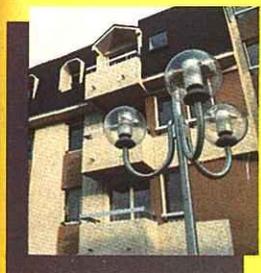
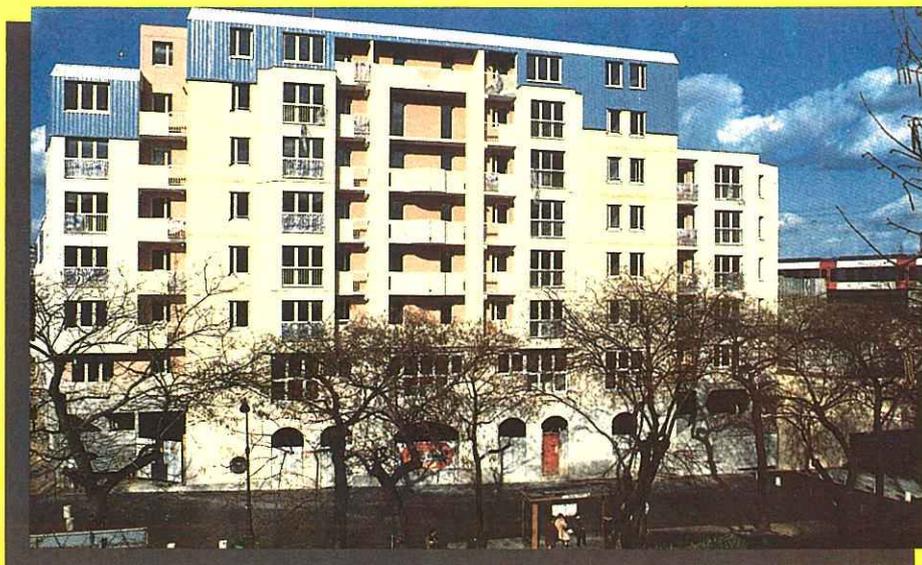
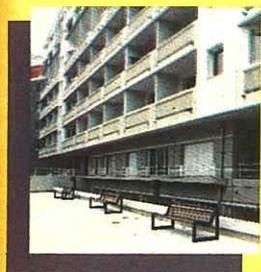
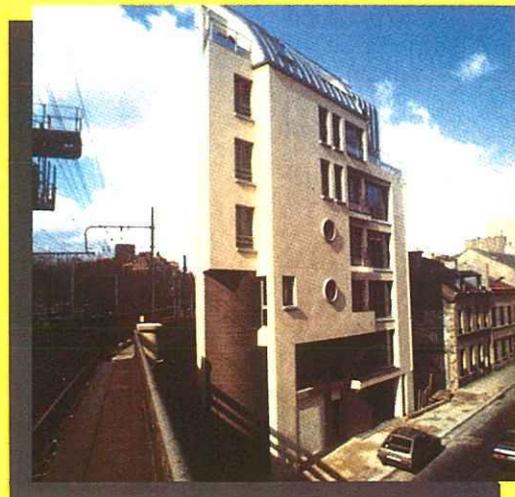
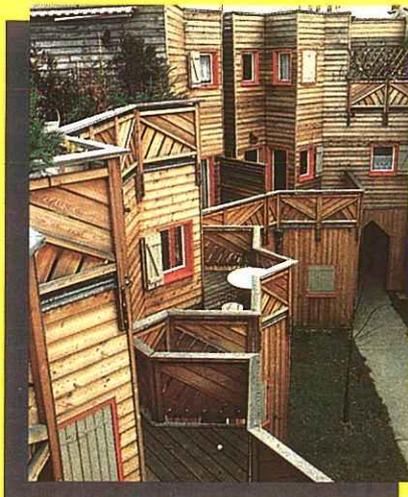


ENTRE LES LIGNES

Dépôt d'Aubervilliers : la marque du futur ● Coup de jeune aux Pensions



La RATP et le logement social



3

LA MARQUE DU FUTUR



Tout savoir sur la conception du nouveau dépôt d'Auber-villiers.

6

MISSION ACCOMPLIE



Serge Castex est le conducteur du prototype BOA. Portrait.

8

TOUJOURS PLUS À L'EST



La RATP prolonge la ligne A du RER. Visite guidée du chantier.

10

LE POSSIBLE À PORTÉE DE MAIN



La réorganisation d'une entreprise privée peut-elle servir d'exemple à la RATP ? Éléments de réponse.

13

LE COUP DE JEUNE



Avec un outil informatique performant et de nouveaux locaux, le secteur des pensions se modernise.

16

RECHERCHE TOIT PARIS-BANLIEUE

Pour répondre au mieux aux demandes des agents, la RATP fournit un effort sans précédent en matière de logement social.



24

REFLEX

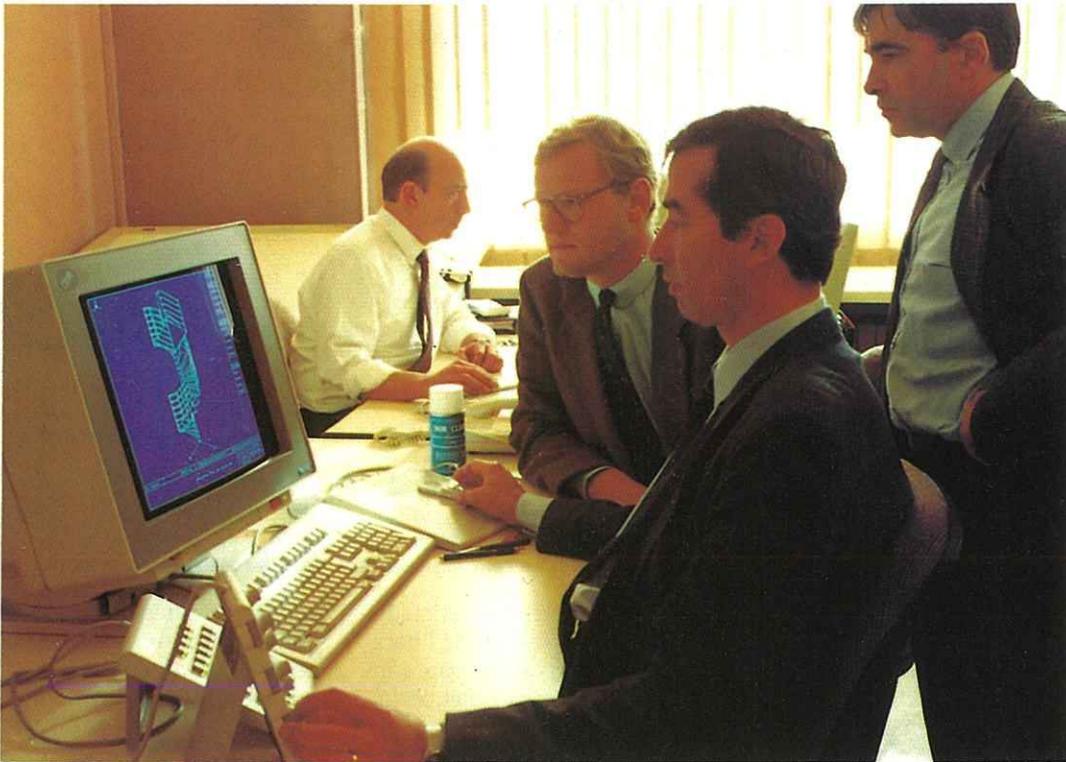
Le portfolio de la RATP.

25

L'ACTUALITÉ

Les nouvelles de la RATP en bref.

LA MARQUE DU FUTUR



L'équipe « études CAO » de l'UDT Bâtiments. P. Lemarié, M. Pillard, T. Bosquet et M. Lambert visualisent un escalier du futur dépôt grâce à l'outil de CAO « Catia ».

Dans quelques mois, le 1^{er} octobre, s'ouvrira un nouveau dépôt d'autobus à Aubervilliers. Ce futur bâtiment possède déjà une originalité qui mérite une attention toute particulière car il préfigure un nouveau concept de dépôt d'autobus dont la RATP et ses agents pourront s'enorgueillir.

En effet, les deux départements de la Régie, MRB et ITA, ont mis en commun, dans le concept même, non seulement leur savoir-faire, mais également ont introduit des outils de conception, de réalisation et d'exploitation résolument modernes en engageant pour la première fois, en matière d'ingénierie, le label assurance qualité. « C'est la certitude d'obtenir pendant le processus de construction que la qualité requise sera atteinte à la fin de l'opération », souligne Carmine Di Stasio, responsable des méthodes à l'unité Bâtiments

au département ITA. Si la RATP a toujours maîtrisé ses réalisations techniques, parfois en doublant les procédures avec l'assurance qualité, « le but est de faire bien du premier coup, car chacun sait qui fait quoi dans la chaîne ». Et c'est le futur dépôt d'Aubervilliers qui va bénéficier de la mise en œuvre de l'assurance qualité.

Un rapide retour historique va permettre de mieux comprendre cet événement capital pour l'entreprise. C'est au milieu de la décennie 1980-1990 que naît le besoin d'un nouveau dépôt dans le secteur nord-est de la Région parisienne, conditionné par la fermeture du dépôt de Hainaut, prévue pour 1991, et par la nécessité de décongestionner les dépôts existants. La RATP, ayant acquis un terrain d'environ 50 000 m² dans la commune d'Aubervilliers, sur d'anciennes friches industrielles, a décidé d'im-

planter dans une première phase les installations de VOO (Centre de véhicules et d'organes d'occasion de MRB qui assure la vente des autobus RATP réformés). Le reste (40 000 m²) est réservé au futur dépôt lui-même, à un restaurant d'entreprise et aux locaux du nouveau CIP (Centre d'instruction et de perfectionnement).

En 1986 a donc lieu le lancement du processus de réalisation du dépôt, mais, selon les souhaits de Jean-Paul Bailly, alors chef du Service du Matériel roulant et des activités industrielles, ce dépôt devait être en rupture avec tout ce qui avait déjà été construit pour préfigurer le dépôt des années 90.

1987 est l'année du concours d'idées et la RATP fait appel à l'extérieur pour apporter un « œil neuf » dans la réalisation de ce nouveau produit. Au mois de septembre 1987, l'entreprise reçoit quatre ré-

La conception du nouveau dépôt d'Aubervilliers. Une opération pilote exemplaire, fruit de la collaboration des départements MRB et ITA.



Ch. Kernavanois (MRB/PMI) présente avec toute son équipe le projet fonctionnel du dépôt à l'antenne Hygiène Sécurité et Conditions de Travail.

ponses à ce concours d'idées, sans compter celle du maître d'ouvrage, MRB, qui avait élaboré son propre projet. A la surprise générale, la commission RATP habilitée à nommer le lauréat, en novembre 1987, déclare infructueux les quatre projets extérieurs présentés.

Deux raisons majeures sont avancées : d'une part, un des projets est considéré par trop innovant et techniquement irréalisable et, d'autre part, les trois autres projets, au contraire, sont estimés trop traditionnels. Dans ce contexte, MRB présente son projet à la direction générale — projet alors jugé plus futuriste que les autres — et celui-ci est finalement adopté en décembre 1987.

1988 sera l'année du développement du projet fonctionnel, 1989 celle du développement de l'avant-projet définitif et de la préparation, par ITA/BAT, des appels d'offres auprès des entreprises réalisatrices.

« Il fallait réaliser un projet très précis, faire en sorte qu'au moment de la phase de réalisation il n'y ait plus d'incertitudes sur les solutions adoptées », souligne Christian

Kernavanois, responsable des méthodes et de l'ingénierie des bâtiments, au département MRB.

« Dans sa démarche conceptuelle, MRB, maître d'ouvrage et futur utilisateur des lieux, a défini le fonctionnel du dépôt selon 5 critères : innovation, sécurité, convivialité, modernisme et économie dans les coûts », avance Ch. Kernavanois.

Circuler en toute sécurité

L'innovation a consisté à prévoir un dépôt doté des moyens de maintenance les plus récents et les plus performants. Au niveau fonctionnel, il a été conçu des halls entièrement dégagés, libres de tout obstacle, pour permettre aux nouveaux types de matériel roulant (R 312, PR 180, et même Mégabus) de circuler le plus librement possible. L'adoption d'une

structure porteuse réticulée, placée à l'extérieur de l'habillage, sans point d'appui intermédiaire, répondait parfaitement au souci de dégager une surface au sol très importante. La sécurité, deuxième critère, sera assurée par une dissociation entre les flux des déplacements des véhicules et les flux des déplacements des piétons. « La grande innovation, c'est l'existence d'une passerelle aérienne de circulation pour le personnel, située au-dessus du niveau de circulation des bus, qui relie le bâtiment administratif à la zone de remisage, en passant le long du hall industriel », confirme Christian Kernavanois.

MRB a introduit à Aubervilliers un concept nouveau, « la convivialité », en permettant aux différentes catégories de personnel de se retrouver plus facilement, donc de mieux se connaître (entrée unique, cheminement commun, locaux de détente communs).

