D.R.

## Transports urbains : Dijon toujours en tête

Dijon en tête, suivi de Strasbourg, puis de Grenoble, de Lyon et de Nantes : ce sont les résultats du septième Palmarès des transports urbains de *La Vie du rail*. Les vingt plus grandes agglomérations françaises – hors Paris – ont été classées grâce à six critères (niveau d'équipement des villes, fréquentation des réseaux, qualité du service rendu au client, niveau de l'offre de service public, prix des services et efforts faits

pour encourager l'utilisation des transports collectifs). Déjà arrivée première en 1997, la capitale bourguignonne et son réseau, le Syndicat des transports de la région dijonnaise (STRD), continuent de bénéficier d'une structure urbaine quasi idéale et d'une politique pionnière en matière d'encouragement à l'utilisation des transports publics.



D.R.

## Informatique et libertés

Un traitement d'informations nominatives est mis en œuvre au département ESE de la RATP. Il s'inscrit dans le cadre d'une gestion prévisionnelle des emplois et des compétences (GPEC), afin de susciter le développement des compétences individuelles, d'optimiser l'adéquation homme-poste, d'organiser la mobilité

et le recrutement de l'encadrement, de favoriser les prises d'initiative en termes de parcours professionnel, d'anticiper les pertes de compétences dues aux départs des agents et d'optimiser la formation. Les informations nominatives, fournies par les agents, concernent leur identité et leur vie professionnelle. Elles sont conservées

jusqu'à leur départ de l'entreprise. Ces données sont destinées aux intéressés, à l'administrateur central et aux administrateurs locaux dans leurs unités. Un droit d'accès est prévu : il s'exerce auprès de l'administrateur central au service GS-RH, 12, avenue du Val-de-Fontenay, 94120 Fontenay-sous-Bois.

## La Carte Intégrale fait sa pub en interne

**L**a Carte Intégrale peut intéresser près de 5 000 agents de l'entreprise qui sont porteurs de la Carte Orange mensuelle ou hebdomadaire. C'est pourquoi le département commercial a décidé de leur adresser un mailing rappelant les avantages du coupon annuel : prix avantageux, remplacement immédiat en cas de perte ou de vol, possibilité de modifier, suspendre ou résilier sans frais et à tout moment l'abonnement... De plus, les agents n'auront plus à effectuer l'envoi justificatif mensuel pour le remboursement de leur titre qui sera versé automatiquement sur la feuille de paye, le même mois que le prélèvement, effectué le 3 de chaque mois. **Contact - Philippe Galland, CML, tél. : (01 49 2) 5 65 87.**

D.R.



## Remerciements de Jacques Chirac

Le 15 octobre, la ligne 14 était inaugurée par Jacques Chirac. Début novembre, le président de la République a adressé une lettre à Jean-Paul Bailly pour exprimer ses remerciements à tous les acteurs qui ont participé à cette aventure. « J'ai été très sensible à la mobilisation de tous les agents de la RATP et des entreprises ayant concouru à cette superbe réalisation, à qui revient à mes yeux le principal mérite de ce succès. Je tiens, par votre intermédiaire, à exprimer à tous ma sincère reconnaissance et à vous transmettre à nouveau mes félicitations et mes encouragements à porter haut et loin les couleurs de la France. »



MAUBOUSSIN/DGSC-AV

## La 14 fête son millionième voyageur

Le 23 octobre, soit neuf jours après sa mise en service, la ligne 14 a fêté son millionième passager. Gérard Le Marhadour s'est demandé ce que lui voulaient les officiels de la RATP qui l'ont abordé à la station Gare-de-Lyon. Utilisateur régulier des transports en commun et de la ligne 14 depuis le 15 octobre, il s'est vu offrir une Carte Intégrale - et une coupe de champagne -, en tant que millionième voyageur de la ligne, en s'étonnant: « Déjà un million de passagers, on ne le dirait pas, cette ligne est tellement confortable, on n'a pas l'impression d'être serrés... »



PASCAL LESIRE/FANCE SOIR

## La SNCF gagne le 12<sup>e</sup> Trophée Adefipe

C'est une équipe de la SNCF qui a remporté le douzième Trophée Adefipe, le 23 octobre, pour une « Nouvelle organisation des chantiers de grandes opérations périodiques ». Les neuf agents gagnants du Service électrique de Dijon ont conçu cette action pour remédier à la recrudescence des incidents de signalisation sur les chantiers de grandes opérations périodiques. L'équipe ESE (unité MER), qui avait remporté

le prix de l'Implication RATP 1998 pour « Ensemble, partageons nos connaissances pour mieux servir le voyageur », participait au Trophée Adefipe, remporté

les deux années précédentes par des équipes de la RATP.

**Contact - Bernard Trinidad, DGC, tél. : (01 44 6) 8 36 80.**



D.P.

## Des « bouquets de services » très design

L'agence Tortel Design vient d'être choisie comme designer des « bouquets de services ». Ces espaces seront réalisés dans le cadre du « Renouveau du métro », qui prévoit l'amélioration de l'image du métro pour que les voyageurs s'y sentent bien. Evolution de l'accueil, netteté des stations et requalification des espaces - par l'amélioration de l'éclairage, des informations et le réaménagement des lieux - sont au programme d'ici

à la fin de 2001. En ce qui concerne les bouquets de services, ils consisteront à offrir à la clientèle une palette élargie des services présents dans le métro : informations sur le réseau et sur la ville, contacts avec la RATP, distributeurs de denrées, téléphones, espace convivial pouvant offrir des animations... Ils s'organiseront en un réseau d'espaces, situés dans les salles et sur les quais, ayant une cohérence d'offre d'architecture et de signalétique.

### 11 décembre au 20 février

● Présentation de la maquette de la cabine de conduite du MF2000 aux lignes de métro et aux ateliers MRF.

### 14 décembre 1998 à juillet 1999

● Troisième phase des travaux du RVB sur la ligne 9 entre Trocadéro et Pont-de-Sèvres. Un service de remplacement par bus est mis en place entre ces deux stations.

### 7 janvier

● Résultats et remise des prix de l'opération: « Les petits, ça peint ! »

### 16 janvier

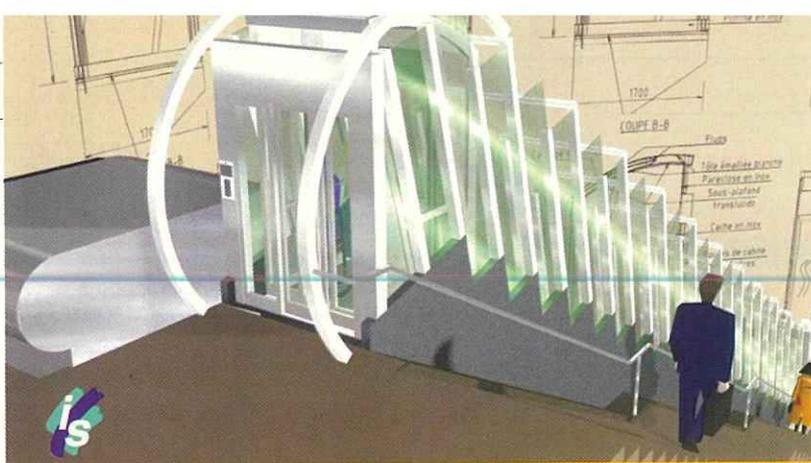
● MRF : journées portes ouvertes à l'atelier de Fontenay-sous-Bois. Manifestation pour les agents le 15 janvier après-midi.

### 29 et 30 janvier

● La ligne 11 fête le départ du matériel MP55. Sont envisagées actuellement la visite de l'atelier des Lilas, l'installation de la motrice MP55 place de la République et une animation à la station République.

### 20 janvier au 27 février

● A l'occasion du cinquantième anniversaire de la signature à Paris, le 10 décembre 1948, de la Déclaration des droits de l'homme, poursuite de l'exposition d'Amnesty International, avec la Ligue des droits de l'homme, l'Unicef, l'Association chrétienne pour l'abolition de la torture et France Libertés.  
20-25 janvier : Nation ;  
27 janvier-1er février : Gambetta ;  
3-27 février : RER A, Noisy-le-Grand, Bry-sur-Marne et Nogent-sur-Marne.



D.R.

## Un ascenseur incliné : une première

**F**in 1999, la gare Charles-de-Gaulle-Etoile (ligne A) sera équipée d'un ascenseur incliné, le premier du genre dans les transports en commun français, solution de remplacement à l'ascenseur vertical. Subventionnée par le STP (Syndicat des transports parisiens), ce nouvel équipement correspond à l'objectif de favoriser l'accessibilité du réseau

au tronçon central du RER à l'ensemble des voyageurs et notamment aux personnes à mobilité réduite. La société Poma Otis fabrique cet appareil, dont les études et le suivi de la réalisation sont assurées par le département ESE. Les travaux ont débuté en novembre. **Contacts - M. Lucquiaud, tél. : (01 41 9) 5 48 17; M. Cote, tél. : (01 41 9) 5 47 36.**

## Ligne 14 : métro, travaux et vidéo

Pour découvrir la ligne 14, autrement qu'en réalité, l'unité Ingénierie des infrastructures (IDI) du département ITA propose un film retraçant les travaux de sa construction. Une façon de montrer la contribution de l'unité pour la partie études et suivi des réalisations des

travaux. Un document pédagogique pour découvrir les différentes techniques, les difficultés rencontrées et les solutions apportées. **Contact - Michel Colin, ITA, tél. : (01 41 9) 5 34 23; Georgia Louge, DGC, tél. : (01 48 0) 4 12 47.**



D.R.

## Les voyageurs jugent les transports en commun

# 80%

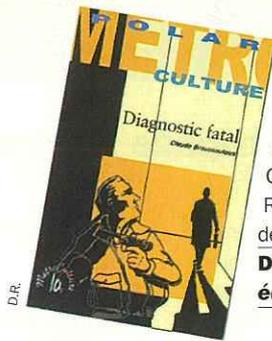
C'est le pourcentage de personnes très satisfaites (21%) et assez satisfaites (59%) de l'utilisation qu'elles font des transports en commun. Ce sondage\*, réalisé

par la Sofres pour le compte de l'Union des transports publics (UTP), précise notamment que les catégories les plus positives sont les femmes (25%), les personnes âgées de plus de 65 ans (41%) et les habitants des centres-villes (31%). En revanche, le pourcentage est nettement plus faible chez les moins de 35 ans (12%), les cadres et commerçants (8%), et les habitants de la région parisienne (12%). Enfin, trois domaines sont considérés en nette dégradation : la sécurité, le nombre des grèves et les prix, même si 47 % ont perçu des améliorations concernant l'information et l'accueil.

\* Enquête Sofres réalisée les 16 et 17 octobre auprès d'un échantillon de 1 000 personnes.

## La vidéosurveillance s'affiche

Conformément à la loi, la RATP informe ses voyageurs, par voie d'affichage, de l'existence d'un système de vidéosurveillance dans ses gares et ses stations pour l'exploitation et la protection des biens et des personnes. Entre février et mai 1999, les panneaux seront apposés dans toutes les trémies d'accès du métro et du RER. Cette signalétique, définie par le département PRO, est déclinée en trois langues. Rappelons que la loi Pasqua du 21 janvier 1995 oblige toute entreprise, disposant d'un système de vidéosurveillance, non seulement à le déclarer auprès de la préfecture de police, mais aussi à en informer les personnes susceptibles de pénétrer dans l'enceinte surveillée, après Saint-Denis-Porte-de-Paris et Saint-Denis-Université (ligne 13). La ligne 14 récemment ouverte au public arbore aussi cet affichage.



## Polar « maison » à quai

En décembre, *Diagnostic fatal* est en vente dans les appareils Selecta, sur les quais de métro et de RER. L'auteur n'est autre que Claude Broussouloux, médecin du travail à la RATP. Une raison supplémentaire pour dépister de toute urgence ce polar dans les distributeurs.

**Diagnostic fatal, de Claude Broussouloux, éditions de la Voûte, 10 francs.**

## Honneur aux petits artistes

Plusieurs milliers d'enfants ont offert leurs dessins de Noël pour décorer stations, gares et bus. Afin de les remercier, la RATP enverra à chacun d'entre eux une mallette avec stampers,

feuilles à dessin et crayons de couleur. De plus, le 9 janvier 1999, les cent meilleurs artistes en herbe, sélectionnés par un jury, seront fêtés et récompensés.



CHABROU/DGC-AV

## Le billet combiné a le ticket

44 %, telle est la progression en 1998 de la vente du billet combiné « Mondial de l'automobile » par rapport à l'année 1996. Le billet combiné offre une solution facile et économique pour le voyageur qui a disposé ainsi, entre le 1<sup>er</sup> et le 11 octobre, à la fois d'un titre de transport aller et retour pour Porte-de-Versailles (trajet en métro ou en RER) et d'une entrée au salon pour un montant de 55 francs au

lieu de 66 francs.

Un succès obtenu grâce à la mobilisation et au soutien des agents d'exploitation. Ces résultats encourageants pourraient déboucher sur de nouveaux partenariats pour le Salon de l'agriculture ou la Foire de Paris.

**Contact - M.-J. Loubière, CML, tél. : (01 44 6) 8 35 94.**



## Appel à témoins

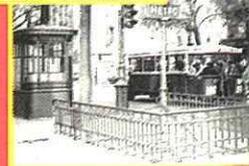
En 1949, agents de la STCRP (Société des transports en commun de la région parisienne) ou de la CMP (Compagnie du métro de Paris), vous avez vécu la fusion des deux sociétés et participé à la création de la RATP... Ou vous êtes entrés plus tard et vous avez collaboré à l'extension des réseaux, pris part au lancement du RER, à l'ouverture de nouvelles lignes de bus ou de métro, vécu la décentralisation... Durant toutes ces années, vous avez vu votre environnement de travail changer, votre métier évoluer, notamment à la faveur de nouvelles avancées technologiques... Bref, en cinquante ans, vous avez traversé avec la RATP une histoire industrielle et humaine qui fait aujourd'hui partie du patrimoine parisien et, au-delà, national. En 1999, *Entre les Lignes* fêtera ce cinquantenaire. Votre histoire et vos témoignages nous intéressent, tout comme les photographies que vous avez peut-être conservées. Ecrivez-nous ou téléphonez-nous avant le 30 janvier en nous précisant vos coordonnées et les fonctions que vous avez occupées.