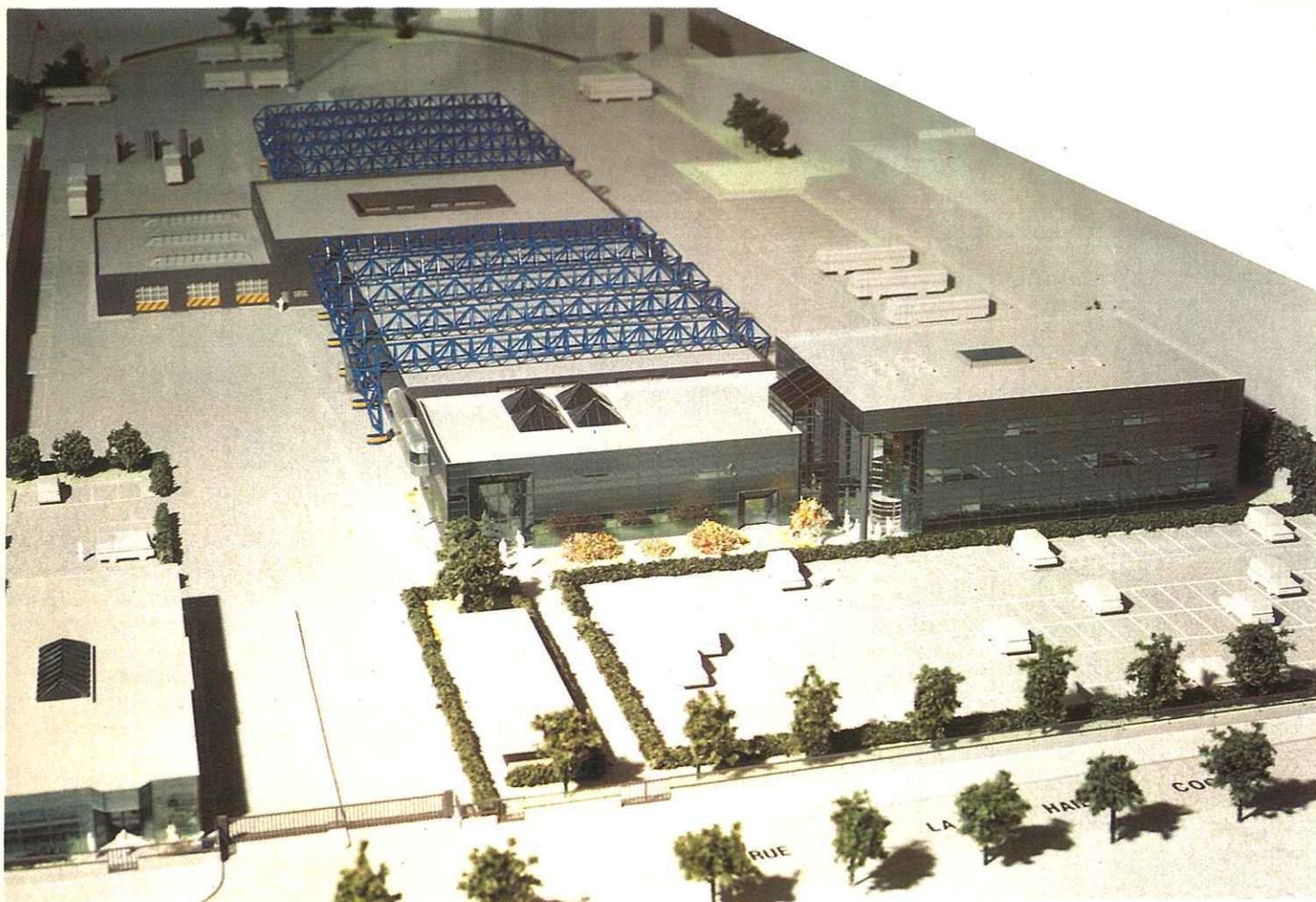
Le quatrième critère, le modernisme, implique un large recours, dans ce dépôt, aux techniques de pointe : un système d'aide à la maintenance (SAM), un système de

gestion technique des bâtiments (gestion des alarmes, de la conduite, des statistiques de maintenance...), et, dans les ateliers, les équipements les plus récents (ponts hydrauliques, cabines de peinture, bancs de redressement des carrosseries...).

« Dans la maîtrise des coûts on a cherché, et c'était l'idée directrice, à réaliser en surface couverte que ce qui était strictement nécessaire aux opérations de travail sur autobus. De ce fait les zones de circulation couvertes sont pratiquement inexistantes : tout ce qui est zone de circulation se trouve à l'extérieur du bloc atelier, ce qui limite le coût de construction. Chauffer des aires de circulation, c'est chauffer des courants d'air », conclut Christian Kernavanois.

Pour mener à bien cette opération, le département MRB, qui s'était déjà doté en 1987 d'un système de dessin assisté par ordinateur (DAO), a pu ainsi présenter aux architectes d'ITA un projet fonctionnel, cohérent, intégrant parfaitement les cinq critères sélectionnés.

De son côté, le département ITA s'est doté depuis 1988



La maquette du futur dépôt : au premier plan à gauche, le restaurant d'entreprise ; à droite, le parking du personnel et le CIP.

d'un logiciel de CAO (conception assistée par ordinateur), « Catia », celui-là même qui a servi à la conception de l'avion supersonique « Rafale » de chez Dassault et de la « 905 » de Peugeot. « L'utilisation d'un tel logiciel concernant le dépôt d'Aubervilliers a permis la mise au point des structures et offre une visualisation remarquable de la volumétrie des bâtiments », répond Thierry Bosquet, architecte à l'unité Bâtiments au département ITA. La collaboration MRB/ITA a fonctionné instantanément. Nul doute que le critère d'assurance qualité est venu cimenter cette coopération d'un très haut niveau technique. « La mise en place d'un schéma directeur de la qualité, avec l'aide de la société APAVE intervenant en conseil pour la coordination des opérations des différents acteurs, est de nature à nous permettre d'atteindre l'objectif de la maîtrise du coût global, des délais et de la qualité », souligne C. Di Stasio. « Par exemple, le choix des matériaux a été conditionné par les contraintes de maintenance : nous avons choisi de l'aluminium anodisé naturel qui ne

pose aucun problème de vieillissement pour les façades du bâtiment administratif et du CIP », confirme T. Bosquet. Il aura fallu moins de deux ans entre le moment où ITA a débuté les études et celui de la réalisation. « Pour notre client (MRB), la CAO lui a permis de visualiser son futur dépôt, sous toutes les perspectives imaginables, avec une qualité proche de l'image de synthèse. » C'est sans aucun doute le « bonus » offert par ce remarquable logiciel « Catia ».

L'organisation du contrat avec des entreprises co-traitantes et un mandataire commun comprenait, pour la première fois, des clauses d'assurance qualité. « Nous faisons une opération pilote. Pour les entreprises du chantier, c'est une opportunité, une référence, pour être certifiées qualité ; on leur donne ainsi l'occasion, grâce au site d'Aubervilliers, de prouver qu'elles savent travailler en assurance qualité. En retour, c'est la certification de l'ingénierie bâtiment de la RATP qui est en jeu à la veille du marché européen », insiste C. Di Stasio. Bernard Prier, responsable de l'unité BAT, a

d'ailleurs décidé de généraliser cette pratique à l'ensemble des marchés d'ouvrages neufs.

Réunions de chantiers, de coordinations, de cellules de synthèse, ont permis véritablement de sensibiliser tous les agents intervenant dans la maîtrise d'œuvre.

La gestion du chantier, point essentiel, est aujourd'hui entièrement informatisée : les documents, les états de situation des travaux, les différents interlocuteurs...

Valoriser notre ingénierie

Une telle organisation a contribué à créer, sur le site, un climat de sérénité, lié à la qualité des hommes de la Régie, à leur savoir-faire, à leurs performances.

Une plaquette d'annonce de présentation du projet tirée à 1 000 exemplaires dès septembre 1990, huit panneaux

de présentation sur le site même, tout comme la réalisation d'un support audiovisuel, prouvent une réelle volonté de communiquer.

« C'est la première fois qu'on communique ainsi. Jamais en début d'opération on n'a procédé de cette manière. Il faut valoriser notre ingénierie. Si on n'a pas un support ou une reconnaissance de la validité des produits faits en France, comment SOFRETU peut-elle espérer vendre à l'étranger ? » confirme C. Di Stasio, qui a déjà prévu un deuxième volet à son plan de communication à l'approche de l'ouverture du dépôt.

Collaboration, interactivité, cohérence, communication, rigueur, maîtrise, innovation, harmonie, technologie de pointe, assurance qualité, fiabilité, sécurité, sont les maîtres mots d'une réalisation collective devant aboutir à la naissance d'un dépôt vraiment novateur.

A l'occasion de son baptême prévu en octobre 1991, ELL vous donne un second rendez-vous pour vous présenter un nouveau-né qui ne manquera pas d'atouts... ■

Philippe Carron

MISSION ACCOMPLIE

Après avoir conduit, pendant vingt-six ans, tous les matériels du métro, du Sprague au MF 77, Serge Castex termine aujourd'hui sa carrière aux commandes du BOA.

Ligne 5, Gare-d'Austerlitz : BOA 001, prototype du métro de demain, entre en station. Dans la loge de conduite, Serge Castex, le conducteur attitré* du BOA, surveille la montée des voyageurs. Entré à la RATP il y a vingt-six ans comme chef de train sur le Sprague, il termine aujourd'hui sa carrière — il prend sa retraite en juillet prochain — en conduisant le futur matériel du métro.

Après avoir quitté son métier de bûcheron dans les Landes, S. Castex vient chercher du travail à Paris où il entre aux PTT comme télégraphiste. « Pour aller à mon travail, je prenais le métro du boulevard Voltaire à Iéna, et je discutais régulièrement avec un chef de train. Nous comparions nos conditions de travail, nos salaires... et je suis entré à la RATP en 1965 comme chef de train sur la ligne 2 avant de devenir conducteur en 1969. »

Du Sprague au BOA en passant par le MF 67, le MF 77 et le matériel pneu, S. Castex a conduit tous les matériels du métro ou presque (« Il n'y a que le matériel articulé de la ligne 10 que je ne connaisse pas ») aux conduites très différentes !

« Le Sprague, on le conduisait vraiment, se souvient-il, c'était dur, on était obligé de démarrer cran par cran mais on avait le sentiment d'être utile, de faire quelque chose. C'était même parfois dangereux : les jours de pluie, en aérien, on mettait des journaux par terre pour être isolé du courant. Conducteur et chef de train formaient une équipe... Avec les matériels plus récents, on est seul à

bord du train, et avec le pilotage automatique on n'avait plus vraiment l'impression de conduire. Heureusement, aujourd'hui nous pouvons choisir entre la conduite automatique ou manuelle. »

Début 90, BOA cherche conducteur. « Après vingt-six ans de métier, cela m'a tenté de connaître autre chose, d'avoir une dernière expérience avant mon départ à la retraite. »

Une dernière expérience

Trois jours de stage (la formation portait essentiellement sur la résolution des avaries et certaines particularités du prototype) et Serge Castex prend les commandes du BOA : « Je n'ai pas eu de difficultés pour m'adapter, la rame étant constituée de "matériel de récupération" : le tableau de bord est celui du MF 73 et les voitures sont du MF 77. La conduite du prototype est pratiquement la même que celle des autres matériels. Il est cependant plus rapide au freinage et répond mieux à la traction. »

12 novembre 1990 : BOA effectue sa première sortie haut-le-pied sur la ligne 5. « Les techniciens de l'atelier de Bobigny m'ont accompagné en ligne pendant jusqu'à plus d'un mois, précise S. Castex, pour vérifier le comportement du matériel. Nous avons travaillé en équipe, ce qui était tout à fait nouveau pour moi, conducteur,

car les échanges entre l'exploitation et les ateliers étaient jusque-là plutôt rares ! Maintenant que les premières mises au point ont été faites, je signale seulement les problèmes qui peuvent encore survenir. »

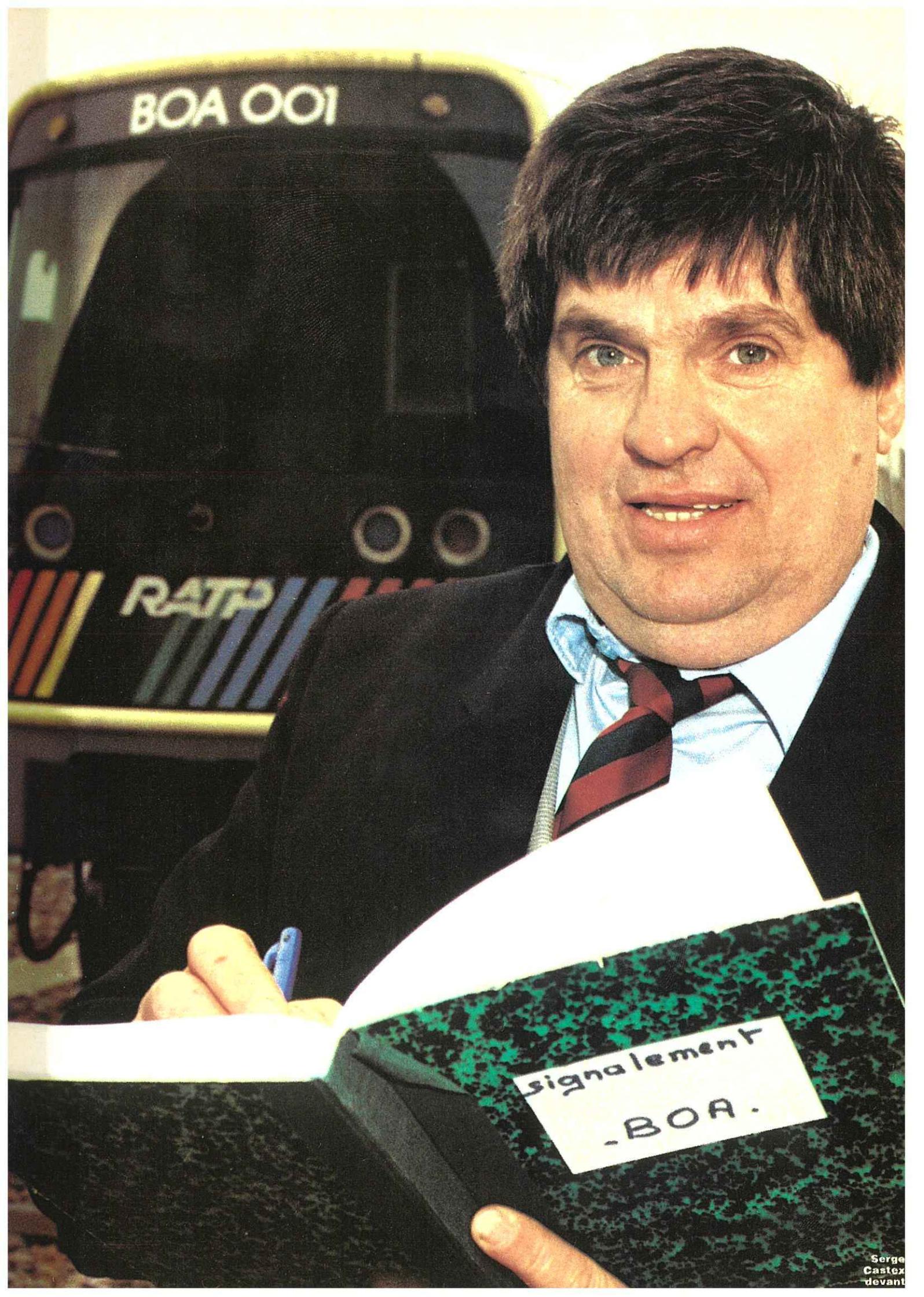
Depuis le 30 décembre, BOA circule avec voyageurs : « Cela a été pour moi l'occasion de nouveaux et nombreux contacts avec les voyageurs. Si certains ne s'intéressent pas du tout au matériel et montent dans la rame sans même la voir, d'autres, plus curieux, remarquent ce métro différent. Et posent des questions. J'essaie toujours de répondre, de discuter avec les gens pendant le temps — malheureusement trop court — de stationnement. Les réactions des voyageurs sont très variées, allant de l'enthousiasme aux critiques et même, comme cela m'est arrivé une fois, aux insultes d'une personne qui le trouvait trop bruyant et sans confort. Il a fallu que cette dame s'en prenne à moi ! »

Dans quelques mois, S. Castex garera une dernière fois « son BOA » avant de partir à la retraite avec sa famille dans le Sud-Ouest où l'attend une maison qu'il a en grande partie construite.

Non sans un pincement au cœur : « On ne passe pas une partie de sa jeunesse, de sa vie, dans une maison sans la regretter un peu le jour où l'on s'en va ! » ■

Simone Feignier

* Cinq autres agents du terminus de Bobigny peuvent, en cas de besoin, relayer S. Castex aux commandes du BOA.



BOA 001

RATP

signalement

-BOA-



L'arrière-gare de Torcy.



Le Magic Kingdom.

TOUJOURS PLUS A L'EST

D'abord, un bref rappel historique. Dès 1984, la société Walt Disney a recherché un site européen pour l'implantation de son parc d'attractions Euro-Disneyland, comparable à ceux existant aux États-Unis et au Japon. Son choix s'étant finalement porté sur le secteur de la ville nouvelle de Marne-la-Vallée, un premier protocole d'accord a été signé le 18 décembre 1985 entre la société Walt Disney et les pouvoirs publics français (État, Région et département), définissant les conditions d'implantation d'un parc d'attractions. Selon les termes de ce protocole, les pouvoirs publics se sont engagés à faire réaliser, pour le jour de l'ouverture, une extension du RER (élément déterminant dans le choix des Américains), depuis Torcy jusqu'au parc d'attractions. Le 24 mars 1987, a eu lieu la signature de la Convention liant l'État français, la région d'Ile-de-France, le département de la Seine-et-Marne, l'Établissement public d'aménagement de la ville nouvelle de Marne-la-Vallée (EPAMARNE) et la RATP, à la société Walt Disney, pour la création et l'exploitation du parc d'Euro-Disneyland, en France. L'ouverture du chantier a eu lieu en juin 1989. Le coût actualisé (valeur janvier 1990) du prolongement du RER de Torcy à Chessy (y compris les aménagements de l'arrière-gare de Torcy) s'élève à 864 millions de francs hors

taxe. « Ce coût est cohérent avec l'estimation du coût d'origine pour lequel la RATP a obtenu l'accord de ses tutelles pour lancer l'opération », confirme Jean-Paul Godard, chef de projet (département ITA, Unité ingénierie des infrastructures). « On reste dans l'enveloppe initiale ». La RATP a donc pleinement rempli cette étape essentielle du contrat. Le prolongement proprement dit s'étend sur une longueur de 10,920 km. Pour faciliter son insertion dans les zones à urbaniser, la ligne se développe en déblai sur la plus grande partie du tracé. « Ce profil a été établi en décaissé par rapport au terrain naturel sur pratiquement l'ensemble du tracé de façon à remédier, d'une part, aux effets de coupure et, d'autre part, aux nuisances phoniques », explique J.-P. Godard. En effet, ce qui frappe immédiatement le futur voyageur, est le tracé remarquablement discret qui « glisse » véritablement au milieu des magnifiques terres agricoles légèrement vallonnées et des premiers lotissements qui jaillissent déjà ses parcours. Cette ligne, à deux voies sur la totalité de sa longueur, passe notamment sous dix ouvrages routiers (sauf une seule fois, pour un ouvrage au droit de la commune de Bussy-Saint-Georges, où le RER passe au-dessus de la CD 35), respectant ainsi une bonne fluidité du trafic auto-

mobile. A l'heure actuelle, la plate-forme sur laquelle vont reposer les voies est totalement terminée, ainsi que les talus et les caniveaux de câbles. Les poteaux supportant les caténaires sont tous posés. « Le chantier de voie débute en mars et, immédiate-

Tracé tout en douceur

ment derrière, les caténaires vont être posées », souligne J.-P. Godard, qui reconnaît que les conditions climatiques exceptionnelles, un hiver doux (1989-1990) et un été chaud et sec (1990), ont permis un excellent avancement des travaux dans un terrain pourtant géologiquement défavorable, du fait de la présence de marnes vertes, sensibles à la fois à l'humidité et à la sécheresse. Enfin, pour souligner la douceur du tracé, le prolongement ne comporte pas de courbe de rayon inférieur à 650 m, avec des pentes et des rampes restant inférieures à 30 mm/m, dispositions permettant au matériel roulant d'atteindre une vitesse maximale de 120 km/h ! « Tout prolongement de ligne crée de nouvelles conditions d'exploitation, notamment en matière de garage ; il était difficile d'envisager sur le site d'Euro-Disneyland, puisque

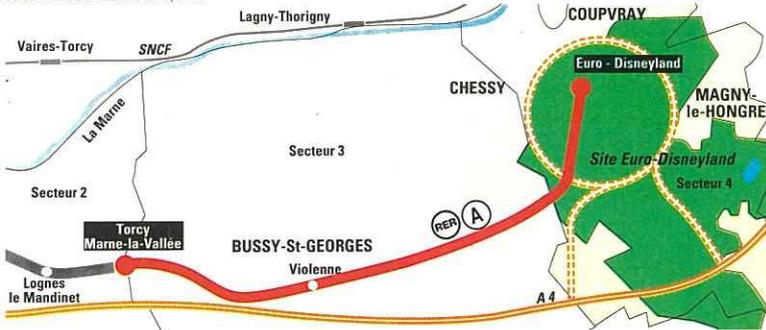
2
 Au printemps 1992,
 Euro-Disneyland
 ouvrira ses portes.
 Pour transporter les
 millions de visiteurs
 attendus, la RATP
 prolonge la ligne A
 du RER. Visite
 guidée du chantier.



Ouvriers installant l'armement de la caténaire.



Le terminus à Euro-Disneyland



Plus de 10 km de voie relieront Torcy à la gare terminale de Chessy. Un imposant chantier pour la RATP.

la gare terminale de Chessy se situe à proximité immédiate du parc, des installations d'arrière-gare importantes», explique J.-P. Godard.

C'est vrai que les Américains se sont montrés extrêmement déterminés en refusant, pour des raisons esthétiques et d'environnement, un terminus étendu de voies de garage pour la gare terminale de Chessy. « De toute façon, des installations importantes existaient déjà à Torcy, et procéder à une extension de ces installations pour constituer un terminus d'exploitation intermédiaire était la solution la plus efficace », ajoute J.-P. Godard. Ainsi, l'arrière-gare de Torcy qui comportait quatre voies de garage va voir sa capacité augmenter pour faire face aux besoins de garages résultant de l'ensemble des opérations de développement de la ligne A et, en particulier, de son prolongement à Chessy, et garantir une plus grande flexibilité d'exploitation, avec notamment une nouvelle voie de retournement. Pour les seuls besoins du prolongement, douze trains devront être garés à Torcy et cinq à Chessy. L'arrière-gare de Torcy va accueillir par ailleurs un hall de maintenance à deux voies sur fosse dont les travaux progressent normalement. La réalisation d'un tour en fosse et de locaux annexes nécessaires sont en cours et la mise en service est prévue en août 1991. Ce tour en fosse per-

mettra de reprofiler les roues sans toucher aux trains, en assurant pour l'axe de la ligne A (Cergy-Pontoise-Marne-la-Vallée) un excellent niveau de maintenance pour un coût rationalisé.

Quant à la gare de Violenne, située sur la commune de Bussy-Saint-Georges, réservée dans les projets RATP mais non programmée au départ, « les travaux d'infrastructure entrepris en octobre 1990, en décalage donc par rapport aux travaux du prolongement proprement dit, devraient conduire à une mise en service à la fin de 1992, soit environ six à huit mois après l'ouverture du prolongement », rapporte J.-P. Godard.

La gare terminale de Chessy est située aux abords de l'enchanteur « Magic Kingdom » dont les façades rose bonbon sont achevées et font immanquablement penser à une immense maison de poupée, toute droit sortie de l'imaginaire des dessins animés de Walt Disney...

« Le gros œuvre des infrastructures de la gare de Chessy est terminé et les travaux ont été entrepris pour la réalisation de la superbe superstructure en verre du bâtiment de la gare. » Cette gare RER est accolée à une gare TGV, gare située sur le barreau d'interconnexion des TGV en Ile-de-France, reliant le TGV-Nord aux TGV-Sud-Est et Sud-Ouest.

« Le principe de la gare TGV a été décidé il y a deux ans

environ, c'est-à-dire en décalage avec les projets initiaux du RER ; c'est une gare à la fois de desserte et de transit comportant cinq voies, dont deux rapides à l'extérieur et trois voies à quai. » Ainsi le RER, pour la partie de la population de région parisienne d'une part, et le TGV, pour les voyageurs issus de toute la région sud de la France d'autre part, vont se compléter pour assurer un trafic record de

10 millions de visiteurs annuels : 50 % d'étrangers, 30 % de provinciaux et 20 % de Franciliens. On attend sur le prolongement du RER seul près de 6 millions de voyages annuels pour les visiteurs, soit un total, avec les résidents et employés du secteur, de près de 9 millions de voyages ! Gageons que la RATP saura relever un défi à la hauteur de ses ambitions.

Philippe Carron

Chantier de fouilles

Comme c'est l'usage maintenant, et notamment pour tout projet de prolongement ou d'aménagement de réseau, la Direction des Antiquités nationales et, ici, celle des Antiquités d'Ile-de-France a demandé que lui soit donnée la possibilité d'identifier des sites potentiels présentant un intérêt archéologique sur le tracé du prolongement du RER. Un certain nombre de fouilles ont eu lieu préalablement aux travaux de terrassements du RER, pour permettre aux archéologues préhistoriens et historiens de travailler dans les meilleures conditions. C'était la première fois dans cette région que l'occasion se présentait de travailler sur une si vaste étendue, englobant de nombreux sites d'époques différentes.

Ces premières approches ont permis, par ailleurs, d'étendre la recherche à des zones jusqu'alors délaissées.

Sur les secteurs III et IV de Marne-la-Vallée, les conditions (temps, moyens, personnes) indispensables à une véritable recherche ont été réunies, grâce au soutien de la RATP, du ministère de la Culture, de la région Ile-de-France, du département de Seine-et-Marne et d'EPAMARNE.

A la suite de l'exploitation de ce site archéologique de 4 000 hectares, une première exposition intitulée « Fabrication d'un paysage » présentant un résultat des fouilles réalisées dans le secteur de Marne-la-Vallée a eu lieu au château de Chessy, du 13 octobre au 18 novembre 1990.



C

Comment faire face à un bouleversement dans l'organisation du travail ? Des opérateurs de maintenance sont allés comparer leur expérience avec celle d'une aciérie de Valenciennes.

ARDAILLON/COM-AY



LE POSSIBLE A PORTEE

Le 15 février dernier, une quinzaine d'opérateurs des secteurs de la maintenance découvraient l'aciérie de Saint-Saulve, une usine implantée à Valenciennes, dans le Nord, et qui fait partie du groupe industriel Vallourec. Objet de ce déplacement : voir sur place comment une entreprise mal en point il y a douze ans a su — et pu — redresser le cap. Un sujet particulièrement intéressant pour les participants engagés eux-mêmes dans une démarche de décentralisation de leurs ateliers.