La rédaction d'*Entre les Lignes*

### Entre les Lignes

LAC A 85 LYBY

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



## Auber à l'heure du tennis

Guillaume Raoux, Richard Krajicek... Les grands noms du tennis mondial s'étaient donné rendez-vous à Auber, du 26 octobre au 8 novembre.

Le public se pressait autour du mini-court d'entraînement où était installé un radar testant la vitesse du service. Les matchs se disputant à Bercy lors de l'Open de Paris de tennis, organisé par la Fédération française de tennis, du 2 au 8 novembre, étaient retransmis en direct et les résultats affichés dans la gare du RER.



Présent à la station Auber, Guillaume Raoux, vainqueur de la Coupe Davis avec l'équipe de France en 1996.



## 4000 bus équipés en radiolocalisation

À la suite de l'agression d'un machiniste du centre de Flandre le 4 octobre, la RATP a décidé d'accélérer la réalisation du programme Aigle\* d'équipement des autobus en radiolocalisation pour la sécurité. C'est ainsi que 4 000 bus en seront équipés d'ici à décembre 2000, dont la moitié

dès la fin de l'année prochaine. Ce système permet au PC sécurité, à partir du déclenchement d'une alarme, de localiser la position du véhicule et de dépêcher sur place l'équipe de sécurité la plus proche.

\* Aide à l'intervention globale sur les lignes en exploitation.

Bus au GNV (gaz naturel pour véhicules). Cinquante-trois seront commandés à Renault, associé à Gaz de France, Technip étant en charge de la maîtrise d'œuvre. Ils équiperont le centre de Créteil.



*Pour répondre au souci croissant de pollution urbaine, la RATP s'engage dans un programme de généralisation de bus propres. Et mène de front une double politique : l'achat de 218 bus au gaz et la remise à niveau du parc existant, grâce notamment à l'utilisation de nouveaux carburants (gazole soufré, aquazole).*

**L**es bus de la RATP vont rouler plus propre. Il y avait urgence, quand on sait que les Franciliens se mobilisent par rapport au problème de la pollution urbaine. Or, bien que le parc des 4 000 autobus de la RATP produise moins de 4% des émissions polluantes provenant de l'ensemble des transports de surface en Ile-de-France, les fumées des véhicules les plus anciens cristallisent les critiques.

La Régie lance donc un programme ambitieux : en novembre, elle a annoncé sa décision d'acheter deux cent dix-huit

bus fonctionnant au gaz. La commande comprend une tranche ferme de cent dix véhicules pour 1999 – cinquante-trois au GNV (gaz naturel pour véhicules) et cinquante-sept au GPL (gaz de pétrole liquéfié). Elle prévoit également une tranche conditionnelle de cent huit bus pour 2000.

Toutefois, les bus actuellement en service ne sont pas oubliés. « Nous expérimentons deux voies : lors des renouvellements du parc, nous prévoyons des

bus utilisant des énergies non polluantes, comme le gaz, l'électricité, en sus du diesel aux normes les plus récentes, explique Françoise Duchézeau, déléguée générale à l'Ecologie urbaine et au développement durable. C'est le cas de la commande des bus à gaz. En parallèle, nous programmons la remise à niveau du parc existant. »

Ainsi, les véhicules de moins de dix ans – R312, Agora – bénéficieront de filtres à particules catalytiques et rou-



Zoom sur les bombonnes de gaz situées dans le toit des bus, voir photos ci-dessus.

PHOTOS D.R.



Bus au GPL (gaz de pétrole liquéfié). Cinquante-sept seront commandés à Heuliez, associé à Total et à Elf, Kvaerner étant en charge de la maîtrise d'œuvre. Ils équiperont le centre d'Aubervilliers.

# de l'écologie

leront grâce à un carburant de ville désoufré. La RATP vient de lancer un appel d'offres européen pour des filtres à particules.

« Cette double politique nous permet d'évaluer les bus à gaz sur une échelle industrielle, mais aussi de tester la filière de gazole désoufré couplé à un filtre », précise Alain Curtil, responsable de l'unité Etudes-Essais à MRB. Avec, comme enjeu, le choix des futurs véhicules pour les prochains marchés à l'horizon 2001. En attendant l'arrivée de la nouvelle génération d'hybrides, avec moteurs-roues électriques, qui devrait être fabriquée à grande échelle vers 2005.

## Des investissements qui pèsent lourd

Restent les 1 200 vieux SC10 et leurs fumées noires, si souvent incriminés lors des problèmes de pollution. Ils rouleront désormais à l'aquazole, car les technologies de filtres et pots catalytiques ne sont pas adaptables sur ce matériel. L'aquazole est un carburant composé d'un mélange d'eau (15%) et de gazole, développé par Elf, qui réduit

les oxydes d'azote de près de 40%. Déjà expérimenté sur la ligne 29, il équipe, depuis décembre, toutes les lignes du centre de Lagny. Ensuite, ce sera au tour des deux cent trente véhicules du centre de La Maltournée d'en être pourvus. En tout, sept cents bus bénéficieront de l'aquazole en 2000.

« Il s'agit d'un programme ambitieux, probablement le plus ambitieux d'Europe, puisqu'en deux ans plus de la moitié de notre parc sera touché,

commente Guy-Noël Payan, directeur général adjoint. *La dynamique est enclenchée à la RATP pour généraliser un parc de bus propres.* »

Des choix technologiques impliquants, des investissements qui pèsent lourd sur le budget... Mais la protection de l'environnement est à ce prix. Encore faut-il que les bus puissent circuler en ville. On sait qu'en passant de 12 à 15 kilomètres à l'heure, on divise la pollution par deux. Reste donc aux pouvoirs publics à assurer la fluidité de la circulation. Dans ce contexte, la mise en site protégé du PC sur les boulevards des Maréchaux représente une opération symbolique. ■

Yvonne Kappès-Grangé



## Combien ça coûte ?

**Gaz :** le surcoût pour les deux filières, GNV et GPL, se situe autour de 120 millions de francs, dont 44 millions attribués par la Région et 76 millions à charge de la RATP sur le programme d'investissement. Coût d'aménagement : 13 millions de francs par centre bus.

**Filtres à particules catalytiques :** autour de 40 000 francs pièce.

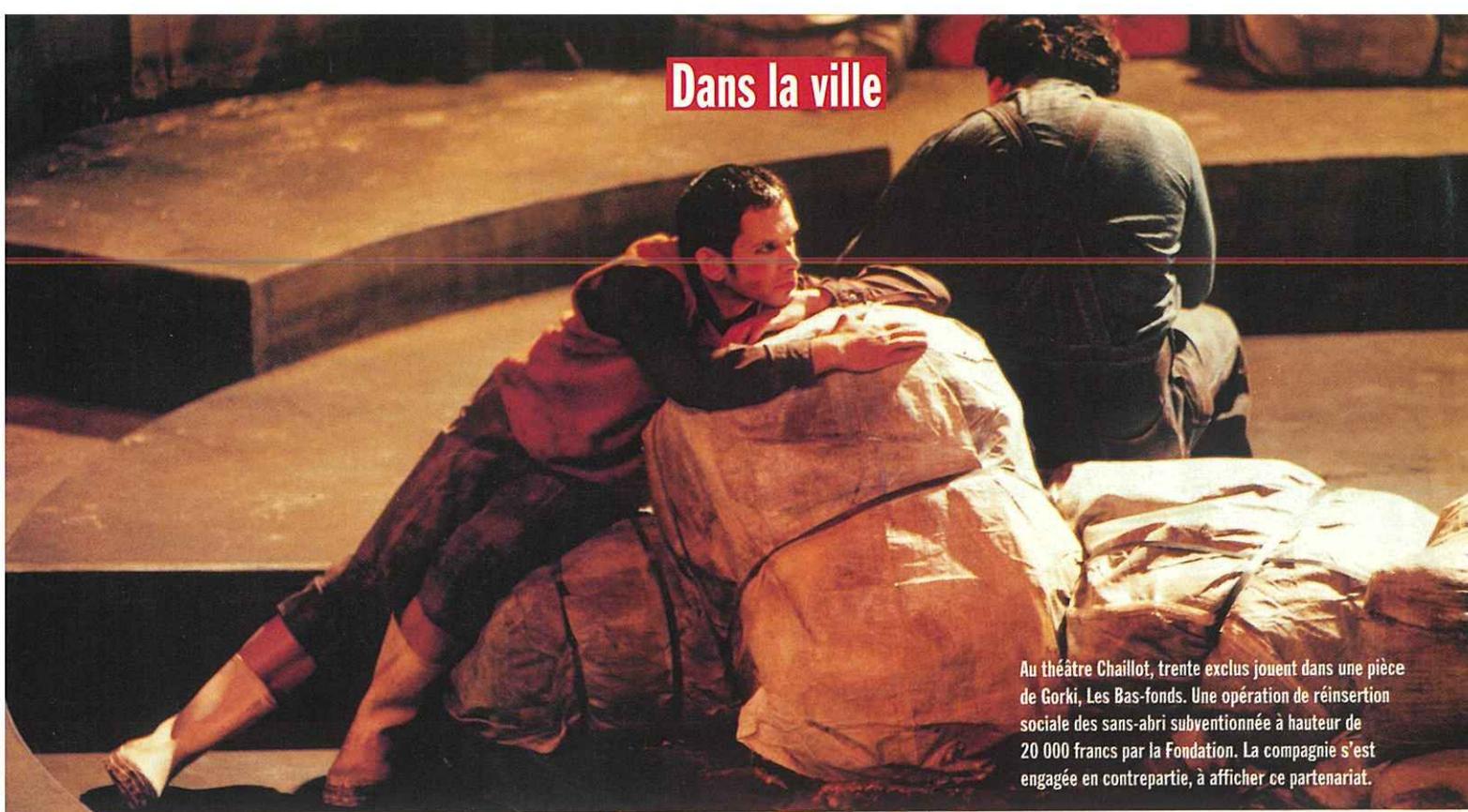
Pour 2 200 bus, cela représente un coût de 90 millions de francs.

La Région subventionne à hauteur de 25 millions et la Ville de Paris de 40 millions. Restent 25 millions de francs à charge de la RATP.

Le carburant désoufré, non disponible sur le marché français, importé du Royaume-Uni, coûte actuellement 20 % de plus que le gazole standard.

**Aquazole :** surcoût de 10 % par rapport au gazole standard, à valeur énergétique identique. Le STP et la Région participent au financement pour l'équipement de cent vingt-cinq bus de banlieue.

**Bus électriques :** deux fois plus cher qu'un autobus standard de même capacité.



Au théâtre Chaillot, trente exclus jouent dans une pièce de Gorki, *Les Bas-fonds*. Une opération de réinsertion sociale des sans-abri subventionnée à hauteur de 20 000 francs par la Fondation. La compagnie s'est engagée en contrepartie, à afficher ce partenariat.

*Promouvoir la citoyenneté et combattre l'exclusion, telles sont les missions de la jeune Fondation d'entreprise de la RATP. Cette institution soutient des projets individuels ou collectifs en faveur des plus démunis.*

**L'**association Fais-moi une place offre un lieu d'accueil pour des personnes en difficulté. En octobre, des SDF ont joué *Les Bas-Fonds*, de l'écrivain russe Maxime Gorki, au théâtre de Chaillot, sous la direction du metteur en scène Serge Sândor. Avec l'association Oxygène, des agents vont promouvoir la citoyenneté auprès des jeunes. Toutes ces actions ont en commun d'avoir obtenu, en 1998, le soutien de la Fondation d'entreprise pour la citoyenneté de la RATP. Créée en 1995, elle a pour objectif de développer le concept de la citoyenneté et d'aider toutes les initiatives pour prévenir et combattre les exclusions. Cette identité de valeurs entre la RATP et la Fondation s'est traduite par la nomination, en juin 1998, de Jean-Paul Bailly à la présidence de la Fondation.

# La Fondation

Cette institution offre ainsi son soutien à des associations ou à des personnes, internes ou externes à la RATP, présentant des projets individuels et collectifs. A condition que l'action envisagée traite des valeurs auxquelles s'attache la Fondation, citoyenneté, lutte contre l'exclusion, et concerne plus spécialement l'Ile-de-France. Les propositions sont ensuite présentées à un comité d'évaluation des projets, composé de douze personnes, venant de tous les horizons de la RATP.

## **Un transporteur à visage humain**

En 1998, dix-huit dossiers ont reçu l'aval de la Fondation. Ainsi, l'association Fais-moi une place, créée par Pascale et Jean-Claude Martin, tous les deux agents de la RATP, anime une maison d'accueil temporaire pour des personnes victimes de l'exclusion, particulièrement des déficients mentaux. « *Notre maison, agréée centre de loisirs, a une capacité d'accueil de sept places. Les 10 000 francs de subvention*

*nous permettent de faire des aménagements intérieurs.* » Un lieu qui pourrait recevoir des agents provisoirement en difficulté.

Pour mener à bien ces actions, la Fondation reçoit chaque année 3 millions de francs de la RATP. Elle les redistribue en aides, se situant dans une fourchette de 5 000 à 150 000 francs. « *Nous souhaitons augmenter le nombre de projets soutenus, pour que l'action de la Fondation soit à la fois variée et plus lisible sur l'ensemble de l'Ile-de-France* », explique Pierre Mader, secrétaire général de la Fondation. D'autres soutiens peuvent également être proposés, comme le prêt de bus, d'espaces d'exposition... Des actions souvent effectuées en partenariat local avec des centres bus ou des lignes de métro et de RER. Ainsi, l'association Oxygène, composée d'agents de la RATP, mais aussi d'enseignants et d'élus locaux, met en œuvre des activités pour créer un lien social dans les quartiers entre jeunes et moins jeunes. « *La Fondation ne nous donne*

pas d'argent, mais elle nous prête du matériel et des locaux. Elle nous met en contact avec d'éventuels partenaires, à nous de négocier pour que le projet se réalise », remarque Karine Colin, sa présidente. Randonnées de découverte, visite du Futuroscope et, dernièrement, débat sur les transports en commun à bord d'un R312 prêté par le centre de La Maltournée. « Le partenariat avec des centres bus est primordial, l'idéal serait qu'il existe une association de terrain dans chaque centre bus pour soutenir le travail des machinistes. » Pour toutes ces associations, le soutien de l'entreprise, via sa Fondation, est essentiel. « La RATP est partenaire de la gestion de la ville, et elle montre ainsi, au-delà

# en action

du simple transporteur, un visage humain », commente Pascale Martin. Karine Colin ajoute : « Nous sommes là pour expliquer l'utilité des transports en commun dans la ville, et le respect du bien collectif et des personnes, machinistes et voyageurs. Pour donner une nouvelle image de la RATP, tout le monde doit y mettre du sien. » ■

Yvonne Kappès-Grangé

**Fondation d'entreprise pour la citoyenneté, tél. : (01 44 6) 8 38 89 ;**  
**Fais-moi une place,**  
**tél. : 01 43 83 16 59 ; Oxygène,**  
**Karine Colin, tél. : (01 41 9) 5 35 18.**  
**et 06 80 06 25 13.**



Un agent RATP de l'association Oxygène en compagnie d'enfants de Fontenay-sous-Bois.

CHABOL/DSC-AV

## Claude Quin à l'honneur

Le 14 septembre, Claude Quin, inspecteur général honoraire au conseil général des Ponts et Chaussées, a été fait officier de la Légion d'honneur par Jean-Claude Gayssot, ministre de l'Équipement, des Transports et du Logement. De 1981 à 1986, Claude Quin a été président de la RATP, sur proposition de Charles Fiterman, alors ministre des Transports. Jean-Claude Gayssot a particulièrement insisté sur le rôle joué par Claude Quin dans la création du tramway : « C'est avec opiniâtreté et beaucoup d'efficacité que vous avez défendu le tramway. Il le fallait, car cette option était loin d'être acquise. Pourtant, les résultats l'ont bien montré, c'était le bon choix. Moins coûteux, non polluant, le tramway permet également une requalification urbaine. Ses atouts sont considérables et je pense que pour les prochains contrats de plan, ce sont de quarante à soixante kilomètres de tramway qui seront réalisés. » Le ministre a également salué son attachement au service public : « Je suis fier que ce soit un homme particulièrement attentif au peuple, au service public, à la justice, aux valeurs de l'humanisme que la nation honore d'une de ses plus hautes distinctions. »



Claude Quin, ancien président de la RATP, en compagnie de Jean-Claude Gayssot, ministre de l'Équipement, des Transports et du Logement.

METT-SIC-B, SUARD



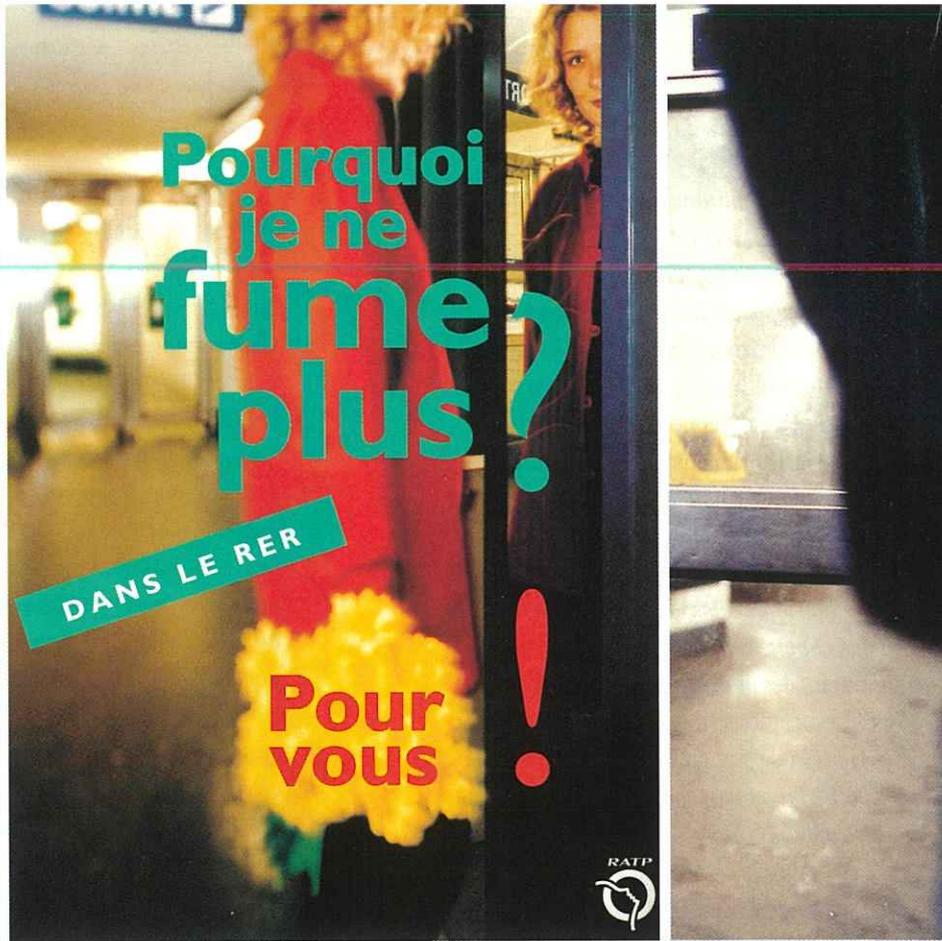
D.R.

Maquette de la nouvelle gare d'Antony.

## La gare d'Antony reconstruite

C'est le cabinet d'architecture Dubus et Lott qui a remporté, le 7 septembre 1998, le concours pour la reconstruction de la gare d'Antony (RER ligne B) lancé en mars par le département des Projets. La nouvelle gare va résolument s'ouvrir sur le quartier pour mieux accueillir les voyageurs avec trois accès différents : un accès principal depuis la place René-Cassin, un accès sur la gare routière, côté départ, et un accès côté arrivée des bus. Un dispositif qui nécessite la création de deux halls encadrant un espace central conduisant aux quais. La transparence de la construction sera la dominante architecturale : tous les espaces d'accueil communiqueront visuellement, et le voyageur arrivant de Paris ou de Saint-Rémy-lès-Chevreuse pourra s'orienter d'un seul coup d'œil. Façades en acier inox et en verre teinté (grandes qualités de résistance et entretien facile), verrière, lames pare-soleil pour les bureaux... En 2001, le futur pôle multimodal d'Antony (terminal bus, Orlyval, taxis) devrait accueillir 20 000 voyageurs quotidiens. Le début des travaux est prévu en novembre 1999.

**Contact - Pierre Loescher,**  
**tél. : (01 44 6) 8 33 53.**



*C comme campagne, I comme incitation, G comme gêne, A comme... La cigarette est toujours présente sur les quais et dans les couloirs du métro et du RER. Afin de rappeler à chacun le respect de la réglementation antitabac de la loi Evin, la RATP se met de nouveau en campagne. Echos en images.*

**C** comme campagne. Elle se déroule, depuis le 4 novembre et pour un mois, sur 1 500 emplacements des réseaux métro et RER.

Les procès à répétition faits à la SNCF et à des compagnies aériennes et la récente condamnation de l'École d'architecture de Paris-Seine rappellent au respect de la réglementation antitabac. La RATP, quant à elle, lance une campagne de sensibilisation, réalisée avec des agents quotidiennement

# En finir avec la cigarette

confrontés à la non-application de la loi. Les textes et les visuels des deux affiches ont été réalisés en concertation étroite avec quatorze agents de la RATP. Plusieurs séances de travail ont réuni des agents fumeurs et non fumeurs des différents métiers : stations, gares, contrôle, conduite des trains, sécurité. Les messages ont été élaborés en tenant compte de leur expérience et de leurs critiques pour faciliter le travail sur les lignes.

**I** comme incitation. Ni légaliste ni moralisatrice, cette campagne évite de parler d'interdiction. Pour lutter contre le tabagisme, en tant que comportement individuel, il est plus efficace de faire appel à la bonne volonté et au respect des autres.

**G** comme gêne. Sans jouer sur la culpabilité du fumeur, la campagne rappelle à chacun que la consommation ou l'interdiction du tabac représentent une gêne. Gêne liée à la fumée pour le non-fumeur, gêne de se priver de cigarette pour le fumeur.

**A** comme argumentaire. Les messages, conciliants et positifs, ont pour objectif d'aider à entrer en contact de façon simple et spontanée avec les voyageurs. Par exemple : « Nos lignes sont non fumeurs, merci d'accepter cette contrainte », ou : « Avez-vous pensé à ceux que la fumée incommode ? » et aussi : « Dans la vie de tous les jours, il y a les fumeurs et les non-fumeurs, dans le métro comme dans le RER, il ne devrait y avoir que des non-fumeurs ».

**R** comme réseaux. Cette campagne est destinée à un affichage métro et RER, sur les quais, dans les couloirs et les salles de recettes. Pour quelle raison le réseau bus est-il absent? On a constaté en fait que la loi était bien respectée dans les véhicules. De même que dans les voitures de métro, RER ou tram.

**E** comme Evin (loi). Votée en 1992, la loi interdit de fumer dans tous les lieux clos, couverts et collectifs, sauf dans les endroits réservés à cet usage et signalés comme tels.

**T** comme tabac. Chaque année, cinquante tonnes de mégots sont ramassés sur les réseaux par les services de nettoyage. En 1997, la consommation annuelle de cigarettes par habitant en France s'élevait en moyenne à 1 416. Un chiffre qui diminue d'année en année.

**T** comme terrain. C'est en pensant concrètement au vécu des agents sur le terrain que cette campagne a été élaborée. Elle devrait leur permettre d'entrer en contact en douceur avec les fumeurs, pour éviter de créer des situations conflictuelles. Si le contrevenant refuse de se soumettre à la loi, la réglementation doit s'appliquer. L'amende s'élève alors à 250 francs pour un règlement sur place ou dans les vingt-quatre heures.

**E** comme ensemble. Changer les comportements prend du temps : en 1999, cette campagne devrait avoir une suite. Pour faire vivre les messages, il faudra les adapter aux expériences des agents sur le terrain et aux réactions des voyageurs. ■

Yvonne Kappès-Grangé

Des projets refusés : les agents participant au groupe de travail ont voulu éviter de faire appel à des sentiments de culpabilité ou de diabolisation.



## TVR, l'avis des voyageurs

**1** 3 600 km parcourus, 108 000 voyageurs transportés, 111 visites de délégations françaises et étrangères : le TVR (bus-tram) roule sur le site du Trans-Val-de-Marne, entre la gare RER de Saint-Maur-Créteil et Rungis, depuis le 17 novembre 1997, avec une interruption pendant l'été 1998 (ELL n° 79). Une étude technique et une enquête voyageurs ont permis de tirer des premières conclusions. Une des appréciations concerne la fiabilité du prototype, avec un taux de disponibilité de 83% (contre 87% pour les premiers agora articulés). Il a effectué 13 600 km



Le TVR est prévu à Nancy, attendu à Caen et envisagé à Clermont-Ferrand et à Rouen.

MARGUERITE/DGC-AV

sur les 16 400 commandés. Les conducteurs sont globalement satisfaits du poste de conduite sous réserve de quelques améliorations de confort. Le freinage, d'après eux, à la fois souple dans son utilisation électrique et puissant dans son fonctionnement mécanique, allie confort et efficacité. Les performances d'accélération en mode électrique – sur le site du TVM, qui connaît une pente de 6% – sont équivalentes à celles d'un autobus agora articulé sur le plat. Du côté des voyageurs, électrique est synonyme d'écologique : 97% d'entre eux déclarent que le TVR est un mode respectueux de

l'environnement. Son aspect extérieur et sa manière coulée d'avancer lui confèrent une certaine sécurité et rassure 87% des voyageurs. Accessibilité et confort sont appréciés, ainsi que son aménagement intérieur jugé spacieux par 85% des personnes. Le passage d'un mode à l'autre n'entraîne pas de gêne pour les voyageurs, mais le confort dynamique paraît dépendre plus de la qualité de la chaussée que du mode utilisé. Selon 95% de ses voyageurs, le TVR est perçu comme un mode qui rompt avec les bus traditionnels. Il s'intègre aussi bien dans une ville moderne (94%) qu'ancienne, où son image contemporaine redonne un coup de neuf (90%).

« Il est intéressant pour la RATP de posséder le site du TVM, conclut Guy Bourgeois, directeur de la Mission stratégie, recherche, partenariats, site qui a permis d'installer le tram sur pneu dans un paysage de l'Ile-de-France. De plus, on remarquera l'importance du design qui concourt à l'agrément du TVR, le faisant percevoir, malgré l'importance de ses trois compartiments, comme un véhicule facile à manier et souple. J'ajouterai, enfin, que cette expérimentation met la barre très haut pour les autres concurrents, créant ainsi une émulation qui ne peut être que gage de qualité. »

# Guimard à Mexico

*Les agents du département Infrastructures et Aménagements ont installé, à la station Bella Artes du métro de Mexico, une entrée Guimard offerte par la RATP. Le 14 novembre, Jacques Chirac inaugurerait l'ouvrage lors de sa visite officielle au Mexique.*



PHOTOS : D.R.