Trois semaines après leur visite de l'aciérie de Saint-Saulve, les agents de maintenance des quatre groupes pilotes (Massy - voie, Val-de-Fontenay caténaires, dépôt d'Ivry, Choisy - centre de gestion) choisis pour imaginer et tester de nouvelles façons de travailler dans leurs ateliers se réunissaient à Noisy. L'objet de leur rencontre : faire le point sur leurs impressions « à froid », repérer, à travers cette expérience réussie du secteur privé, les éléments transposables à la RATP, si tant est qu'il y en ait.

Et, surtout, répondre à la question « est-ce possible ? » que leur posait au départ du voyage le responsable de cette opération, Guy Planchette, délégué du directeur général adjoint du secteur Maintenance Travaux et Politique Industrielle.

Premier constat : chacun se dit déçu de n'avoir pu discuter avec des ouvriers comme le prévoyait pourtant le programme. C'est Pierre Bous-sard, le directeur de l'usine, et une quinzaine de cadres et agents de maîtrise qui leur ont raconté comment Saint-



Les opérateurs qui ont dressé le bilan de l'expérience de Vallourec : de gauche à droite, au premier rang : Alain Camard, Catherine Le Gac, Michel Chagny, Christian Jacques, Roger Thebaud, Bernard Julien (l'un des animateurs de cette réunion) ; au deuxième rang : Sylvain Toutiras, Philippe Michel, Herménégilde Le Ray, François-Claude Mino, Henri Michel.

DE MAIN

Saulve avait opéré son redressement. « Bravo pour leurs bons résultats ! Mais j'ai questionné trois ouvriers rencontrés par hasard durant la visite du chantier. Profitent-ils de la réussite de leur usine ou sont-ils obligés de se plier, car le Nord connaît un taux élevé de chômage ? Aucun n'a voulu me répondre. Pourquoi cette gêne ? », s'interroge Philippe David, du groupe des caténaires de Val-de-Fontenay. « On est en train de vivre un grand bouleversement comme Saint-Saulve il y a dix ans, raison de plus pour

savoir ce qu'en pensent les ouvriers », ajoute François-Claude Mino, membre du groupe de Val-de-Fontenay. « Il aurait été préférable de voir une entreprise plus proche de la nôtre », observent plusieurs participants. Très vite, le débat porte sur « le » sujet d'inquiétude. Saint-Saulve a augmenté ses effectifs jusqu'en 1981-82. Mais l'usine les a réduits par la suite. Question : l'amélioration de la productivité, indispensable aux yeux des participants pour la survie de la RATP,

doit-elle être accompagnée dans le secteur de la maintenance d'une réduction des effectifs ? « Impensable », répondent certains participants. « La difficulté provient en fait des déséquilibres au sein des attachements, car on peut avoir une charge de travail allant du simple au double, à salaire et qualification équivalents. C'est l'organisation interne qu'il faut revoir. Il y a là toute une culture à remanier », précise Henri Michel du dépôt d'Ivry. Montrer que les mentalités peuvent changer, que la ma-

nière de s'organiser peut évoluer, tel était l'objectif de la visite. Tous s'accordent alors pour reconnaître l'intérêt du voyage.

« Nous avons affiché dans notre bureau certaines valeurs clés de Vallourec. Exemple : "la considération, c'est un état d'esprit". Ou encore : "privé d'information, nul ne peut exercer ses responsabilités" ; "bien informé, nul ne peut s'empêcher de les assumer". Cela peut heurter l'esprit de certains. Leur parler de considération, c'est renverser leur monde. Pour eux, un

12 agent ne peut que chercher à frauder, tricher ou s'absenter... ». Cette idée d'affichage, ce sont les membres du centre de gestion de Choisy qui l'ont eue.

Ils forment le seul des quatre groupes pilotes à exercer des tâches administratives telles que la gestion du personnel, la comptabilité, les suivis de budgets, de dépenses d'investissements.

Autant dire des domaines où les marges de manœuvre ne peuvent exister.

Pourtant, depuis quelques semaines, ils ont entrepris de bouleverser leurs activités jusque-là parfaitement cloisonnées. Plus surprenant encore, ils travaillent sur un questionnaire à l'attention de leurs clients — des services de la Régie — pour savoir ce que ces derniers attendent d'eux et comment améliorer leur organisation de façon à mieux répondre à ces besoins.

Il y a toute une culture à remanier

Une petite révolution qui s'inspire, après tout, de certaines valeurs du secteur privé, mais adaptées à leur propre culture. « C'est une question de simple bon sens », ajoute Michel Chagny. Détail particulier : leur démarche s'opère, dans un premier temps, sans la hiérarchie. Elle part des agents, et uniquement d'eux... « Avant les agents du service n'avaient pas le droit de réfléchir à ce qu'ils faisaient. Ils devaient simplement obéir ! », raconte Michel Chagny, qui souhaiterait cependant aller plus loin. « A Saint-Saulve, une embauche est acceptée après cooptation par une dizaine de personnes. Ce système serait trop lourd pour la Régie. Mais il n'est pas normal qu'un responsable direct n'ait pas son mot à dire ».

Dans le groupe du dépôt d'Ivry chargé de la maintenance des bus, on reconnaît

que, si « tout, dans l'expérience Vallourec, n'est pas transposable », la visite à Saint-Saulve a cependant permis de discuter de points communs, notamment avec l'organisation de la maîtrise garage.

Quant au quatrième groupe, celui de Massy-Voie — un secteur peu connu à la RATP, chargé pourtant d'entretenir les voies —, un message maintes fois évoqué par le patron de Saint-Saulve a particulièrement attiré son attention : aider les autres à réussir. « Avant, on nous disait : "travaille et tais-toi !" Depuis qu'on a engagé la décentralisation, il y a beaucoup plus d'écoute dans l'équipe. S'il y a un problème, on prend quelques minutes le matin

pour en discuter quand le chef fait l'appel », remarquent Alain Camard et Herménégilde Le Ray en ajoutant : « On a encore beaucoup à apprendre en matière d'efficacité ».

Sauter dans l'inconnu n'est pas si facile

« La devise Vallourec : "Répondre au plus tard dans la semaine", ça n'existe pas encore au service de la voie.

Cela fait deux ans que l'on demande des bottes fourrées pour travailler l'hiver quand la température descend en dessous de zéro. On nous en a donné une seule paire ».

Possible, impossible, la décentralisation ? « On est sur la bonne voie », pensent la plupart des agents. Ceux de Val-de-Fontenay restent cependant réservés. « Ils en sont là où nous en étions il y a six mois », remarque Herménégilde Le Ray, du groupe pilote Massy-Voie. François-Claude Mino, l'un des membres de Val-de-Fontenay, reconnaît alors : « C'est un peu l'aventure, nous souhaiterions des objectifs plus précis. Sauter dans l'inconnu n'est pas si facile ».

Marie-Odile Cahour



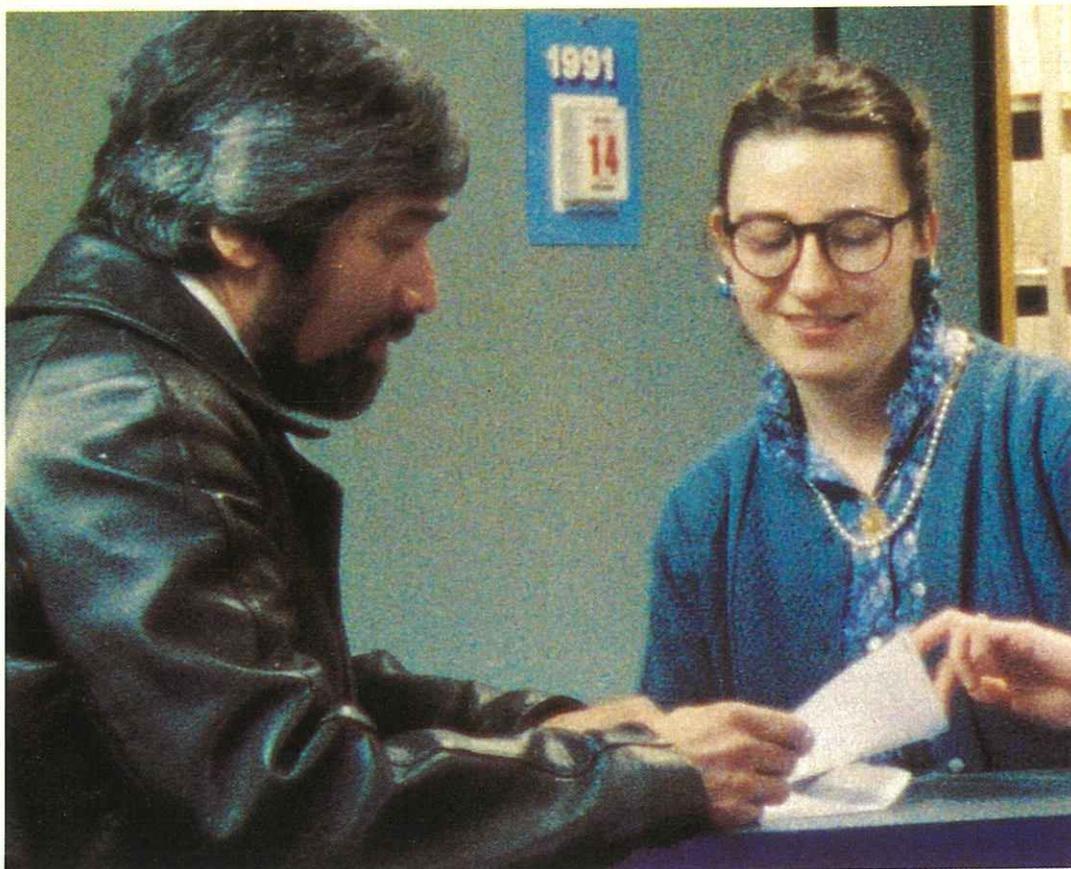
Le secret Vallourec

Un absentéisme de 3 % en 1989, un taux des accidents graves qui chute de 3 à 0,2 % entre 1975 et 1990, aucune heure perdue pour grève depuis 1982 (contre 14 000 en 1978) et surtout une production qui a triplé en douze ans. Les résultats de l'usine d'acier de Saint-Saulve, près de Valenciennes, tels qu'ils sont présentés par Pierre Boussard, son directeur, sont spectaculaires. Pourtant, au tournant des années 75, la situation n'est guère brillante. En dépit des lourds investissements réalisés pour un procédé en coulée continue plus performant, la production de l'une des filiales du groupe Vallourec plafonne désespérément autour de

130 à 140 000 tonnes. Les actionnaires, eux, attendent 20 % de plus. Quel est le secret Vallourec ? Les cadences infernales ? Non, la législation du travail veille. La personnalité d'un patron, chef charismatique au parler direct ? Certes il joue un rôle majeur mais, seul, il ne peut rien. En fait, il n'y a pas « un » secret mais une série de mesures et des valeurs fortes. Un audit d'organisation et un autre technique font apparaître que, si l'outil de production est bon, la hiérarchie est responsable de bon nombre de blocages. Certains cadres sont remplacés. De 360 personnes en 1975, les effectifs passent à 520 en 1981-82 (législation du travail de nuit oblige !) et redescendent à 450 en 1990. Un voyage au Japon, des groupes de ré-

flexion pour débloquer les dysfonctionnements internes, une démarche qualité : les salariés s'impliquent dans la démarche. Les résultats s'améliorent, des primes par objectifs récompensent les efforts collectifs et individuels. « Ne pas travailler comme des Japonais en grève (sans esprit inventif) ; faire confiance ; informer et encourager tout en contrôlant les résultats ; donner pour recevoir ; la qualité, un souci quotidien ; ne pas juger les hommes pour l'éternité ». On pourrait citer — presque à l'infini — les principes de management adoptés, semble-t-il, par l'ensemble de l'encadrement. Une chose est sûre : ils ont fait recette à Saint-Saulve.

LE COUP DE JEUNE



Un accueil toujours plus proche des pensionnés. Ici, Sandrine Liégeois.

« L'accueil, tel qu'on le pratique maintenant, permet d'être beaucoup plus proche des pensionnés », indique avec conviction Angèle Portes, l'un des agents chargés de l'accueil des visiteurs dans les nouveaux bureaux des pensions installés, depuis fin mai 1990, 9, rue Belliard, à la porte de Clignancourt. Cette dimension plus humaine n'est, qu'un aspect de ce qui a « bougé » aux pensions en 1990. Rattaché à l'unité spécialisée Paye et Pensions du département Finances et Contrôle de gestion (FCG), « ce secteur vient de vivre un changement de l'outil, de l'organisation et du lieu de travail », précise François-Xavier Nonnenmacher, le responsable du secteur depuis 1987. « Les objectifs de cette opération, explique-t-il, étaient d'assurer une meilleu-

re qualité du service aux retraités de la RATP et à leurs ayants droit, de renforcer l'efficacité et la sécurité du système, de réduire les temps de traitement, et d'améliorer les conditions de travail des agents, par la mise en œuvre de techniques informatiques modernes. »

L'étude d'un nouveau système de gestion et de paiement des pensions a démarré en 1984 sous l'égide de Louise Four et de Maurice Boquet, et « dès le début, il y a eu une bonne association des utilisateurs aux différentes phases de développement de l'opération », indique Francis Baudoin, qui a été chef du projet Utilisateurs. Il a tout particulièrement assuré les liaisons entre les agents des pensions, c'est-à-dire les utilisateurs, les informaticiens et le réalisateur, la Compagnie

générale informatique (CGI). Plusieurs groupes de travail « utilisateurs » ont été constitués à différentes étapes. L'un d'eux, composé de Francis Baudoin, de Pierre Chrétien, de Marie-Ange Menier et de Françoise Le Quellec, créé en 1988, a suivi, à plein temps, la réalisation de l'ensemble de l'opération. Il a travaillé en liaison étroite avec les agents des pensions qui ont élaboré les jeux d'essai, effectué des tests et validé les données. Cette participation des utilisateurs est sans doute une première dans la mise en œuvre d'un grand projet fonctionnel. Le « nouvel outil » mis en place est exploité aujourd'hui sur un ordinateur de grande capacité installé à Belliard et dédié aux pensions ; 17 micro-ordinateurs disposant de logiciels de traitement de

A

Avec un outil informatique performant et de nouveaux locaux, le secteur des pensions se modernise... pour le plus grand profit des retraités.