Une entrée Guimard s'érige à Mexico. Il y a un an, la RATP recevait, de la part du métro de Mexico, la fresque « Huichol » exposée, aujourd'hui, à la station Palais-Royal (ligne 1). En retour, le président Jean-Paul Bailly offre au métro mexicain une reproduction d'une entrée Guimard. Elle se dresse désormais au cœur de la capitale, à la station Bellas Artes.

## Trente ans de coopération technique

Un échange culturel, qui célèbre trente années de coopération technique entre les deux transporteurs. L'implication des départements des Projets (PRO) et Infrastructures et Aménagements (ITA) a permis la fabrication, l'acheminement et l'installation de cet ouvrage. Une opération de grande envergure, menée par Patrice Brugère, chef de projet à PRO: «Trois semaines de traversée ont été nécessaires pour transporter l'entrée dans un conteneur pesant environ sept tonnes et mesurant près de dix mètres.»

Cinq agents d'ITA ont effectué en trois semaines, au lieu de quatre habituellement nécessaires, le montage de l'entrée Guimard avec la participation des agents mexicains.

Désignés pour leurs compétences techniques et leur expérience, cinq agents d'ITA rejoignent Mexico à la fin d'octobre afin d'effectuer le montage et la peinture. «Pour nous, c'est une expérience unique de partager notre savoir-faire avec nos collègues mexicains», précise Mohamed Nadour, agent d'ITA présent sur place. Des agents mexicains, qui ont collaboré à l'édification de l'entrée, et qui devront en assumer la maintenance et l'entretien. «Sur le chantier, la barrière de la langue n'a pas été un

gros problème, car les dictionnaires nous ont facilité la communication quand nous avons des difficultés de compréhension», souligne Patrick Lemoine, agent d'ITA. Une opération de pose effectuée «tambour battant» et justifiée par la venue de Jacques Chirac au Mexique. Cet échange culturel couronne les excellentes relations entretenues par les deux transporteurs et qui augure de nouvelles collaborations. ■

Catherine Houel  
et Yan Rodriguez



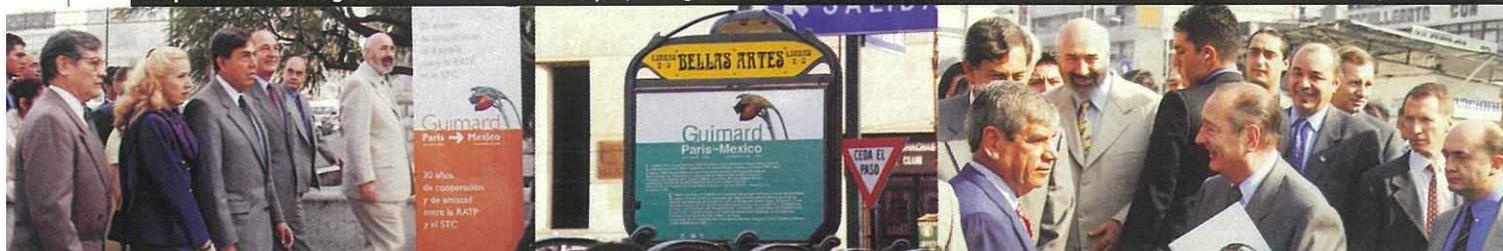
## Le métro de Mexico

La construction du métro de Mexico n'a commencé qu'en 1967, mais, trente ans plus tard, il compte parmi les plus importants du monde. En effet, le métro de Mexico est aujourd'hui le troisième du monde en trafic journalier. Il transporte plus de 4 millions de voyageurs. Exploitée et entretenue par STC\*, une entreprise publique dirigée par Pedro Luis Benitez Esparza,

qui emploie 13 000 agents. Le réseau compte actuellement dix lignes, totalisant 178 kilomètres. La onzième, d'une longueur de 23 kilomètres, est en cours de construction. Elle devrait ouvrir à la fin de 1999. Le métro de Mexico est en pleine expansion. L'objectif à l'horizon 2020: 483 kilomètres de lignes.

\* STC (Sistema de Transporte Colectivo).

Jacques Chirac avec à sa gauche le secrétaire d'Etat au transport, Lic Jorge Martinez, à sa droite le maire de Mexico, Cuauhtemoc Cartenas. Ci-dessous, Jean-Paul Bailly.



## LA QUALIFICATION PAR L'ENTREPRISE

Les jeunes en contrat de qualification bénéficient d'un encadrement permanent. Grâce au soutien d'un **tuteur**, agent de la RATP, ils alternent cours de formation et travail dans l'entreprise. La RATP développe ce type de contrat qui débouche sur une **qualification** professionnelle **reconnue**.

## LA RATP RECRUTE

Chaque année, la RATP **embauche 1 500 personnes** : une sur deux est un jeune de moins de 26 ans. Sur la période 1998-2000, la RATP a prévu **1 720 embauches directes**, 754 contrats de qualification, 900 contrats emplois-solidarité, et 1 000 emplois-jeunes dès 1999.

## EMPLOIS-JEUNES ET NOUVEAU METIER

L'association « Partenaires pour la ville » de la **Boucle Nord des Hauts-de-Seine** fonctionne avec quarante emplois-jeunes. Ces jeunes pratiquent un **nouveau métier**, « animateur de la vie urbaine », et travaillent pour plusieurs employeurs: la RATP, EDF-GDF, La Poste...

# LA RATP ET L'EMPLOI DES JEUNES



CHABROU/DGC-AV



MARGUERITE/DGC-AV



MARGUERITE/DGC-AV

MALBOUSSIN/DGC-AV



**En favorisant l'emploi des jeunes, la RATP est passée d'une logique de transport à une logique citoyenne.**

## PANORAMA SUR L'EMPLOI DES JEUNES

**La RATP mène une politique volontariste en faveur de l'emploi des jeunes. Actuellement, l'entreprise développe trois dispositifs majeurs – les contrats de qualification, les contrats emplois-solidarité, les emplois-jeunes – et soutient sept associations agissant pour l'emploi. Revue de détail.**

**P**près d'une personne sur deux, sur les mille cinq cents embauchés chaque année à la RATP, est un jeune de moins de 26 ans. L'entreprise reste l'un des tout premiers recruteurs d'Ile-de-France. Hormis les embauches directes, la RATP participe à l'effort national en faveur de l'emploi des jeunes, une politique de solidarité qui se traduit par des dispositifs appropriés.

**Les contrats de qualification:** à la RATP, contrats à durée déterminée de 18 à 24 mois, accessibles aux jeunes de 16 à 25 ans révolus, sans qualification ou ayant une qualification n'ayant pas débouché sur un emploi. Ces contrats s'organisent autour d'une formation en alternance école-entreprise et débouchent sur une qualification professionnelle reconnue.

La RATP développe depuis plusieurs années ce type de contrat. D'abord, à la maintenance en 1996, et depuis 1997 à l'exploitation pour préparer aux métiers de machiniste et d'animateur-agent mobile. « Pour ces métiers spécifiques, la formation intègre un tronc commun qui permet l'acquisition des compétences communes aux deux métiers. Sept cent cinquante jeunes seront accueillis en 1998-2000, portant à mille le total des contrats depuis 1996 », rapporte Claude Masson, responsable de l'unité emploi-formation au département des Ressources humaines.

**Les contrats emplois-solidarité (CES):** créés en décembre 1989, il s'agit de contrats à durée déterminée (CDD) à temps partiel (vingt heures par semaine) de trois à six mois, renouvelables deux fois.

Ils s'adressent aux jeunes de moins de 26 ans sans emploi et sans qualification. A la RATP, les CES sont principalement employés à l'assistance à la fermeture des portes aux RER, à l'information et à l'assistance aux voyageurs, et dans des activités du secteur tertiaire appelées dorénavant à diminuer. Ce dispositif qui comporte 75% de jeunes se stabilisera autour de trois cents personnes d'ici à 2000.

**Si nous sommes créatifs, nous saurons définir**

## Les chiffres de l'emploi

«Au-delà de la durée légale de ces contrats, la RATP exploite différentes opportunités pouvant déboucher sur des emplois internes ou externes. Ainsi, en 1997, cent vingt CES ont été embauchés à la RATP, cent vingt autres par des sociétés travaillant avec l'entreprise, Comatec, Onet, Selecta...», ajoute Claude Masson.

**Les emplois-jeunes :** créés dans le cadre de la loi Aubry du 16 octobre 1997, ils concernent les jeunes de 18 à 26 ans, y compris les titulaires de CES ou d'un emploi-ville, ainsi que les personnes de moins de 30 ans ne percevant pas les allocations d'assurance chômage et les personnes handicapées. Contrat de droit privé à durée indéterminée ou déterminée, obligatoirement de cinq ans (non renouvelable), les employeurs sont principalement les collectivités territoriales, les organismes de type associations ou fondation, et les établissements publics. La rémunération minimale correspond au Smic. «*Qui dit emplois-jeunes dit avant tout nouveaux emplois. Il ne s'agit pas de remplacer des emplois existants, mais bien d'en créer à la périphérie de nos activités pour répondre à de nouveaux besoins communs à différents acteurs urbains (service public, Etat, La Poste, EDF, SNCF, etc.). Là, nous sommes bien dans la logique de l'activité partagée: aux acteurs urbains concernés de mutualiser leurs besoins pour les traduire par un certain nombre d'emplois-jeunes dans le cadre d'un projet territorial*», explique Pierre Mader, délégué auprès du DGA. Agent d'entretien des rivières, assistant de crèche parentale, agent d'ambiance dans les transports, animateur de soutien scolaire... Autant d'emplois qui restent à inventer ou à développer. «*Si nous sommes créatifs, nous saurons définir les futurs métiers de la ville, les pérenniser par la formation et la professionnalisation. Si toutes les activités ne se transformeront pas en véritables emplois, dans les cinq ans les jeunes pourront acquérir une expérience professionnelle significative. Déjà, certains d'entre eux, avant l'échéance, ont trouvé un emploi à durée indéterminée grâce à un repositionnement social*», précise Pierre Mader.

A côté de ces trois principaux dispositifs, la RATP soutient des associations agissant pour l'emploi, comme l'Association pour une meilleure citoyenneté des jeunes (APMCJ), les Compagnons du voyage, Partenaires pour la ville de Saint-Denis, Partenaires pour la ville Boucle Nord des Hauts-de-Seine, Compagnie de gestion des emplois partagés, Association pour l'emploi dans le Val-de-Marne, Dialogue partenaires services.

● **138 250 emplois-jeunes (350 000 prévus d'ici à 2000) créés, selon le bilan au 30 septembre du ministère de l'Emploi, dont :**

● **70 000 dans les associations, collectivités locales et établissements publics (dont la RATP);**

● **60 000 dans l'Education nationale;**

● **8 250 dans la police.**

● **Les projets se situent dans les secteurs:**

– **famille, santé et solidarité: 15,5 % ;**

– **culture: 10,6 % ;**

– **sport: 9,9 % ;**

– **éducation: 8,5 % ;**

– **logement et cadre de vie: 8,9 %.**

● **Deux tiers des jeunes recrutés ont un niveau d'études inférieur ou égal au bac, 30% n'ont aucune qualification, ou tout au plus un CAP. 73% étaient demandeurs d'emploi et 20% chômeurs de longue durée.**

● **Rappelons que pour la RATP, et sur la période 1998-2000, l'entreprise a prévu 10 000 emplois, dont :**

– **1 720 embauches directes**

**(hors contrats de qualification et CES);**

– **754 contrats de qualification;**

– **900 contrats emploi-solidarité;**

– **1 000 emplois-jeunes.**

\* Source : Dossier Libération, des 17 et 18 octobre 1998, pour les statistiques nationales.



MARGUERITE/DGC-AV



CHABROL/DGC-AV

MAUBOUSSIN/DGC-AV

**Emplois-jeunes, contrats de qualification, contrats emploi-solidarité: trois dispositifs, trois façons d'aider les jeunes.**

## les futurs métiers de la ville

**Sur l'initiative de la RATP, le projet Boucle Nord des Hauts-de-Seine a pu voir le jour. Né d'un**

**partenariat entre l'Etat, quatre communes de la banlieue nord, les entreprises et la RATP, ce projet porteur de solidarité a permis de créer quarante emplois-jeunes que se partagent les différents acteurs de la Ville - La Poste, EDF-GDF, la RATP...**

## EMPLOIS-JEUNES : DES PASSEPORTS POUR L'EMPLOI

**P**renez quatre communes de banlieue, proches les unes des autres, avec des cités, des pavillons, une population dense, des transports en commun, des problèmes de délinquance, d'insertion... Ajoutez un fort potentiel de développement économique, des élus, des entreprises, des pouvoirs publics prêts à retrousser leurs manches... C'est ainsi que la RATP a défini un territoire homogène réunissant ces éléments, où développer un partenariat pouvait prendre tout son sens. Asnières-sur-Seine, Colombes, Gennevilliers, Villeneuve-la-Garenne, quatre communes de la banlieue nord qui allaient devenir en 1995, sur l'initiative de la RATP, le projet Boucle Nord des Hauts-de-Seine.

Les objectifs sont l'amélioration de la qualité du service, de la sécurisation et la création d'emplois pour les jeunes. Aujourd'hui, l'association « Partenaires pour la ville » de la Boucle Nord des Hauts-de-Seine, créée en mai 1997, qui regroupe notamment la RATP, un groupe immobilier, la SCIC, EDF-GDF, la SNCF, La Poste, et depuis peu France Télécom, fonctionne avec quarante emplois-jeunes. S'agissant d'emplois partagés, un même jeune travaille pour La Poste, la RATP ou EDF. « L'ensemble des prestations que nous réalisons pour le compte de ces partenaires vise à l'amélioration de l'ambiance dans les lieux publics, des services qui vont de la médiation sociale à l'information ou à l'assistance aux personnes », explique Jean-Pierre Charbonneau, directeur de l'association. Par exemple, sur des lignes de bus réputées sensibles, il s'agit pour ces agents de proximité et d'environnement (APE) de renouer le dialogue avec les jeunes, de ramener le calme, de faire respecter les règles élémentaires de civilité. Pas si simple. « Au début, on était stressés, se souvient Eric Lasy, APE sur la ligne 304, sur le fait de

savoir comment aborder tel ou tel voyageur... On était harcelés de questions... Maintenant, ils se sentent en sécurité quand ils nous voient. » La recette de la réussite est donc bien dans leur capacité à dialoguer, en toutes circonstances, ainsi que le démontre Mustapha Cheikh : « Il faut essayer de les comprendre dans leur vie de tous les jours. Avec certains d'entre eux, cela devient même intime, au fil des jours se crée une certaine amitié. D'autres ont du mal à accepter. Ils nous testent et nous provoquent pour voir jusqu'où l'on peut aller... y compris physiquement. Mais on a été formés au dialogue, on maîtrise... » Au cours d'une journée, le jeune

### L'aspect novateur réside dans l'émergence

passé de la RATP à La Poste : « On accompagne les facteurs dans les zones sensibles, ajoute Daniel Vireeye, car auparavant ils se faisaient voler leurs colis, leurs lettres et même leurs vélos ! On parle avec les jeunes, on vérifie l'état des boîtes aux lettres, si des noms ne

### Paroles d'agents

#### • A propos des emplois-jeunes :

**Lionel Marandi, machiniste ligne 378, Charlebourg**  
Ils sont sérieux, ils font un boulot efficace, mais je ne me sens pas plus en sécurité parce qu'ils sont dans le bus. C'est vrai que d'autres machinistes s'y sentent mieux, mais tout dépend comment on travaille.

**Fabien Wegrzynowski, machiniste ligne 378, Charlebourg**  
Ces jeunes sont faits pour la médiation, ils aiment ce métier, ont des compétences que l'on ne peut acquérir en formation. Ils ont une facilité d'expression bien supérieure à la nôtre : ils savent convaincre, détendre, désamorcer.

**Denis Joachim, machiniste hors ligne, Charlebourg**  
Leur mission ne me semble pas très bien définie. Avec une meilleure formation, ils pourraient faire davantage... Bien qu'issus d'un milieu difficile, il n'y a aucune raison que ces jeunes n'aient pas leur chance et ne soient pas un exemple à suivre pour ceux des cités.

#### • A propos des contrats de qualification :

**Patrick Defoing, machiniste ligne 217, Créteil**  
Ces contrats de qualification leur permettent de découvrir toute l'entreprise, c'est une bonne chose. Alors que nous, machinistes, nous ne connaissons souvent rien d'autre que notre centre. Ça limite fortement l'évolution.

manquent pas. Notre métier est devenu indispensable !» Au-delà de son métier actuel, chaque jeune peut construire, grâce à l'association, un projet pendant ses cinq ans de contrat. Daniel prépare une formation bureautique, Hassan passe son permis de transport en commun, Mustapha prépare un brevet d'éducateur sportif... Ces activités de proximité ne se substituent pas aux emplois existants dans les entreprises partenaires, car elles sont situées à la frange des métiers traditionnels et obéissent à une logique d'humanisation et d'animation des lieux publics. « L'aspect novateur réside dans l'émergence de nouveaux métiers et de nouveaux services, comme sur le Point d'information multiservices d'Asnières où ces jeunes assureront l'information, l'orientation, l'accueil, une initiation à Internet. Il y a là les éléments d'un futur métier, comme celui d'animateur de la vie urbaine », explique Jean-Pierre Charbonneau. L'approche territoriale avec son binôme emplois-jeunes-territoire est dorénavant bien enclenchée : le contrat intercommunal des Blagis, comprenant Bagneux, Bourg-la-

## de nouveaux métiers

Reine, Fontenay, Sceaux et l'association Dialogue partenaire service, le projet pilote urbain avec Saint-Denis et Aubervilliers, les Compagnons du voyage, les démarches engagées sur Paris (République, Place-d'Italie, Gare-du-Nord) avec la Compagnie de gestion des emplois partagés... Autant de gisements d'emplois pour les jeunes.

MAUBOUSSIN/DGC-AV



**Ci-dessus, des agents d'ambiance à Gare-du-Nord. Et à Villeneuve-la-Garenne, un agent de proximité (dans un bus) et un jeune accompagnant un postier dans une zone sensible (ci-contre).**



MAUBOUSSIN/DGC-AV

## Trois questions à...

Joëlle Le Mouël\*

**En quoi le projet Boucle Nord des Hauts-de-Seine est-il exemplaire ?**

**Ce dispositif met en place d'abord la notion d'intercommunalité entre tous les acteurs de la Boucle Nord. Ensuite, parce qu'il implique un partenariat entre l'Etat, les collectivités locales, des entreprises et des établissements publics, celui-là étant la base même de la politique de la ville dont je suis chargée. Enfin, ce dispositif est porteur d'innovation, qui s'est traduite par le choix d'une structure de gestion d'emplois-jeunes partagés.**

**Quelle appréciation portez-vous sur la démarche de la RATP ?**

**Je tire un coup de chapeau à la RATP, qui a su passer d'une logique de transport à une logique citoyenne. J'ajouterai même qu'elle est pionnière dans la politique de la ville : je crois à cette solidarité avec la mise en commun de toutes les compétences pour améliorer la vie des gens.**

**Quel avenir pour ces emplois-jeunes ?**

**Ils constituent un véritable passeport pour l'emploi, de par la diversité des activités qui répondent à des besoins socialement utiles et non satisfaits. Nous avons là les germes d'une pérennisation de ces emplois.**

\* Sous-préfet, chargé de la politique de la Ville pour les Hauts-de-Seine.



MARGUERITE/DGC-AV

**La principale mission des emplois-jeunes : améliorer l'ambiance dans les lieux publics et sécuriser les personnes.**



MARGUERITE/DGC-AV

CHABROU/DGSC-AV

**Laurent Duenas, contrat de qualification machiniste:**  
**«Avec la tenue RATP, dans nos têtes, on est déjà un peu agents!»**



# CONTRAT DE QUALIFICATION : UNE FORMATION SUR MESURE

**Les jeunes en contrat de qualification à la RATP se préparent aux métiers de la maintenance et, plus récemment, à ceux de machiniste ou d'animateur agent mobile. Une formation appréciée qu'ils vivent comme une vraie opportunité d'insertion.**

**N**otre période d'essai d'un mois terminée et avec la tenue RATP, dans nos têtes, on est déjà un peu agents ! » s'exclame Laurent Duenas, en contrat de qualification

de machiniste. Depuis 1992, l'entreprise privilégie les qualifications susceptibles de déboucher sur un recrutement à la RATP. A l'exemple de Stéphane Berardo, serrurier-métallier: «J'ai été embauché un jour après l'obtention de mon CAP ! Je remplace d'ailleurs mon tuteur qui a fait une mobilité, c'est super!»

Après les contrats de qualification concernant la maintenance, la RATP a étendu ce dispositif à l'exploitation. Ainsi, depuis novembre 1997, quarante-six jeunes en sont les pionniers et se préparent aux métiers de machiniste ou d'animateur agent mobile.

«La première année, quel que soit le métier choisi, nous découvrons l'entreprise, ses métiers, ses réseaux. Il faut attendre six mois supplémentaires pour apprendre

notre futur métier. C'est trop long, trop de redondances, nous avons envie de travailler plus rapidement », souligne Sébastien Le Pape, en contrat de qualification animateur agent mobile.

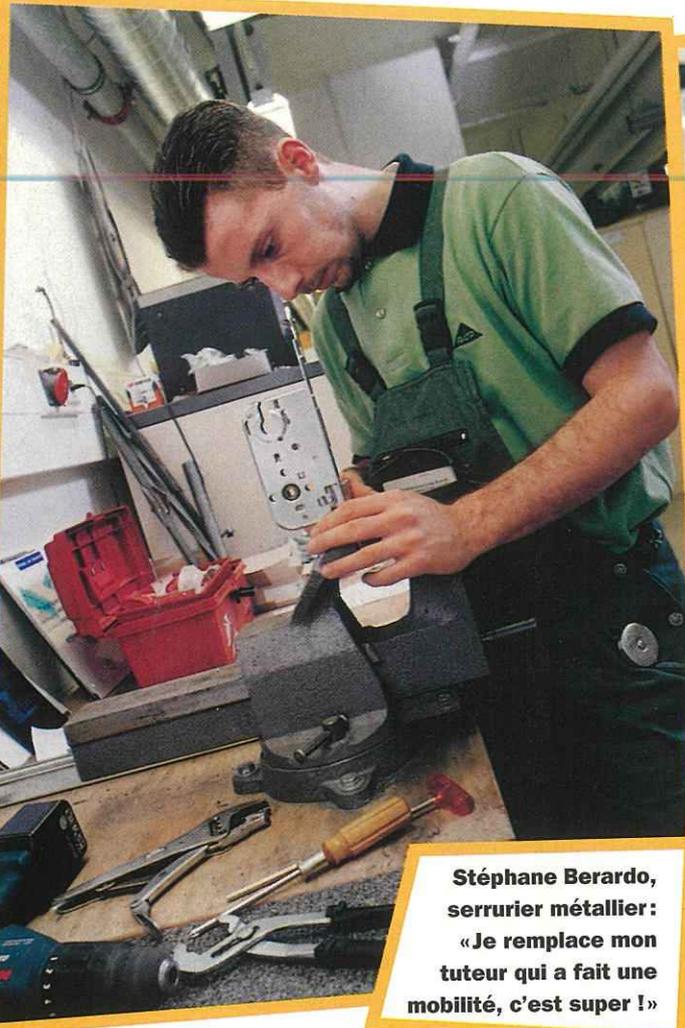
Plus tout à fait étudiants, pas encore agents, ces jeunes bénéficient d'un encadrement permanent.

«Tout au long de notre formation, nous sommes aidés, soutenus. Au-delà d'un accueil chaleureux, il y a une vraie volonté de réussite pour nous intégrer à la RATP», poursuit Sébastien. Intégration due en grande partie au travail du tuteur, souvent considéré comme un véritable guide par les jeunes.

## Le contrat de qualification est une fo

«Etre tuteur, c'est une grosse responsabilité, car nous les évaluons en fin de parcours. C'est aussi valorisant de transmettre son métier, d'en expliquer les mécanismes et les difficultés», explique Bruno Chancibot, tuteur et machiniste au centre bus de Créteil.

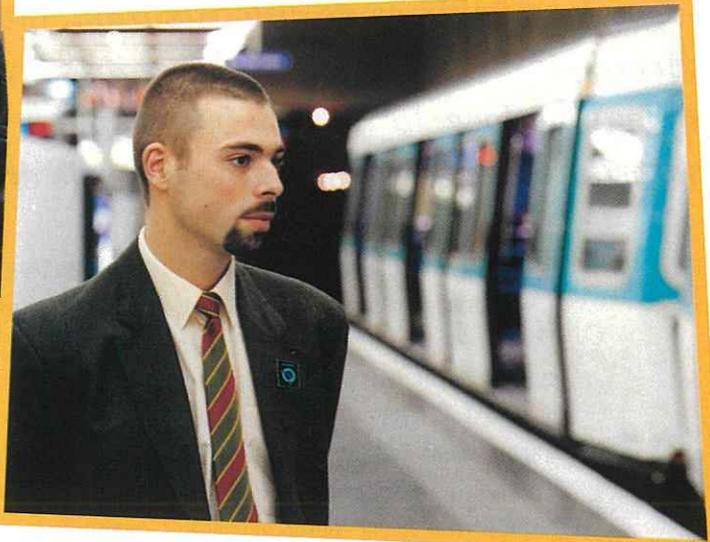
Des métiers que chaque jeune se plaît à découvrir et à aimer: « Ce que j'apprécie en tant qu'animateur agent mobile, c'est que ça bouge, c'est varié, depuis l'information aux voyageurs jusqu'à tenir la caisse. Les contacts avec la clientèle sont nombreux »,



**Stéphane Berardo, serrurier métallier :**  
« Je remplace mon tuteur qui a fait une mobilité, c'est super ! »



**Edwige Racollet : « Ce que j'apprécie en tant qu'animateur agent mobile, c'est que ça bouge. » Sébastien Le Pape, contrat de qualification animateur agent mobile : « Il y a une vraie volonté de réussite pour nous intégrer à la RATP. »**



rapporte Edwige Racollet. « Le contrôle, c'est pas le plus facile, mais on essaye de le faire en discutant beaucoup avec les voyageurs. Ça m'est arrivé de frauder, alors j'essaie de comprendre, de m'adapter », renchérit Sébastien. Ces jeunes qui n'oublient pas le temps des petits boulots, parfois de la galère, s'accordent à dire que le contrat de qualification est bien une seconde chance, une formidable opportunité d'insertion. « Aujourd'hui mainteneur, j'ai déjà commencé à

## Formidable opportunité d'insertion

préparer un maximum de modules pour évoluer et progresser », confirme Stéphane.

Envie partagée par Sébastien, qui ajoute : « J'ai des projets en tête, plus tard j'aimerais beaucoup travailler sur des métiers axés sur le social, et pourquoi pas aussi dans la formation. La RATP offre de nombreuses possibilités d'évolution, c'est une aubaine ! »

Devant tant d'enthousiasme, comment ne pas leur souhaiter bonne chance pour la dernière ligne droite !

Philippe Carron et Cécile Toin

## Tutorat : un engagement

**Chaque jeune en contrat de qualification est associé à un tuteur, qui est volontaire et s'engage à encadrer, gérer et assurer le suivi du jeune pendant toute la période du contrat. Il est mentionné nommément sur le contrat de travail.**

**A la maintenance : un jeune, un tuteur, le même pendant les deux ans que dure la formation.**

« Pour l'entreprise comme pour le tuteur, c'est un investissement en temps très sérieux. Ce n'est pas toujours facile de concilier son propre travail et l'encadrement d'un jeune. Cela implique une disponibilité que les autres agents non tuteurs doivent comprendre et accepter », explique Alain Roussel, responsable de l'entité Maintenance à ITA-Chanzy.