PHOTOS : MARGUERITE/COM-AY

Retraite : 1 500 demandes traitées par an.

texte, ainsi que 44 terminaux sont connectés à cet ordinateur. La première mensualité a été payée avec le nouveau système en janvier 1990.

« Cela a nécessité la mise en œuvre de nombreuses actions de formation qui ont impliqué sur plusieurs années tous les intéressés à tous les niveaux », indique Pierre Chrétien qui a suivi l'opération dès le début et qui intervient aujourd'hui dans l'évolution et la maintenance du système informatique. Ces actions ont compris 1 600 heures de formation générale à l'informatique en 1988, 2 500 heures de formation à la micro-informatique de 1987 à 1990.

De plus, 3 900 heures de formation pratique à l'utilisation du nouveau système ont été assurées, en 1989, par des agents des pensions spécialement formés à cet effet et pilotés par Jacques Joubin, Rémi Mézair et Marie-Bernadette Louf.

Changement également de l'organisation du travail. Celle-ci a été progressivement définie en étroite collaboration avec les utilisateurs. « Nous avons maintenu des secteurs spécifiques, mais élargi les compétences de chaque bureau et la responsabilité des agents ; les circuits administratifs ont été réduits et il a été possible d'élever la qualification de

certaines postes », indique François-Xavier Nonnenmacher. Des postes d'exécution ont pu ainsi être transformés en postes de maîtrise, 17 postes d'exécution ayant été, par ailleurs, progressivement supprimés en 1990. « On a donc la possibilité de concourir pour devenir, sur son propre poste, chef de section administratif et bureautique », indique Angèle Portes, qui compte se présenter au concours de juin.

Un travail d'équipe

Troisième volet de l'opération : l'installation à Belliard dans un immeuble neuf. Tout le monde est d'accord : « On est bien logé ! »

Les agents ont choisi la formule des petits bureaux de trois ou quatre personnes avec un mobilier bien adapté à l'informatique, qui est omniprésente. « L'ensemble de cette opération de changement a pu réussir parce qu'il y a eu un travail d'équipe dans une ambiance de confiance réciproque », dit avec satisfaction François-Xavier Nonnenmacher. « Le dynamisme de toute l'équipe, sa forte motivation, son

professionnalisme, son opiniâtreté même, ajoute-t-il, ont largement contribué à ce succès. Et sur le plan technique, nous avons pu réussir grâce à la collaboration du Service de l'Informatique, qui dépend aujourd'hui du département SIT, et de la Compagnie générale d'informatique. »

Marie-Ange Menier, en charge du bureau centralisateur, nous décrit, en prenant le cas du dernier mois de janvier, le calendrier de la préparation des pensions : « La mise à jour des fichiers a pu s'effectuer jusqu'au jeudi 17. Après une série de tests en échantillon, le feu vert a été donné le 17 au soir pour lancer le calcul. Le vendredi 18, des contrôles ont été réalisés pour s'assurer que tous les dossiers ont bien été pris en compte dans le calcul de la mensualité. Durant le week-end des 19 et 20, l'ordinateur de Belliard a calculé les mensualités. Le lundi 21 et le mardi 22, d'ultimes vérifications ont été effectuées sur un échantillon, et des dernières interventions dans le paiement, et non dans le calcul, ont pu être assurées. Le matin du mercredi 23, les bandes magnétiques de virement ont été éditées, puis expédiées à la trésorerie. Elles ont été livrées aux banques, comme prévu, ce même jour avant 16 h. Ainsi les comptes

des pensionnés ont été crédités avant la fin du mois. » Mais au-delà de cette « mécanique » bien huilée (et heureusement !), l'aspect humain n'est pas oublié. « Les visiteurs sont presque toujours gentils, et nous avons à cœur de bien les accueillir », déclare avec un beau sourire Angèle Portes, l'une des quatre personnes volontaires pour assurer l'accueil à tour de rôle de quelque 300 visiteurs par mois. « J'ai été volontaire parce que j'aime bien le contact avec le public », ajoute-t-elle. François Le Men, qui est au bureau des ayants droit, attache lui aussi beaucoup d'importance à l'aspect social de son travail. « Je suis en contact par téléphone ou par lettre avec des familles d'agents décédés qui sont parfois en plein désarroi. Il faut leur répondre d'une manière désintéressée et humaine, et surtout sortir des relations administrés/administration. » Et François Le Men a ajouté que ses collègues du bureau des prestations familiales ont les mêmes motivations.

Annick Almosni, du bureau des pensions directes, assure la constitution des dossiers des nouveaux retraités. « Quatre à cinq mois avant de partir, explique-t-elle, l'agent établit sa demande de mise à la retraite auprès de son bureau de gestion. Celle-ci est envoyée à l'informatique. Le résultat du traitement est contrôlé aux pensions, où l'on constitue un dossier "retraite" comprenant diverses pièces issues du dossier administratif. Les agents sont convoqués à Belliard, par exemple en février pour un départ en avril/mai. Nous procédons alors avec eux à une vérification des différents éléments, et nous leurs demandons certains documents : leur livret de famille, un relevé d'identité bancaire ou postale... La pension sera mise en paiement à la fin du mois de radiation des cadres. Par an, nous traitons ainsi environ 1 500 dossiers. »

Un contrôle systématique de tous les dossiers est effectué au bureau de la vérification. C'est le travail spécifique de Jacques Briand qui aujourd'hui fait partie de ce bureau. « Mes documents de référence sont le règlement des retraites RATP, le statut du personnel, les textes relatifs

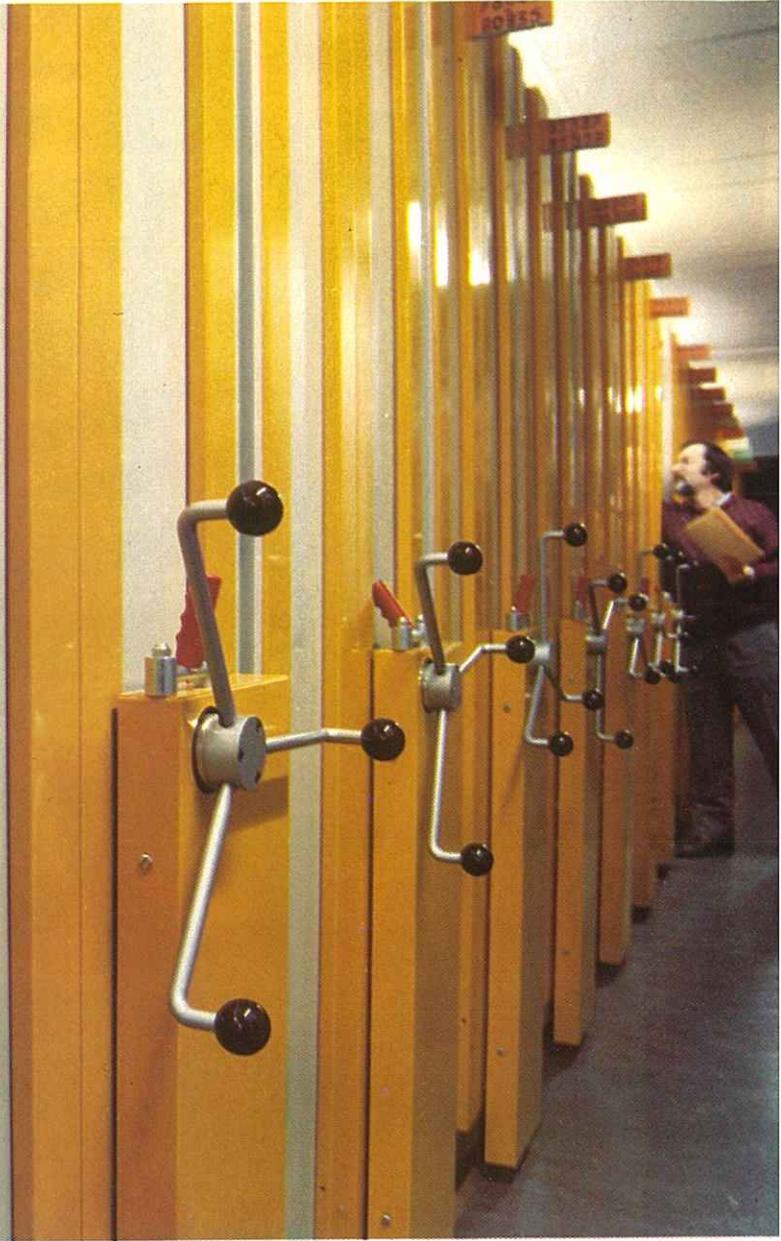


Belliard : 50 000 dossiers à portée de la main.

à la Sécurité sociale et aux prestations familiales, certains textes de lois. Celui de la CSG est ainsi d'actualité ! » Jacques Briand ajoute : « C'est un travail d'expérience qui est facilité maintenant par l'informatique. » Comme on le voit, les vérifications sont multiples ; il ne doit pas y avoir d'erreur. Avec l'informatique, les travaux des uns et des autres ont profondément évolué. Lucienne Ballereau en parle en connaissant de cause. « Je suis responsable du bureau de la Sécurité sociale où nous assurons la coordination avec le régime général. Le travail a été totalement modifié. « Avant le dernier changement, le travail des neuf personnes du bureau était essentiellement manuel ; nous disposions d'un micro (micro-ordinateur) et d'un seul terminal pour les interrogations. Aujourd'hui de nombreux

traitements ont été informatisés et les cinq personnes du bureau, formées en conséquence, travaillent essentiellement avec cinq terminaux, les tâches les plus fastidieuses ayant disparu. » François-Xavier Nonnenmacher conclut : « Si la réorganisation, comme on l'a vu, s'est bien passée, il reste encore du pain sur la planche. « Il faut maintenant faire évoluer le produit pour l'améliorer, l'adapter aux changements législatifs et réglementaires. L'organisation doit être ajustée pour tenir compte des demandes des utilisateurs, et pour répondre au mieux aux impératifs de qualité de service. Enfin, nous devons préparer le rattachement de ce secteur d'activité au département Protection, Prestations et Prévention sociales, qui doit intervenir d'ici à la fin 1991. » ■

Alain Malgaive



Les pensions : carte d'identité

Gestion de 42 000 pensionnés : 27 000 retraités et 15 000 ayants droit.

Dossiers « vivants » : 50 000 dossiers, soit 1 000 mètres linéaires, à Belliard.

Archives : 50 000 dossiers s'étendant sur 700 mètres linéaires, à la gare RER de Saint-Germain-en-Laye.

Le secteur d'activités pensions compte 65 personnes. Il est structuré en bureaux correspondant aux divers secteurs d'activités :

- **les pensions directes :** gestion des pensions des anciens agents de la Régie,
- **les ayants droit :** gestion des pensions de réversion des veuves, veufs, orphelins,
- **la Sécurité sociale :** de nombreux agents bénéficiant également d'une retraite du régime général, en

plus de celle du régime spécial RATP,

- **les retraites complémentaires :** pour les agents démissionnaires,

- **les prestations familiales :** pour les enfants des retraités ayant droit à des prestations,

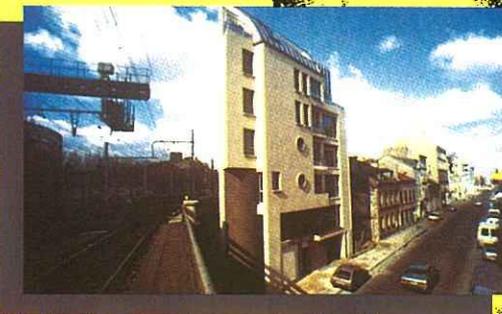
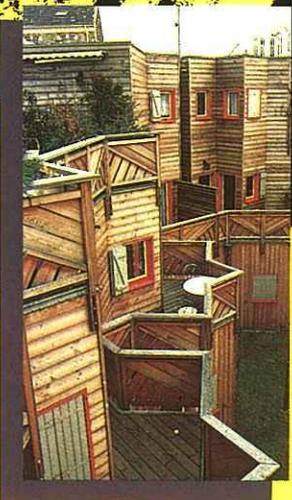
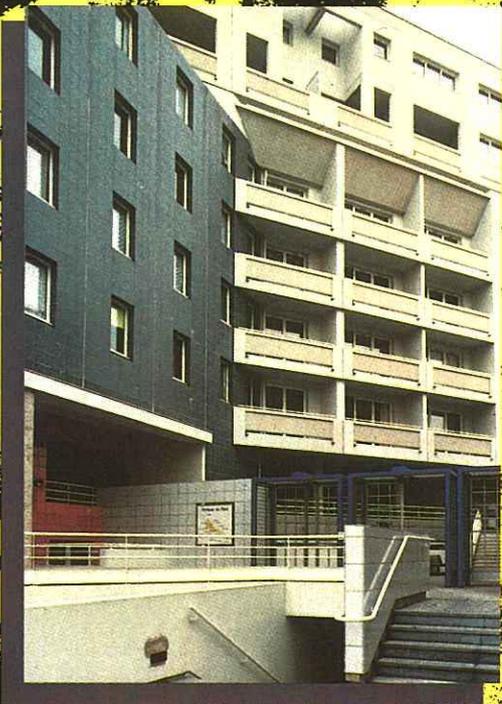
- **et des bureaux communs :**

- bureau de la vérification : chargé de la validation des droits,

- bureau centralisateur : assurant le contrôle des paiements et les liaisons avec l'informatique,

- bureau des pensionnés : en charge de l'accueil et de nombreux aspects de gestion,

- bureau d'études : assurant les études réglementaires et informatiques.