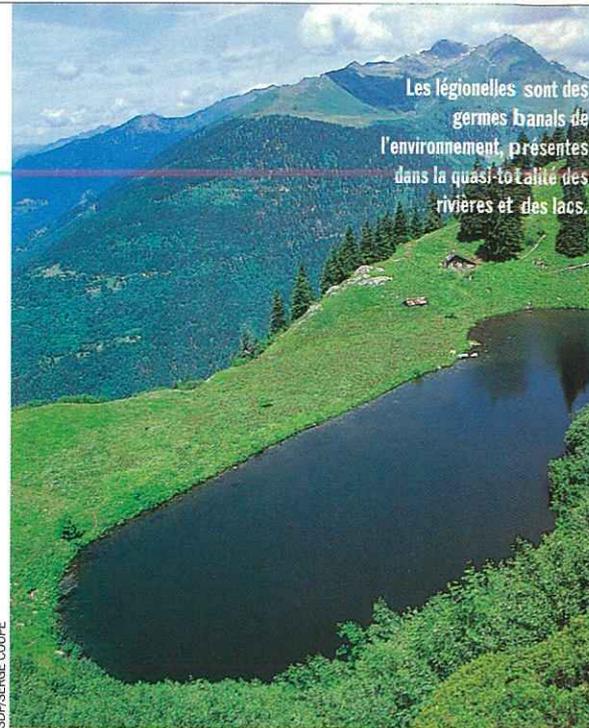
**A l'exploitation : deux tuteurs.**

**Un tuteur coordinateur, « officiel », qui suit le jeune pendant les dix-huit mois de formation.**

**Un tuteur associé encadrant le jeune sur le terrain pendant la formation spécifique. En raison du fonctionnement en horaires décalés, plusieurs tuteurs se relaient.**

# Prévenir la légionellose

*La bactérie légionnelle est présente dans l'eau – douche, systèmes de climatisation, tours aérorefrigérantes... Pour prévenir les risques de légionellose, la RATP a mis en place un programme de prévention en trois étapes.*



**F**ace au risque de légionellose, le Service médical du travail a fait procéder, en juillet 1998, à des analyses d'eau dans plusieurs attachements de la RATP. Certaines d'entre elles ayant révélé la présence de légionelles, l'entreprise a aussitôt instauré un dispositif de traitement coordonné par le département Protection, Prestations et Prévention sociales (PPP). Une démarche transversale élaborée à partir du retour d'expérience des départements, de la participation de la Médecine du travail

et d'études scientifiques confirmées. « Comme le souligne l'Institut national de recherche et de sécurité, la découverte de légionelles dans des prélèvements faits à titre systématique n'a pas de signification particulière du fait de la présence ubiquitaire – quasi permanente – de légionelles dans les eaux, précise Geneviève Brotte, chef de projet au département PPP. *Entretien convenablement ses installations est plus utile que des prélèvements systématiques qui, pour un public non averti, sont faussement rassurants en cas de négativité et inquiétants sans raison en cas de positivité. C'est ce qui a guidé l'entreprise dans son choix d'abandonner les prélèvements a priori et de traiter systématiquement.* »

dans à des élévations de température et à des chocs chlorés dans les installations d'eau chaude sanitaire. » Pour ce qui est des appareils de climatisation concernés, ils feront l'objet d'une désinfection partielle ou totale.

Ensuite, un traitement à moyen terme, qui repose sur l'entretien régulier des installations, devra être mis en œuvre localement, en collaboration avec chaque établissement. Il s'agit, pour l'eau chaude sanitaire, du réglage de température des installations et, pour ce qui concerne la climatisation, du nettoyage et de la désinfection des appareils.

Enfin, un traitement à long terme qui consiste en des opérations de rationalisation des circuits de plomberie: étude technique des installations, élimination de la corrosion des tuyauteries par film interne, traitement permanent au chlore dans la limite de la potabilité.

« En enlevant les bras morts où l'eau stagne, nous éliminerons des nids favorables à la multiplication des germes et nous aurons des circuits plus courts, donc plus faciles à entretenir. Cela nécessite un gros travail de création et de mise à jour des plans des installations », conclut Geneviève Brotte. ■

Philippe Carron

## → A propos des risques

**Le docteur Poisson, médecin du travail à la RATP, donne son point de vue sur les risques de légionellose : « Jusqu'à présent, nous n'avons pas eu connaissance de cas confirmés de légionellose dans l'entreprise.**

**Cependant, le risque existe dans toute installation sanitaire d'eau chaude, que ce soit à la RATP ou à son domicile. A la RATP, le risque est fonction de l'ancienneté des installations sanitaires. Pour les plus récentes, les taux de légionelles relevés sont faibles, voire nuls.**

**Et nous ne sommes pas tous égaux devant la maladie : ce risque est plus important chez une personne qui a des défenses immunitaires amoindries. »**

## **Entretien, désinfecter, et décontaminer**

Le programme de prévention comprend trois étapes. D'abord, un ensemble de traitements à court terme programmé par ITA-AMI sous la responsabilité de Michel Privat, maître d'œuvre général, qui centralise les informations, détermine le traitement adéquat, planifie les interventions des entreprises. « Le court terme, c'est le curatif, c'est-à-dire la décontamination. Aussi, nous procé-



**FICHE MEDICO-TECHNIQUE**

# La légionellose

La maladie des légionnaires, ou légionellose\*, tire son nom de l'épidémie survenue lors du congrès de l'American Legion à Philadelphie en 1976.

**● Ecologie :**

les légionelles sont des bactéries qui existent dans le monde entier : ce sont des germes banals de l'environnement. Une étude américaine a montré que les légionelles étaient présentes dans la quasi-totalité des rivières et des lacs étudiés. A partir de leur réservoir naturel, elles contaminent des sites artificiels (installations de plomberie des immeubles, systèmes de traitement d'air...).

**● Contamination de l'homme :**

cette infection, non contagieuse, se transmet par voie aérienne, par inhalation d'eau contaminée et diffusée en aérosol. La contamination par ingestion ou par plaies n'a jusqu'à présent jamais été établie.

**● Les sources de contamination :**

ce sont le plus souvent des installations provoquant une multiplication de la bactérie dans l'eau. Les sites contaminés ne sont potentiellement dangereux que si les légionelles peuvent s'y multiplier et atteindre une concentration critique. De tels sites possèdent en commun au moins trois caractéristiques :

- une température comprise entre 25 et 40 °C;
- présence d'autres micro-organismes (bactéries, microalgues...);
- renouvellement relativement lent des eaux (stagnation).

Il peut s'agir de l'eau chaude sanitaire alimentant les douches, des systèmes de climatisation, des tours aéroréfrigérantes, des eaux thermales.

\* Source : Fiche médico-technique de l'Institut national de recherche et de sécurité (INRS), 30, rue Olivier-Noyer, Paris XIV\*.

**● Manifestations cliniques :**

après une incubation de deux à dix jours, la maladie se caractérise par un début brutal associant une fatigue intense, des douleurs musculaires et des céphalées. Une fièvre élevée, souvent supérieure à 40 degrés s'installe, de même qu'une toux et des douleurs thoraciques. Il existe fréquemment des signes digestifs (nausées, vomissements) et des signes neurologiques (hallucinations, troubles de la conscience).

**● Bactériologie :**

les légionelles comprennent trente-neuf espèces et cinquante séro-groupes, et seules certaines souches sont pathogènes. La variété la plus souvent rencontrée en pathologie humaine est la *legionella pneumophila*.

**● Diagnostic :**

- par culture des sécrétions bronchiques;
- par mesure du taux d'anticorps dans les urines;
- par mesure du taux d'anticorps sanguins.

**● Traitement :**

lorsque la maladie est reconnue et traitée tôt, son pronostic n'est pas plus mauvais que celui d'autres pneumopathies bactériennes. Un traitement antibiotique adapté, à doses suffisantes par voie veineuse, dès qu'il existe un signe de gravité, est rapidement actif.

**Pour en savoir plus**

Ingénieur HSCT de son département et la Médecine du travail.



**ECHELLE D'EVALUATION**

## Les risques de la légionellose

	Appareils concernés	Commentaires
<p><b>FORT</b></p>	<p><b>Aéroréfrigérants :</b> tours de refroidissement ouvertes.</p>	<p>La RATP dispose de trois installations de ce type : à Noisy-le-Grand, à Bourdon et à Neuilly-Plaisance. Elles sont maintenant décontaminées. C'est ce type d'appareil qui a entraîné les cas de légionellose durant l'été 1998 à Paris.</p>
	<p><b>Humidificateurs à ruissellement,</b> à évaporation avec bac, à élément humide.</p>	<p>Ces trois technologies sont abandonnées depuis trois ans à la RATP. Les appareils encore existants font l'objet d'une décontamination.</p>
	<p><b>Douches.</b></p>	<p>Le recensement des douches est terminé. Le programme de décontamination par choc chloré a commencé en juillet 1998 et se poursuivra jusqu'au printemps 1999.</p>
	<p><b>Terminaux de climatisation -</b> (ventilo-convecteurs, cassettes en faux-plafond), centrale de traitement de l'air (sans humidificateur) et humidificateur à vapeur.</p>	<p>Tous ces appareils qui s'appuient sur différentes technologies font l'objet d'un programme de maintenance et d'entretien régulier, mis en œuvre localement. Rappelons que les appareils du type ventilo-convecteur concernent davantage les bureaux et les recettes métro et RER. Les humidificateurs à vapeur sont situés à la maison de la RATP à Lyon Bercy.</p>
	<p><b>Lavabo, fontaine réfrigérante,</b> lavage haute pression, serpillière, machines à laver industrielles, à laver la vaisselle des collectivités.</p>	<p>Risque quasi nul.</p>
<p><b>QUASI NUL</b></p>		

**IMPORTANT :**

cette échelle d'évaluation ne peut se lire que si les conditions à réunir pour engendrer le risque de légionellose existent, à savoir : présence du germe de légionelle, température comprise entre 30 et 40 °C, vaporisation d'eau et inhalation (et non pas ingestion) de la vapeur.

# L'atelier de F

**E**volution technique du matériel oblige, l'atelier de maintenance de Fontenay-sous-Bois vient d'être reconstruit: après la mise en service du hall B en 1996, le hall A a ouvert au mois d'août. C'est dans cet atelier de MRF qu'est entretenu le dernier cri de la technologie, le matériel MP89 qui circule sur les lignes 1 et 14. Il était, en effet, plus que nécessaire d'adapter des installations construites en 1932 pour l'entretien du matériel Sprague et modernisées en 1962 pour le matériel pneu MP59. Le hall A est destiné à la réalisation de la maintenance renforcée (travaux complexes, de longue durée, demandant des moyens humains et techniques adaptés), tandis que le hall B est orienté vers la maintenance de proximité (visites de sécurité, travaux et interventions nécessitant des moyens légers). La création de ce nouvel atelier s'inscrit dans le schéma directeur des Installations industrielles de maintenance du département MRF, qui privilégie un certain nombre d'axes forts : réduction des coûts de maintenance, adaptation à la technologie nouvelle des matériels roulants, amélioration de la disponibilité du matériel. Tout en prenant en compte les conditions du travail des mainteneurs (meilleure ergonomie des postes de travail, sécurité renforcée, réduction de la pénibilité des tâches, amélioration du cadre de vie). Dans ce dessein, le hall A est doté d'outillages adaptés à la technologie nouvelle du matériel MP89.

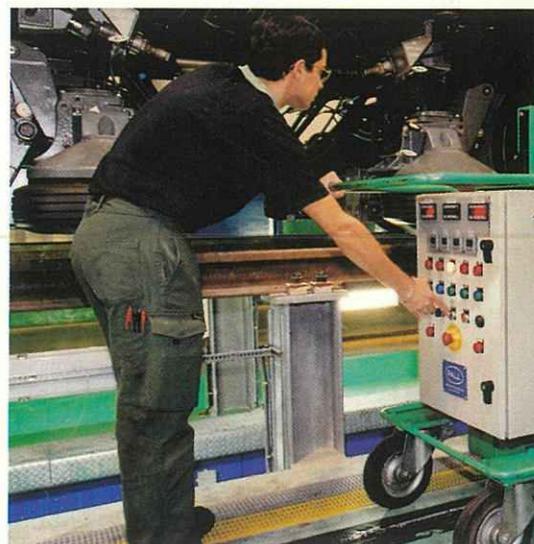


## Le vérin en fosse

Ce dispositif permet le remplacement d'un bogie sans lever la caisse et en un temps limité. Il évite ainsi aux agents toute manœuvre de désaccouplement des caisses et des bogies et offre un gain de temps (l'opération est réalisée en moins de deux heures).

## Le banc de filtration des huiles

Un banc de filtration des huiles des ponts moteurs a été développé. Les vingt-quatre litres d'huile contenus dans chacun des seize ponts d'un train sont, grâce à ce nouveau banc, filtrés automatiquement et en un temps moyen de quarante-cinq minutes. Cette régénération, associée aux suivis d'analyse des prélèvements d'huile, concourt à l'optimisation de la maintenance des ponts.



# Montenay se modernise



PHOTOS : MAUBOUSSIN/DCC-AV

## Une vue générale du hall A

Le hall de la maintenance renforcée comprend trois voies sur pilotis qui facilitent le travail : le changement d'un frotteur s'effectue désormais à hauteur d'homme. L'entre-axe (espace entre les axes des voies), élargi à six mètres, améliore les conditions d'accès des agents aux organes latéraux du train.



## Le bras manipulateur

Le manipulateur pneumatique est un équipement mobile destiné à la pose et à la dépose des demi-barres d'attelage. Il dispense de lever les caisses et permet à un opérateur de déplacer seul et sans effort les demi-barres qui atteignent un poids de 180 kilos.