LA RATP ET LE LOGEMENT SOCIAL

RECHERCHE TOIT PARIS-BANLIEUE...

Trouver un appartement à Paris ou en banlieue se révèle aujourd'hui être une tâche ardue. Actuellement un effort sans précédent est consenti par la RATP en matière de logement social pour concilier demandes des agents et offres du marché immobilier. C'est l'un des éléments de la politique sociale de l'entreprise. ELL fait le point.

Accroître le parc de logements réservés au titre du 0,65 % « employeur », prendre en compte les résultats de l'enquête menée auprès des agents au printemps dernier, donner à sa filiale Logis-Transports les moyens de mener une politique de construction plus active : pour la RATP, le logement social est plus que jamais à l'ordre du jour. L'agent qui emménage dans un deux-pièces proposé par la Régie constitue le dernier maillon d'une chaîne complexe impliquant tour à tour le bureau du logement, le Service du Patrimoine, et les sociétés d'HLM, propriétaires. Si chacun de ces intervenants est partie prenante dans la politique décidée en matière de logement social, le Service du Patrimoine reste la principale cheville ouvrière du système. A lui de gérer la nouvelle donne, de jongler entre les desiderata du personnel, un budget prédéfini, et les lois du marché de l'immobilier.

Chaque année, entre les appartements neufs livrés pour la première fois et

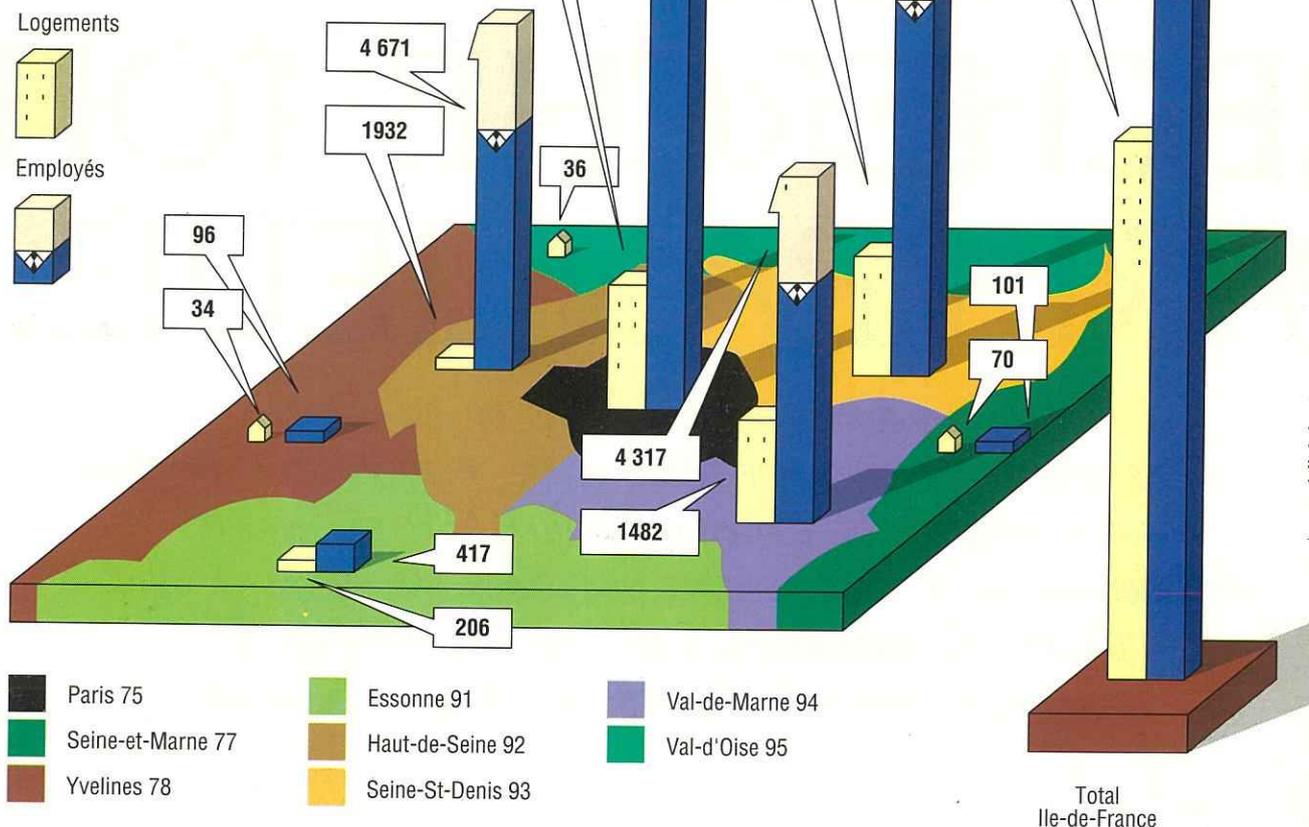
les anciens qui se libèrent, la RATP attribue en moyenne 500 à 600 logements, sur un parc de 7 252. Un parc qui va s'agrandir dans les années à venir. 148 logements nouveaux réservés en 1989, 191 en 1990 : l'objectif se situe à 220 pour 1991 et 250 pour 1992. Cette volonté récente de souscrire un plus grand nombre de logements est d'autant plus marquée qu'elle va de pair avec une augmentation des investissements consacrés. L'enveloppe budgétaire a ainsi augmenté de 50 % entre 1989 et 1991, passant respectivement de 34,5 millions de francs à 51,75 millions de francs. Enfin, alors que le fameux « 1 % patronal » est aujourd'hui tombé à 0,65 % pour toutes les entreprises, la RATP a consacré, elle, en 1990, 0,83 % de sa masse salariale, soit un total de 47 millions de francs, à la réservation de logements sociaux. Et, fait révélateur de la stratégie mise en œuvre, le pourcentage annoncé pour 1991 est de 0,94.

« Malheureusement, la progression du budget n'est pas proportionnelle à celle du nombre d'appartements souscrits. L'évolution du marché de

l'immobilier, la pénurie, la hausse du foncier et du prix unitaire (20 % par an depuis 1981), ont bien évidemment eu des retombées sur le prix des réservations », commente Gérard Funès, au Service du Patrimoine. « Il y a quelques années encore, la réservation d'un quatre-pièces dans Paris intra-muros coûtait 200 000 francs. Maintenant, il faut compter le double », renchérit Francette Faroud, responsable de l'unité logements.

Dans ces conditions, il s'agit tout à la fois de souscrire le maximum de logements et de coller au plus près à la demande des agents, qui, en toute logique, souhaitent des appartements de plus en plus spacieux. D'où un recentrage de la politique de souscription du Service du Patrimoine vers des deux et trois-pièces, au détriment des studios. Ceci à concurrence de 65 % à 70 % du total des réservations annuelles, et dans les limites du budget. A court terme, cela devrait permettre de proposer des deux-pièces à des célibataires, jusqu'à présent « abonnés » aux petites surfaces, et des trois-pièces à des

NOMBRE DE LOGEMENTS LOCATIFS SOUSCRITS ET NOMBRE D'AGENTS PAR DEPARTEMENT



Le rapport emploi-logement est homogène (environ 10 logements/25 à 30 emplois), sauf pour Paris où le nombre d'emplois est bien supérieur au nombre de logements (10 logements/131 emplois).

couples sans enfants. Une évolution radicale dans la politique d'attribution des logements. Quant aux implantations géographiques des appartements souscrits, les agents marquent une préférence pour le sud de la capitale et la banlieue Sud où l'entreprise se heurte au prix du marché. « *Accepter systématiquement de réserver dans le Sud reviendrait à diminuer considérablement le nombre de réservations* », affirme, réaliste, Gérard Funès.

C'est pourquoi un équilibre est toujours recherché entre les différents secteurs géographiques.

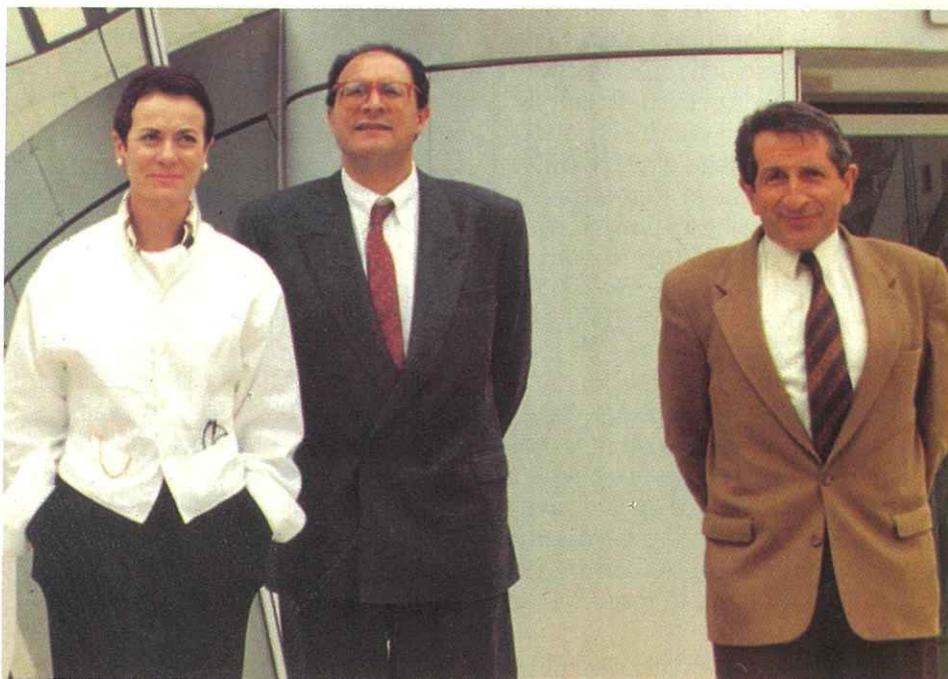
Actuellement, 2 508 logements sont souscrits dans la zone Nord contre 3 173 dans la zone Sud. Sur 1 796 logements réservés à Paris, 725 concernent Paris-Sud (ensemble des arrondissements situés au sud de la Seine, plus le XVI^e et le XII^e).

« *Au titre de l'année 1991, sur 62 souscriptions d'ores et déjà effectuées, 22 l'ont été dans le Nord* », confirme Francette Faroud.

Autre coup de fouet consécutif à la

nouvelle politique de la Régie en matière de logement social : la relance des actions de Logis-Transports, société de HLM filiale de la RATP. Ainsi, alors que pas un seul appartement

n'a été proposé entre 1985 et 1989, 122 logements ont été livrés en 1990, tandis que 377 permis de construire étaient obtenus cette même année. Les opérations en cours portent sur



Mme Faroud et MM. Sammut et Funès du Service du Patrimoine.

**LOGEMENTS RÉSERVÉS
EN RÉGION PARISIENNE
AU 01.01.91**

ZONE 1 (Nord)	947
ZONE 2 (Nord-Est)	759
ZONE 3 (Est)	1 374
ZONE 4 (Sud-Est)	1 026
ZONE 5 (Sud)	1 108
ZONE 6 (Sud-Ouest)	1 039
ZONE 7 (Ouest)	197
ZONE 8 (Nord-Ouest)	802

LE PARC ACTUEL

7 252 logements souscrits dont
1 517 auprès de Logis-Transports
répartis de la façon suivante :

- 40 chambres
- 454 studios
- 1 493 deux-pièces
- 2 842 trois-pièces
- 2 168 quatre-pièces
- 234 cinq-pièces
- 21 six-pièces

pas moins de 1300 logements. En clair, d'ici deux à trois ans, Logis-Transports aura nettement enrichi son portefeuille. Or, comme l'explique Gérard Funès, « la politique de construction menée par Logis-Transports est un des outils de la stratégie de la Régie. En étoffant son budget et en facilitant l'accès de Logis-Transports à son patrimoine, la RATP, en effet, va pouvoir profiter prochainement de la mise sur le marché d'appartements pour lesquels elle bénéficie de conditions favorables ». D'où une prévisible augmentation du pourcentage de logements Logis-Transports sur le total souscrit. Par retour du balancier, le Service du Patrimoine disposera donc d'un budget plus important pour les réservations faites auprès des autres sociétés d'HLM. Et il suivra d'autant plus facilement les évolutions du marché. De même, la participation à l'entretien du patrimoine ancien, destinée à lutter contre la dégradation des immeubles et des quartiers, pourrait s'intensifier. De plus en plus, en effet, se pose le problème de la pérennité des réservations effectuées. Car s'ils ne sont pas réhabilités en temps et en heure, les appartements, souscrits en moyenne pour 40 ans, trouvent difficilement des locataires. L'enjeu à relever est de taille. Il implique de se battre simultanément sur deux fronts, le parc acquis et les logements nouveaux. Bref, il s'agit de trouver un juste équilibre entre le passé et l'avenir, sans lequel la nouvelle politique mise en œuvre n'aurait pas grande signification. ■

MODE D'EMPLOI

Espace habitat : une équipe à votre service.

Dans ses locaux de Bercy-Rapée, l'équipe de l'espace habitat, chargée d'attribuer logements et prêts, a vu défiler l'année dernière environ 6 500 agents, toutes catégories confondues. « Nous avons reçu 1500 demandes de logement et quelque 2 800 demandes de prêt, soit 20 à 25 % de plus que l'année précédente », commente René Martinez, responsable de l'espace habitat. Pourtant, comme l'a démontré l'enquête réalisée au printemps dernier, un trop faible pourcentage d'agents fait encore appel aux services de René Martinez. Souvent parce qu'ils n'en connaissent pas l'existence ; mais aussi parce que le service pâtit d'une mauvaise image de marque. Le problème, explique René Martinez, est que « les agents oublient que s'inscrire au bureau du logement ne signifie pas qu'ils vont obtenir satisfaction : le relogement par la Régie est une aide qu'apporte l'entreprise, non une obligation inscrite dans le contrat de travail. Nous faisons vraiment notre maximum ici. Mais avec 500 ou 600 logements à attribuer par an et un fichier d'environ 1 800 candidatures en attente, il y a forcément des limites. Nous sommes conscients des problèmes rencontrés par les agents, mais, malheureusement, nous ne sommes pas responsables des procédures d'attribution ».

Les conditions d'accès

Sur les 1 500 nouveaux dossiers déposés, un bon tiers est annulé par les agents eux-mêmes, ou parce que la demande est irrecevable. Tous les agents, en effet, peuvent faire une demande de logement, mais à condition d'avoir six mois d'ancienneté, de ne pas disposer déjà d'un appartement alloué par la Régie (sauf en cas de changement de la situation familiale), de ne pas être propriétaire (et de louer par ailleurs son appartement). C'est seulement s'il se trouve dans l'obligation de vendre, et que le solde, une fois les emprunts remboursés, se révèle être inférieur à 50 000 francs, qu'un propriétaire a le droit de déposer un dossier logement. Une fois le dossier déposé, l'espace habitat passe momentanément la main au service enquête. Objectif :

rencontrer l'agent chez lui, vérifier et apprécier ses conditions de logement, fixer une note qui varie selon le type d'appartement demandé et la situation familiale. De cette note dépend le classement de la demande dans le fichier... et les chances d'obtenir satisfaction. Ainsi, certains reçoivent une proposition dans les semaines qui suivent, d'autres attendent parfois 8 ou 9 ans. Ceux-là sont recontactés tous les ans, lors de la remise à jour du fichier. « Leur demande est recevable, simplement, nous n'avons pas les moyens de les reloger. Le système de points, qui tient compte essentiellement des conditions actuelles d'habitat et de la situation familiale, les place en seconde partie du classement », explique René Martinez. Enfin, les dossiers sont également classés en fonction des zones géographiques souhaitées : pour tenter d'améliorer le degré de satisfaction, depuis l'année dernière, les agents peuvent indiquer deux zones de préférence. Reste qu'il est toujours aussi difficile de faire coïncider leurs desiderata (notamment un maximum de demandes pour Paris Sud) avec la réalité du marché (coût des réservations, nombre d'appartements disponibles, faible turn-over).

Le choix de l'appartement, les procédures

Régulièrement, l'espace habitat reçoit du Service du Patrimoine la liste des appartements libérés ou mis en location pour la première fois. Chaque logement est alors proposé à trois ou cinq agents, en fonction de leur classement dans le fichier et de leurs souhaits. Cette proposition leur est adressée par la Poste. Jusqu'à présent, les célibataires se voyaient quasiment systématiquement proposer un studio, un couple en vie maritale un F2, un couple sans enfant (marié depuis moins de cinq ans) ou avec un enfant un F3, et ainsi de suite. Mais la nouvelle orientation en matière de souscription devrait permettre, en proposant des F2 aux célibataires, de « dégonfler » l'effectif en F1, soit le tiers des demandes.

« En ce qui concerne l'attribution d'un logement proposé à plusieurs agents, nous enregistrons les appels dans leur ordre d'arrivée. Le premier agent

dispose d'un droit d'option pendant quelques jours. Nous téléphoner, contrairement à ce que pensent certains, ne les engage absolument pas. Si le logement ne convient pas, l'agent doit motiver son refus, et nous contactons le deuxième agent », affirme René Martinez. C'est clair, il ne faut surtout pas visiter l'appartement sans contacter le service, en passant par le gardien par exemple. Par ailleurs, chacun est en droit de refuser trois propositions dans le secteur qu'il a choisi (ou plus si ces refus sont reconnus valables). Ensuite, sa demande est automatiquement annulée pour un an.

L'appartement visité et accepté, il reste encore à établir un dossier pour la société de HLM propriétaire et à envoyer un certain nombre de documents dont : 3 ou 6 bulletins de paie, la déclaration de revenus de l'année en cours, l'avis d'imposition de l'année précédente, un titre de location, une attestation d'employeur, une photocopie de la carte d'identité,



L'équipe de l'espace habitat.

ROY/COM-AY

CANDIDATURES «HORS NORME»

Deux catégories d'agents sont pratiquement écartés du logement social : ceux qui disposent de ressources insuffisantes pour prétendre à un logement de type HLM et ceux qui, au contraire, ont des revenus qui dépassent les plafonds réglementaires pour en bénéficier. Face à une telle situation, la Régie a décidé d'augmenter ses réservations de logements dans le secteur ancien réhabilité et dans les programmes locatifs intermédiaires (PLI). Deux marchés, qui, en 1991, devraient concerner environ 10 % de l'ensemble des nouvelles souscriptions. Si le montant de la réservation pour un appartement réhabilité est aujourd'hui sensiblement identique à celui d'un appartement neuf, le loyer, lui, est moitié moins cher.

En contrepartie, les pièces sont souvent moins spacieuses et le confort parfois moyen. Mais, avantage non négligeable, ces petits loyers permettent d'intégrer dans des programmes locatifs des agents défavorisés, pour qui un logement HLM neuf est inaccessible. Malgré tout, le cas de certains agents, dans une situation financière catastrophique, est bien souvent insoluble. « Un locataire qui a déjà des problèmes d'impayés avec son bailleur, ou qui se trouve en situation de surendettement, peut ne pas être accepté par une société HLM. De même, un ménage avec

deux enfants bénéficiant de l'APL, mais dans des proportions trop importantes par rapport au reste de ses revenus », explique Thierry Brunet, du CIL, l'organisme collecteur du groupe FFF (le Foyer du fonctionnaire et de la famille). « Pour prétendre à une HLM, il n'existe pas de minimum officiel. Pourtant, nous ne pouvons pas nous permettre de prendre trop de risques. Les dossiers sont donc traités au cas par cas. »

A l'inverse, les PLI visent les postulants « plus aisés ». Ceux qui, pour cause de dépassement du plafond de ressources réglementaire, se voient également refuser leur dossier par les sociétés d'HLM. « Jusqu'à présent, nous étions plutôt un peu laxistes et nous acceptions des dépassements de l'ordre de 10 % à 20 %. Mais, pour que le patrimoine soit vraiment distribué aux gens qui y ont droit, le ministère du Logement multiplie les contrôles. Maintenant, c'est clair, en cas de dépassement du plafond, nous refusons systématiquement les dossiers. D'ailleurs, depuis six mois, nous travaillons dans cette logique de respect strict des conditions d'accès », reconnaît Thierry Brunet.

Il est encore trop tôt pour tirer des statistiques de cette tendance générale des sociétés d'HLM à respecter les normes imposées. Incontestablement, pour toute une frange de can-

didats, le coup est rude. Aujourd'hui par exemple, pour bénéficier d'un logement de type HLM, un célibataire ne doit pas disposer d'un revenu annuel imposable supérieur à 64 666 francs. Or, si avec 7 500 ou 8 500 francs par mois il n'est pas question d'espérer prétendre au logement social, il est tout aussi difficile de se loger dans le secteur libre. D'où, pour les mieux lotis, l'intérêt des PLI. « Le problème, toutefois, précise René Martinez, responsable de l'espace habitat, c'est le montant relativement plus élevé des loyers des PLI qui rebute de nombreux agents, lesquels se refusent à engager 20 à 25 % de leurs revenus pour obtenir un logement confortable. »

Mais que reste-t-il comme possibilités aux agents qui, malgré un dépassement de plafond, ne sont pas à la hauteur des PLI. Et, surtout, à tous ceux qui, pour insuffisance de revenus ou problèmes d'endettement, n'ont même pas accès au secteur réhabilité ?

La situation, malheureusement, est bien souvent critique. La Régie dispose bien d'une vingtaine de chambres et d'appartements dits de dépannage, mais cela ne suffit pas. En effet, selon René Martinez, en 1990, pas moins de cent demandes émanaient d'agents qui, pour des raisons diverses, se sont retrouvés en dehors de tout circuit possible.

une fiche familiale d'état civil. Incomplet, le dossier a toutes les chances d'être refusé.

Les prêts

Autre mission de l'espace habitat : le montage et l'octroi de prêts (prêt d'accession à la propriété, prêt pour l'amélioration de l'habitat, prêt social). Au total, en 1990, sur 2 800 dossiers déposés, 2 050 demandes ont reçu une réponse favorable dont 750 pour l'accession à la propriété. Car, au titre du 1 % patronal, un agent peut, depuis le 1^{er} janvier 1991, obtenir un prêt de 100 000 francs, à un taux de 3 %, dans la limite de 10 % du montant du coût d'acquisition d'un logement neuf. De plus, il est possible d'associer un prêt complémentaire sur des fonds propres à la RATP, lui aussi d'une durée maximale de dix ans.

Selon le poste de travail et la localisation de l'achat, la somme empruntée varie entre 30 000 et 90 000 francs. Le taux, lui, est de 6,5 % ou de 7 %. Au total, 270 prêts ont été accordés au titre du 1 % patronal l'année dernière, plus 480 prêts complémentaires, la plupart de l'ordre de 60 000 à 90 000 francs. En toute logique, un certain nombre d'agents ont joué sur les deux tableaux.

Enfin, c'est bon à savoir, la Régie autorise trois prêts à un couple d'agents. Chacun des deux, en effet, peut prétendre au deuxième type de prêt. D'où, au maximum, un emprunt de 280 000 francs : $2 \times 90 000 + 100 000$. Quant aux conditions d'obtention, il suffit d'être commissionné, et de ne pas dépasser un taux d'endettement fixé à 30 % de l'ensemble des revenus. Enfin, en dehors des pièces classiques, compromis de vente ou acte de réservation d'un bien neuf, le service exige un plan de financement. En clair, un prévisionnel de remboursement. Les prêts sociaux sont, eux, gérés par le service social. D'un montant moyen de 10 000 francs, sur trois ans et à un taux de 4 %, ils ont été mis en place pour aider les agents momentanément en difficulté : chômage du conjoint, découverts, problèmes de santé, etc. 128 prêts ont été octroyés en 1990.

D'autre part, face aux dramatiques problèmes d'endettement, la Régie a récemment institué un prêt « sauvetage immobilier ».

Le taux est également de 4 %, pour un montant moyen de 30 000 à 60 000 francs, et la durée de remboursement, déterminée par le service social, va de 3 à 10 ans. Objectif : « Éviter à un agent de se faire expulser, lui

permettre de conserver son logement, l'aider à remonter la pente », précise René Martinez.

Les autres circuits

Le Service du Patrimoine a également la charge des quelque 300 logements appartenant en propre à la Régie. Situés pour la plupart dans les enceintes des établissements d'exploitation, au-dessus des gares, ils

sont proposés en priorité aux agents d'exploitation. A noter que certains loyers se rapprochent de ceux pratiqués dans le secteur libre.

Enfin, tous les mois, le service de René Martinez édite une liste d'annonces d'échanges d'appartements, d'offres de locations ou ventes, une quarantaine en moyenne.

La prestation, gratuite, est accessible à tous les agents. ■

ÉTAT DES LIEUX

Pour mieux répondre aux attentes des agents, la RATP a mené l'enquête.

Au printemps dernier, 600 agents ont été interviewés sur leurs conditions d'habitation : situation de famille, âge, revenu, horaires de travail, localisation du logement, nombre de pièces, statut (propriétaire ou locataire), précédents déménagements, critères de choix pour un appartement ou une maison, montant du loyer actuel, loyer maximal acceptable, utilisation des services de la Régie (demande de prêt par exemple), etc.

L'enquête, demandée conjointement par le département Protection Prestations et Prévention sociales avec le Service du Patrimoine, a été gérée par le département PHF (Potentiel Humain et Formation), et sous-traitée pour la partie technique à un organisme spécialisé, ESOP. Objectifs : faire un état de la situation des agents en matière de logement, déterminer leurs souhaits et leurs besoins, connaître enfin leur opinion sur les prestations de service offertes par la Régie dans ce domaine.