## L'intervention sur l'intercirculation

La dépose et l'échange des intercirculations sont réalisés au moyen d'un pont roulant et de nacelles élévatrices de conception moderne. Equipées d'un plateau pivotant doté de mouvements hydrauliques – de montée, descente et de translations longitudinale et transversale –, ces nacelles donnent la possibilité aux mainteneurs de se placer directement au-dessus du toit des voitures.



*Le sabot de frein en bois équipe presque toutes les lignes pneu et une partie des lignes fer. Dans les ateliers de Vaugirard, quatre agents scient, mettent en forme, calibrent, traitent, ignifugent, pèsent ces pièces. Zoom avant sur une activité proche de l'artisanat.*

Les agents des ateliers de Vaugirard (ici, Nicaise Martin et Daniel Barbery) vérifient la qualité du matériau. Un bois fissuré ou possédant un nœud trop creusé ou trop important rejoint les déchets.

**D**u bois sur les trains. Une survivance? Élément indispensable dans la sécurité ferroviaire, le sabot de frein en bois de hêtre est né de la pénurie de la fonte pendant la Première Guerre mondiale. Le Sprague en était déjà pourvu. Pourtant, il équipe aujourd'hui toutes les lignes pneu (à l'exception du MP89) et une partie des lignes fer. Ainsi, 50 000 sabots de frein en bois sortent chaque année des ateliers de Vaugirard (MRF). A la fabrication, quatre agents gèrent

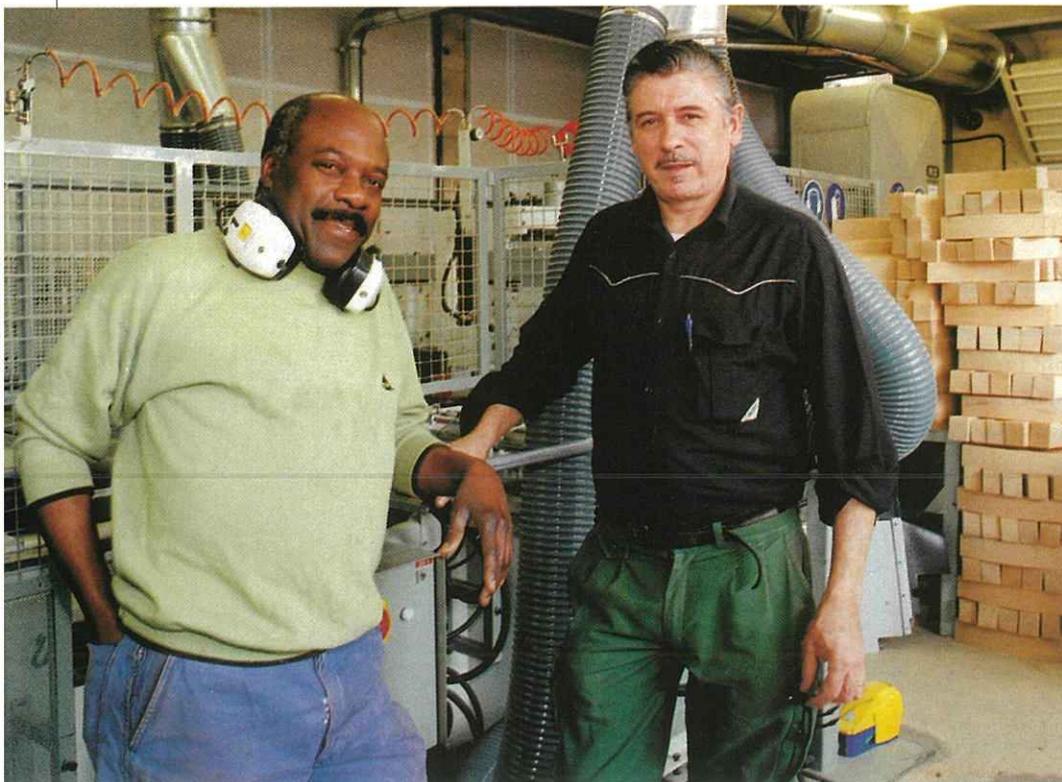
# Sabot de frein

les différentes étapes de la réalisation. Après son passage au détecteur de métaux (*voir encadré*), le bois est scié, mis en forme puis calibré par Daniel Barbery et Nicaise Martin. *«L'essentiel, c'est la surveillance des défauts: un bois fissuré, un nœud trop creusé ou trop important, et le morceau de bois rejoint les déchets»*, précise le premier. Un contrôle qui requiert une parfaite connaissance du matériau, mais qui pèse sur la production. *«Quand le bois n'est pas de bonne qualité, nous avons jusqu'à 50% de perte, y compris sur des sabots déjà finis»*, fait remarquer Nicaise. Conditionnés par deux cents, les sabots de bois sont traités et ensuite ignifugés: *«En effet, en raison du frottement contre la roue, le sabot subit un échauffement; il faut donc traiter le bois pour qu'il ne s'enflamme pas.»* Le traitement consiste à baigner, à l'intérieur d'une

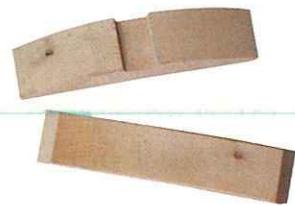
«cocotte» datant de 1924, les sabots dans de l'huile d'arachide. Cette opération permet de remplir les interstices du bois pour ôter l'air. La chaleur se diffusant mieux lors du freinage, cela diminue l'échauffement du bois. Mais, attention, si le bois est trop imbibé d'huile, le sabot ne freinera pas, il patinera! Une double pesée, avant et après imprégnation, vérifie si le poids d'huile absorbé par les deux cents sabots ne dépasse pas la marge de tolérance. *«Il faut être vigilant, car le poids pris doit se situer dans une fourchette préalablement définie»*, indique Patrick Roger. Un delta qui offre la possibilité à Serge Panouillot de déterminer le cycle de pressage adapté pour enlever le surplus d'huile, grâce à une pression pouvant atteindre dix-huit tonnes. Le bois termine dans une solution saline d'ignifugeants qui l'empêche de brûler en cas d'échauffement.

## Marseille chausse les sabots de bois RATP

Enfin, une à une, chaque pièce est marquée. *«Deux lettres et un chiffre frappés sur chaque sabot, consignés sur un registre, une opération indispensable pour retrouver l'origine d'une pièce défectueuse et le traitement subi»*, précise Patrick. Un repérage qui facilite les recherches en cas de défauts de fonctionnement: *«Au début des années 90, sur les quatre lignes pneu, des dégagements de fumée fréquents – au moins une fois par semaine – inquiétaient les voyageurs.»* Après des recherches conduisant à l'amélioration de la sélection du bois et à une remise à plat des procédures de fabrication et d'échange, les signalements sont redescendus à moins d'un par mois.



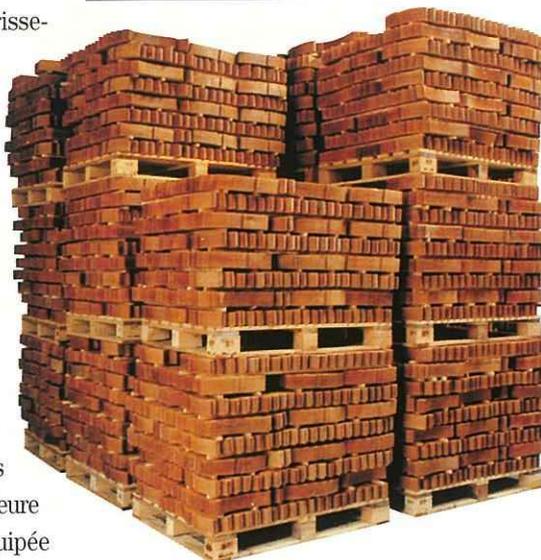
# la voie du bois



Le sabot est toujours d'actualité ! Ainsi, la ligne 2, équipée de freins en matériaux composites, revient aux sabots de bois, au moins provisoirement, à la suite de l'apparition récente de crissements en fin de freinage, devenus insupportables, autant pour le voyageur que pour le conducteur. Hypothèse envisagée, mais non encore vérifiée : la meilleure maîtrise du graissage des voies a réduit, petit à petit, les dépôts de graisse, par conséquent les sabots « crissent » au contact d'une roue plus sèche. La fabrication de ces pièces, qui s'apparente à l'artisanat, n'est donc pas en perte de vitesse. De plus, la majeure partie des lignes est aujourd'hui équipée

de ces sabots de bois, et Paris reste le fournisseur du métro de Marseille, qui lui aussi les chausse. ■

Catherine Houel et Yvonne Kappès-Grangé



## Historique

**Le *Fagus Sylvatica* (hêtre) provient de la région des Ardennes. Exploité entre 100 et 180 ans, le hêtre est facile à travailler et constitue un excellent bois de sciage et de menuiserie, utilisé dans la confection de meubles et de parquets. L'abattage est réalisé entre le 1<sup>er</sup> novembre et le 31 mars, période à laquelle la sève est redescendue. Autrefois, le hêtre était séché pendant cinq ans aux ateliers de Saint-Ouen avant d'être utilisé. Le séchage, aujourd'hui, se fait artificiellement. Les arbres, centenaires, renferment encore des éclats d'obus datant des deux guerres. Chaque plaque de bois passe donc au détecteur de métaux.**



Une fois calibrés, les sabots de bois toujours conditionnés par deux cents sont placés dans une cuve datant de 1924. Ils baignent alors dans de l'huile d'arachide avant de séjourner dans une solution saline d'ignifugeants. But de ces opérations : diminuer l'échauffement du bois en cas de freinage. Ici, Patrick Roger

*En 1997, environ 85 000 objets ont été trouvés sur le réseau. Une équipe de huit personnes, en collaboration avec l'ensemble des agents d'exploitation, les prennent en charge. Voyage au sein de cette institution née voilà cent cinquante-huit ans.*



# Sur la piste des objets trouvés

**P**arapluies, clefs, sacs à main, bagages et autres objets hétéroclites, soit en moyenne trois cent vingt objets, sont perdus chaque jour sur le réseau de la RATP. A cause de cela, un dispositif efficace a été instauré pour acheminer ces objets au 36, rue des Morillons, dans le XV<sup>e</sup> arrondissement de Paris. Tous les jours, dès 8h30, boulevard Davout, au bureau RATP des objets trouvés, tous les biens des voyageurs récupérés dans le métro, le RER et le bus sont centralisés et gérés par une équipe de huit personnes. «*Nous sommes le dernier maillon d'une grande chaîne, qui mobilise environ mille personnes dans l'entreprise*», confirme

Danielle Warlet-Thulot, responsable du bureau des objets trouvés à la RATP.

Avant d'arriver au boulevard Davout, il faut collecter, enregistrer et stocker. La prise en charge de ces objets est à la fois la même et différente sur chaque réseau.

Dans le métro et le RER, les conducteurs et les agents de recettes recueillent les biens des voyageurs. Regroupés, ils sont ramassés dans la nuit par des agents puis stockés à la station Bastille jusqu'au lendemain matin.

Même scénario sur le réseau bus, en fin de course ou de service, les machinistes les apportent au terminus ou au centre bus de leur ligne. Seule différence, ce n'est que le surlendemain

que les objets – récupérés dans les vingt-trois centres bus par une camionnette de Michelet, département MRB – arrivent à la station Bastille.

«*Dès 7h30, nous avons la charge d'aller chercher à Bastille les sacs scellés et plombés. Les objets trouvés sont ensuite vérifiés, inventoriés et répertoriés. Les bordereaux sont suivis administrativement et archivés. Il faut être rapide, car les voyageurs, inquiets, souhaitent retrouver leurs biens au plus vite*», souligne André Barret, agent des objets trouvés.

Dans ce dessein, les agents des objets trouvés sont quotidiennement à l'écoute des voyageurs par téléphone et par fax, afin de les rassurer et de leur expliquer les procédures de restitution.

Ensuite, les objets sont convoyés vers 13 heures, rue des Morillons, pour



L'équipe des objets trouvés, de gauche à droite: Rémy Lorenzi, Bruno Lemaître, Danielle Warlet-Thulot, Michel Champeau et Jean-Pierre Patron.



être récupérés par leurs propriétaires. Selon les estimations de la RATP, environ 30 % des objets perdus sur le réseau sont restitués.

## Objets trouvés : reflet de la société

« Les objets trouvés changent et évoluent avec la société. Ils en sont l'un des reflets. Par exemple, actuellement, nous comptabilisons plusieurs téléphones portables par jour », rapporte Dominique Blain, agent des objets trouvés.

Un service qui n'a cessé d'évoluer depuis son installation en 1830. « Dès la création des transports en commun, la nécessité de prendre en charge les biens perdus des voyageurs s'est avérée être une mission importante et appréciée. Cette activité demande l'implication des agents sur les différents réseaux qui effectuent ce travail avec sérieux et honnêteté », rappelle Danielle Warlet-Thulot.

Une façon supplémentaire de contribuer à la bonne image de la RATP auprès du grand public. ■

Yan Rodriguez et Cécile Toin

## Objets les plus souvent perdus

### Les plus usuels :

des gants, des lunettes de soleil et de vue, des cartables, des peluches, des portefeuilles et, surtout, en 1997 :

5 796 parapluies,  
5 081 trousseaux de clefs,  
360 téléphones portables.

### Les plus insolites :

une urne funéraire trouvée à la station Père-Lachaise ; un fauteuil roulant ; des documents secrets militaires ; un réfrigérateur ; de la drogue ; un vélo dans son emballage ; des télévisions ; des valises contenant des papiers d'identité et des billets d'avion.

Le numéro de téléphone des objets trouvés RATP : (01 40 3) 0 52 00 ; fax : 01 40 02 40 45.

## La maintenance modernisée

L'atelier MRF de Châtillon-Bagneux a été inauguré le mercredi 7 octobre 1998. Complexe de maintenance moderne, il traite de l'entretien curatif et préventif du matériel MF77 de la ligne. C'est en moyenne quinze trains dépannés chaque jour (entretien curatif) et un train révisé pour un entretien préventif (visites de sécurité). L'implantation de ce nouvel atelier, situé à l'extrémité sud de la ligne 13, se justifie par la nécessité d'optimiser le parc de matériel roulant disponible. Il répond à l'augmentation du flux de voyageurs, induite par le prolongement de ligne, les manifestations au Stade de France ou la correspondance avec la ligne 14 à Saint-Lazare à l'horizon 2003... « Cet atelier a permis le transfert de l'ensemble des activités de dépannage d'Invalides et le désengorgement de l'atelier de Pleyel. Une proximité qui devrait pallier les difficultés d'exploitation rencontrées, engendrées essentiellement par la fourche de la ligne 13 et la présence d'ateliers en milieu de ligne », précise Jean-Pierre Bert, responsable du complexe. L'atelier dispose d'un hall de maintenance, équipé de deux voies montées sur pilotis et doté de moyens modernes. En comparaison avec les fosses de visite qui offrent uniquement deux possibilités de sortie, les voies sur pilotis présentent l'avantage de passer sous le matériel à partir de n'importe quel endroit. Une conception novatrice qui offre aux agents de meilleures conditions de travail et se traduit par des gains de temps d'intervention. La maintenance en soutien de l'exploitation pour un meilleur service offert aux voyageurs.

## Récompense pour une femme de cœur

Marie-Pierre Borde, responsable de la Mission transversale au Recueil social du département Environnement et Sécurité, vient d'être nommée au grade de chevalier de l'Ordre national du mérite. Prestigieuse distinction remise par le président Jean-Paul Bailly à la maison de la RATP, le 30 septembre, pour le courage et le dévouement dans le combat qu'elle livre en faveur des plus démunis. Une sensibilité déjà bien ancrée dans sa vie avant son entrée à la RATP. A 35 ans, cette jeune femme compte plus de quinze ans d'expérience au service des plus défavorisés. Dès



l'âge de 19 ans, elle rejoint la congrégation des sœurs missionnaires de la Charité, sous les auspices de Mère Teresa, pour se consacrer aux populations dans le besoin à travers l'Europe. Elle occupe la fonction d'infirmière à la consultation des sans-abri du Chapsa de Nanterre... A la RATP, sa carrière débute en 1992. Marie-Pierre encadre alors les agents du Recueil social qui se consacrent au ramassage des sans-abri dans le métro. Elle participe à la création du pôle humanitaire et s'emploie à la sensibilisation des agents au traitement de ces populations de la rue. Un parcours que Marie-Pierre poursuivra « tant que cela restera une passion ». Voilà qui justifie la décision du président Jacques Chirac de « couronner une femme de cœur ».

## Portrait Modélisme à toute vapeur



«Une machine à vapeur, c'est presque vivant, il faut s'en occuper en permanence. Il est indispensable de surveiller la quantité de charbon, le niveau de l'eau, de maintenir la pression. Ensuite, une fois arrêtée, il faut la vider, la nettoyer, la lubrifier pour qu'elle soit prête à repartir.»

Robert Griesbach, du centre de formation MRB de Belliard, reconnaît avoir toujours été passionné par la mécanique.

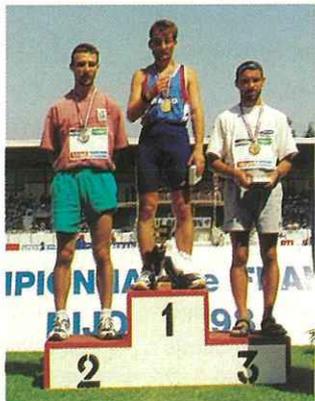
Il s'est dirigé vers le métier de mécanicien d'entretien et, dès qu'il en a eu la possibilité, il s'est équipé en machines-outils – tour, fraiseuse, perceuse –, ce qui lui permis de réaliser son rêve : construire une locomotive à vapeur. L'original de sa machine, une Decauville 030, trois essieux, servait à apporter les munitions et le matériel sur le front pendant la Première Guerre

mondiale. Elle était également utilisée dans les carrières, ainsi que pour le transport des betteraves. D'un poids de cent kilos, elle mesure un mètre de long sur trente centimètres de large : de la belle ouvrage qui a demandé cinq ans de travail. Désormais, de mars à octobre, Robert prend régulièrement la route avec son camping-car et il transporte sa locomotive sur des circuits de province et à l'étranger. Il est également président de l'Amateur vapeur club de France (AVCF) depuis trois ans, un club créé en 1974, qui comprend une cinquantaine de membres dont une dizaine d'agents et de retraités de la RATP. Le printemps prochain, le club disposera d'un nouveau circuit dans le parc de modélisme du Val-de-Marne du Marmouset, situé à La Queue-en-Brie. Avis aux amateurs...

Contact - Robert Griesbach, 22, allée Albert-Camus, 77420 Champs-sur-Marne.

## Sport Ça marche pour Denis Langlois

Denis Langlois, agent de station sur la ligne 2, athlète de haut niveau à la RATP et membre de l'USMT, a décroché le titre de champion de France du 50 kilomètres marche à Laval, le 27 septembre 1998. Son objectif est de travailler sur cette nouvelle distance afin d'améliorer ses performances sur 20 kilomètres – dont il est champion de France –, en vue d'un podium à Sydney pour les prochains jeux Olympiques de l'an 2000.

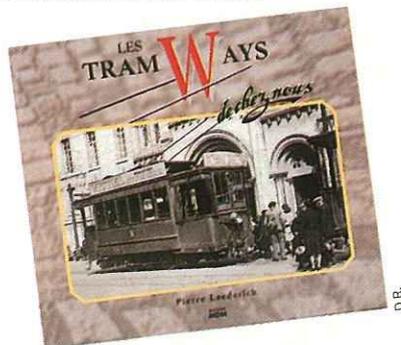


LANGLOIS DENIS

## A lire, voir, écouter Le tram au fil des pages

Le tramway connaît aujourd'hui un nouvel engouement, qui se concrétise en Ile-de-France avec les lignes T1 et T2, mais également en province (Montpellier, Valenciennes, Orléans...). Pierre Laederich, dans *Les Tramways de chez nous*, fait partager son enthousiasme pour ce mode de transport en commun, qui suscite et éveille bien des passions. Une charmante balade de plus d'un siècle, à travers des photos anciennes et inédites, à la découverte du tram. Plus de quinze pages sont consacrées à son évolution en Ile-de-France.

Pierre Laederich, *Les Tramways de chez nous*, 144 pages, ETAI, tél. : 01 46 99 24 24, disponible en librairie au prix de 180 francs.



D.R.

## Sport Superkart : un duo de champions

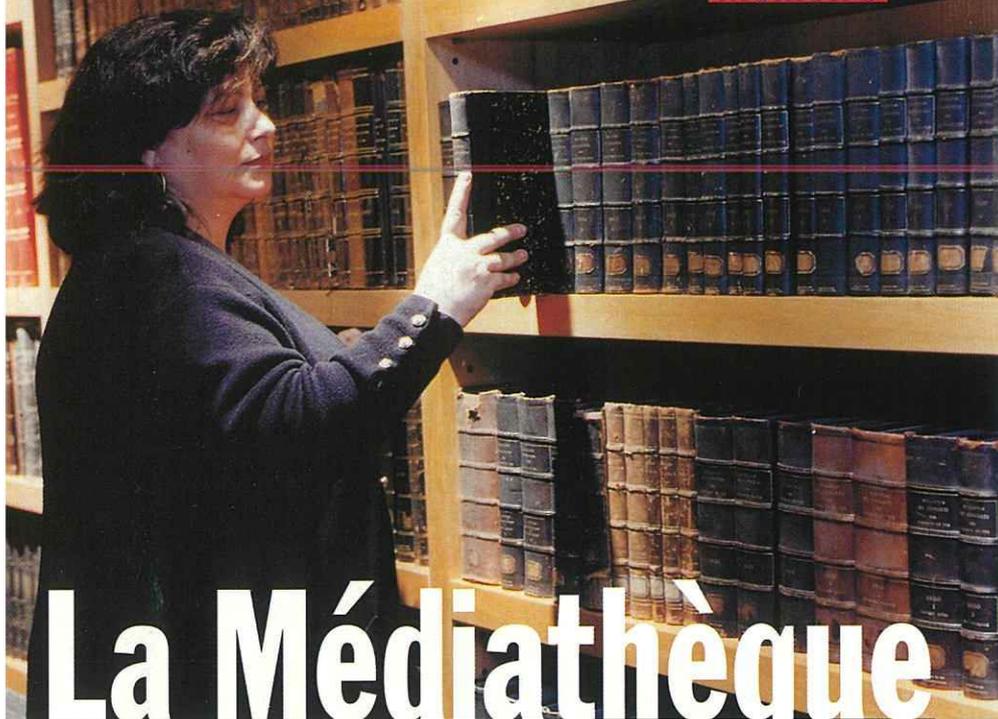
La passion récompensée : Jean-Pierre Marlière, conducteur sur la ligne A du RER, vient de remporter pour la deuxième année consécutive le championnat de France de Superkart 250 cc. Quant à Claude Chaumot, responsable maintenance MRB du centre bus d'Ivry, il termine sixième

de ce même championnat. Deux résultats obtenus à l'issue de la neuvième épreuve, qui s'est déroulée sur le circuit de Magny-Cours le 18 octobre, en présence d'une foule d'environ 40 000 spectateurs. Précisons que Jean-Pierre Marlière a gagné quatre courses et que Claude Chaumot en a

remporté une sur les neuf épreuves de ce championnat, qui réunissait des pilotes venus de toute l'Europe et, en particulier, des pays nordiques.

Contacts - Jean-Pierre Marlière, RER A, tél. : 01 45 76 62 37; Claude Chaumot, MRB, tél. : (01 49 2) 5 57 04.





# La Médiathèque à Bercy

*Après six années passées à Vincennes, la Médiathèque rejoint la maison de la RATP. Elle offre aux visiteurs une salle de lecture et un espace multimédia.*

Cinq cents ouvrages, plus de 100 titres de revues, 1 200 études ou rapports, 300 dossiers thématiques et géographiques et près de deux kilomètres d'archives historiques : c'est ce que propose en consultation la Médiathèque, ouverte depuis le 21 octobre à Lyon-Bercy. Dans une ambiance feutrée, elle offre une salle de lecture de seize places et un espace multimédia pour la consultation de cédéroms, de la base d'images et des films vidéo de l'agence audiovisuelle de la délégation générale à la Communication. Au sein de la Médiathèque, le centre de documentation et le centre des archives historiques allient leurs

missions et leurs richesses respectives pour répondre aux besoins des lecteurs, agents ou personnes extérieures à l'entreprise. Au centre de documentation revient la mission de constituer un fonds documentaire sur la RATP et sur la socio-économie des transports urbains français et étrangers. Le centre des archives historiques, lui, collecte, inventorie et valorise les archives de la RATP et des anciennes compagnies de transport qui l'ont précédée depuis 1855 (CGO, CMP, STCRP...).

« Cette arrivée à la maison de la RATP, apprécie Catherine Mérot, responsable de l'unité Mémoire de l'entreprise-Information documentaire au département du Patrimoine, après un passage de six années au 8, avenue des Minimes, à Vincennes, nous rapproche d'un grand nombre de services de l'entreprise. Services qui sont susceptibles de nous fournir des informations, telles que rapports, études ou dossiers de presse, qui enrichiront notre fonds et pourront être utilisés par d'autres - chercheurs, amateurs de transports, généalogistes... Mon souhait est d'ailleurs de prendre rapidement contact avec les départements pour les sensibiliser à notre besoin permanent d'une documentation actualisée sur la RATP et ses activités. Ce qui nous permettra de mener à bien notre mission.

La Médiathèque envisage de se rapprocher des départements susceptibles de lui fournir une documentation actualisée sur la RATP.

## L'accueil à la Médiathèque

• **par téléphone** au (01 44 6) 8 21 04 ;  
 • **par courrier** : LAC C 021, 54, quai de la Rapée, 75599 Paris Cedex 12 ;  
 • **en salle de lecture** :  
**horaires d'ouverture (sur rendez-vous), du mardi au jeudi, de 9 heures à 12 h 45 et de 13 h 45 à 17 heures, 16 heures le mercredi.**  
**Accès par l'Espace clients.**

## Hainaut : histoire d'un dépôt

*Mémoire d'un lieu et Naissance d'un quartier* sont les titres des deux tomes d'un livre qui retrace l'histoire du dépôt du Hainaut, construit au début du siècle, fermé en 1989 puis démolit en 1992. Sont abordées la constitution du quartier autour des abattoirs de La Villette et des carrières d'Amérique et l'arrivée des transports publics. Puis, après 1991 et la démolition du bâtiment du Hainaut, c'est la naissance d'un nouveau quartier qui est décrite. Coffret de deux tomes, format 22,5 x 22,5 cm, 200 pages, nombreuses photographies en noir et blanc.

**Collection « RATP, patrimoine industriel et architecture » (SDEP), 1998. Prix public : 150 francs, pour les agents : 90 francs. SDEP, 2, square F.-Nadar, 94684 Vincennes Cedex ; ou, en interne, à Anita Young, tél. : (01 49 5) 7 87 18.**

## Bienvenue à livre ouvert

Le premier livre retraçant la vie de l'ingénieur Fulgence Bienvenüe, père du métro, et concernant la construction du réseau parisien, vient de paraître. Cet ouvrage est le fruit d'une collaboration entre Claude Berton, archiviste au département du Patrimoine de la RATP, et Alexandre Ossadzow, ingénieur des Ponts et Chaussées. Pour tout savoir sur l'homme et son œuvre, à l'approche du centenaire du métro, en 113 photos et documents.

**390 francs. Règlement à l'ordre des Presses de l'ENPC. Commande à adresser à J.-C. Monnet, STP, 9-11, avenue de Villars, 75007 Paris, tél. : 01 47 53 28 92.**



D.P.