L'échantillon a été choisi pour couvrir de façon représentative les différents secteurs d'activité et le panel des métiers, mais aussi les postes à horaires contraignants et les postes à horaires réguliers. En effet, comme l'explique Philippe Ecot, chargé d'études à l'UDSO (1), « dans ses critères d'acquisition de logement ou de prêt, la Régie a toujours privilégié le rapprochement du lieu d'habitation du lieu de travail et la contrainte des ho-

raires de travail pour les agents de l'exploitation notamment. Il était donc primordial, dans l'échantillon et à travers les questionnaires, de pouvoir distinguer ces points particuliers et de les croiser avec d'autres données ». Il ne restait plus aux enquêteurs qu'à contacter les 600 agents de l'échantillon et à prendre rendez-vous pour un entretien d'une demi-heure environ, dans l'un des dix points de rencontre fixés dans Paris. De cette façon, les déplacements trop importants ont été évités.

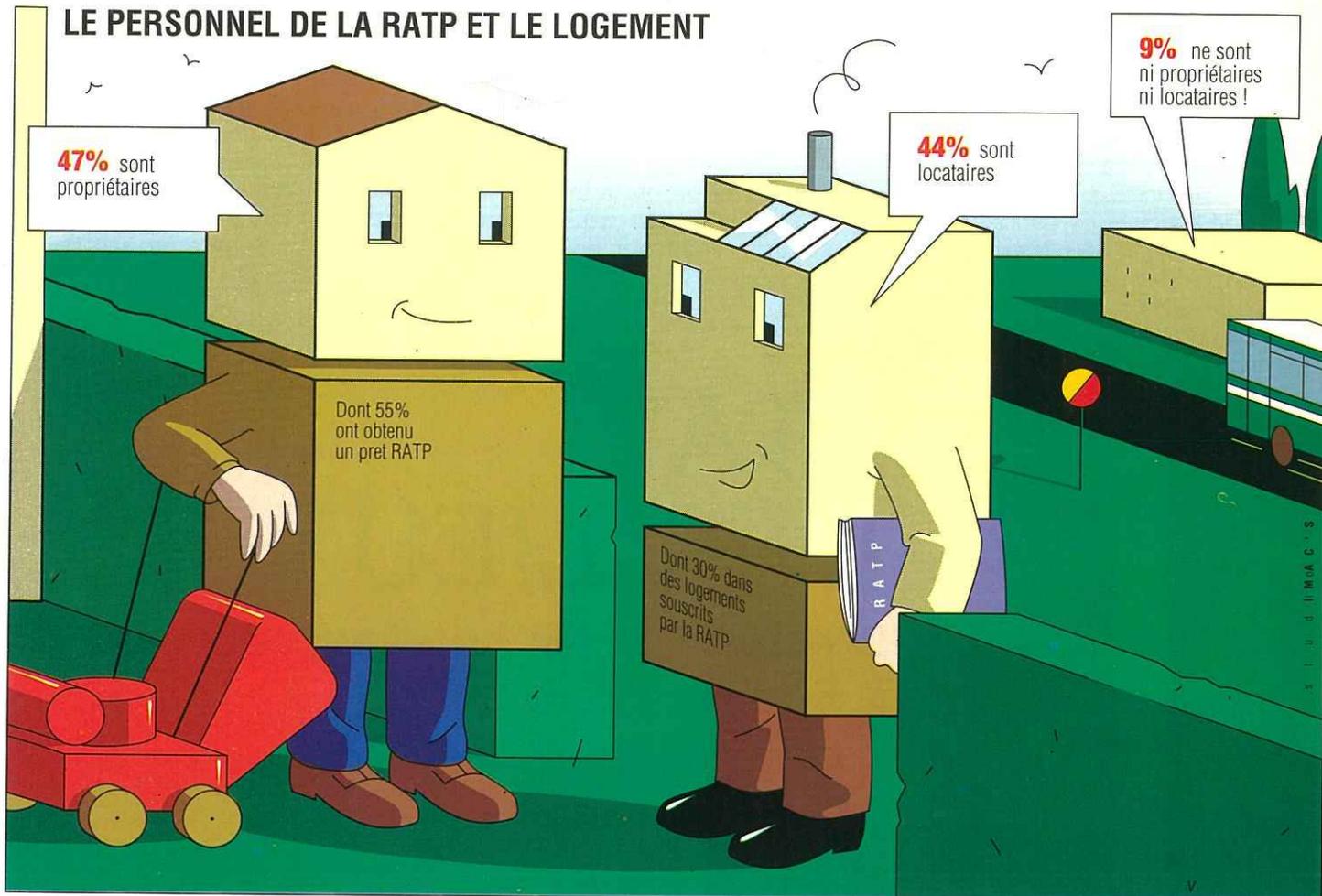
(1) UDSO : Unité décentralisée développement social et organisation, intégrée au département PHF.

LES RÉSULTATS DE L'ENQUÊTE :

1) 47 % des agents sont actuellement propriétaires, contre 44 % de locataires

La majorité des locataires a moins de 35 ans, annonce des revenus annuels inférieurs à 120 000 francs et paie un loyer mensuel de l'ordre de 1 000 à 3 000 francs. Enfin, 1/3 des agents locataires, pour la plupart des personnels de station, des conducteurs et des machinistes, bénéficient d'un appartement RATP. Quant aux propriétaires, il s'agit essentiellement d'agents « installés » au sens où ils ont plus de 35 ans en moyenne, font partie du personnel d'encadrement, gagnent plus de 120 000 francs par an, déboursent plus de 3000 francs par mois pour leur logement. Autres caractéristiques : 8 sur 10 remboursent encore un prêt, soit parce qu'ils sont

LE PERSONNEL DE LA RATP ET LE LOGEMENT



propriétaires depuis peu, soit parce qu'ils ont emprunté sur dix ans. Et, fait révélateur, 7 personnes sur 10 affirment vouloir devenir ou rester propriétaire lors d'un prochain déménagement. L'accession à la propriété, associée au désir d'un logement individuel, constitue le souhait majeur exprimé au cours de cette enquête.

2) Un besoin de logement spacieux
Implantation géographique, durée du transport, qualité de l'environnement, facilité d'accès aux écoles, taille du logement, montant du loyer, entrent en ligne de compte. Plus ou moins selon les situations familiales et les catégories de personnel, mais toujours comme critères de choix. Ainsi, les locataires de la Régie privilégient la taille du logement et le fait d'habiter Paris, alors que les agents propriétaires mettent en avant les problèmes liés au temps (transport, écoles, etc.). Pourtant, ce sont eux qui acceptent les durées de trajet quotidien domicile - lieu de travail les plus longues. Un besoin ressort néanmoins dans tous les cas de figure : celui d'espace.

3) Les services de la Régie : socialement utiles et efficaces, mais dotés d'une image négative

66 % des agents envisagent de déménager à court ou moyen terme alors que la moitié a déjà changé d'habi-

tation au cours des cinq dernières années. Pourtant, dans l'ensemble, peu ont fait appel aux prestations de la Régie : près des deux-tiers du personnel n'y a jamais eu recours.

Depuis deux ans, 15 % seulement ont déposé un dossier de candidature pour un logement : 7 sur 10 ont reçu une proposition et moins de la moitié ont vu leur demande aboutir. Quant aux agents propriétaires, 45 % n'ont pas bénéficié de prêts RATP, soit pour des problèmes de réglementation, soit par choix personnel. Ces chiffres doivent être relativisés, comme le précise Ph. Ecot : « La po-

pulation Régie actuelle est passée d'un taux de propriétaires de 18 % à 47 %, alors que le taux des locataires est passé de 64 % à 44 %. Dans le même temps, le taux des agents logés par la Régie est passé de 1 sur 8 à près de 1 locataire sur 3 ! » Cependant, les avis sur les informations, les conseils et l'aide fournis par le service du logement sont assez négatifs. Une mauvaise image de marque essentiellement liée à la méconnaissance des possibilités offertes et du fonctionnement du système. Un problème d'information et de communication avec les agents. ■

LES FRANÇAIS ET LE LOGEMENT

Un sondage Ipsos-« Le Moniteur », réalisé en mars 1990 auprès d'un échantillon représentatif de 900 personnes, a révélé que les Français rêvent en majorité d'une maison dans un environnement de qualité.

Un souhait d'accès à la propriété qui rejoint celui exprimé par les agents de la RATP.

Pourtant, pour les uns comme pour les autres, le prix du rêve reste dissuasif : parmi les personnes non propriétaires et/ou n'envisageant pas de le devenir dans les cinq ans, 78 % jugent l'investissement trop élevé et 56 % estiment que leur situation finan-

cière et professionnelle n'est pas assez stable.

Quand ils se décident à investir dans la pierre, les Français pensent en majorité (65 %) maison individuelle, neuve ou ancienne, optent à 30 % pour la périphérie d'une ville et à 25 % pour le centre ville, enfin, envisagent une surface moyenne de 82 m² à Paris, de 105 m² en province.

Dernier point : de même que pour les agents de la Régie, la qualité de l'environnement constitue un critère de choix déterminant autant pour les locataires que pour les propriétaires.

VÉCU

Pour se loger, ils ont fait appel à la RATP. Ils racontent.

« J'ai demandé un prêt en décembre. Il m'a été accordé à Noël »

« En octobre dernier, j'ai décidé d'acheter un terrain de 1300 m² et une maison de huit pièces. C'est une opération de 1,8 million de francs. Mon apport personnel est estimé à 1,3 million de francs : je suis déjà propriétaire et je mets ma maison en vente. J'ai demandé un prêt en décembre et je n'ai eu aucun problème : il m'a été accordé pour Noël. Simple-ment, à une semaine près, j'aurais peut-être pu bénéficier, au titre du 1 % patronal, de 100 000 francs et non de 70 000 francs.

« La différence, je l'ai obtenue en prêt complémentaire, mais à 7 % et non 3 %. Dans l'ensemble, tout a été très vite. Quatre ou cinq jours après avoir déposé ma demande, j'ai reçu un accusé de réception me proposant un rendez-vous.

« En vingt minutes, le dossier était bouclé. Et l'argent était sur mon compte dès la mi-janvier. Lorsque j'avais acheté ma première maison, j'avais déjà eu un prêt de la Régie... Dans mes souvenirs, les délais me semblaient un peu plus longs. »

« Tout est prévu pour les familles, pas pour les célibataires »

« J'ai demandé un logement il y a huit ans. Mais en tant que célibataire, sans enfant, hébergé par des amis, vu la manière de comptabiliser les points, c'est très difficile d'obtenir satisfaction. Tout est prévu pour les familles, pas pour les célibataires, à moins d'être à l'hôtel... En huit ans, j'ai appelé une fois par semaine. J'ai visité quelques appartements. Le premier n'était pas mal du tout : un studio neuf dans le XX^e arrondissement. Mais je dépassais le plafond. Il y a un an et demi, on m'a proposé un trois-pièces de 100 m² dans le XX^e. Etonnant... En fait, personne ne veut de ce logement. Le quartier est bizarre,

L'EXEMPLE DU GAN

Les quelque 8 000 salariés du groupe GAN ont eux aussi accès à l'aide au logement, sous forme de prêts ou de locations. Les conditions des prêts octroyés au titre du 1 % patronal sont quasiment identiques à celles de la RATP : 100 000 francs maximum dans la limite de 10 % du montant du coût de l'acquisition. En revanche, le taux est de 2 % et la durée de remboursement de 12 ans. Par ailleurs, aux salariés qui achètent une résidence principale, en ayant au moins trois ans d'ancienneté et 15 % d'apport personnel, le GAN attribue un prêt complémentaire égal au montant d'une année de salaire brut, remboursable sur 15 ans. Le taux est de 5,5 % jusqu'à 75 000 francs, de 6,5 % jusqu'à 150 000, de 7,5 % au-delà. De plus, certains salariés peuvent bénéficier du même montant, en vue de l'achat d'une résidence pour la retraite. Conditions : avoir 45 ans au moins, être salarié depuis 10 ans au GAN, disposer de 20 % d'apport personnel. Au total, 110 prêts GAN (résidence principale + retraite) ont été distribués en 1990 et 74 prêts au titre du 1 % patronal. Quant aux locations d'appartements, à la différence des agents de la Régie, les salariés du GAN bénéficient d'un parc de 600 à 700 appartements appartenant en propre à l'entreprise. Ces logements, situés pour la plupart dans des immeubles anciens, ont des loyers inférieurs de 30 % au moins à ceux des HLM. Un parc à ne pas confondre avec le patrimoi-

ne d'investissement de 6100 logements destinés au grand public. Enfin, à peu près autant de logements, soit 600 à 700, sont réservés au titre du 1 %. Il s'agit essentiellement de trois et quatre-pièces. Le GAN, en effet, a toujours souscrit très peu de studios. Il n'existe pas, au sein du groupe, de politique générale en matière de logements : chaque commission de logement des six établissements qui constituent le groupe est, de ce point de vue, totalement autonome. Chacune décide, en fonction de son budget, de sa politique de prêts et de souscriptions, de ses critères ou de l'absence de critères d'attribution. Par exemple, la commission de la Tour GAN établit ses souscriptions, 7 à 8 par an en moyenne, en fonction des besoins et non l'inverse, comme à la RATP.

Pour des questions de délais de livraison, cette commission s'est en effet déjà retrouvée avec des logements sur les bras, les locataires potentiels ayant entre-temps trouvé un autre appartement. Car, en fait, il y a peu de demandes en attente. Dès qu'un logement se libère, l'information donne lieu en moyenne à 10 ou 15 candidatures. Et, entre ces dossiers et les demandes « spontanées », cette commission ne reçoit pas plus d'une cinquantaine de demandes chaque année, sur lesquelles seulement une trentaine se confirment. Ceci, pour un total de 1 000 salariés. Rien à voir avec les fichiers de la RATP.

il y a des problèmes de drogue. J'ai refusé. J'ai aussi tenté ma chance au Service du Patrimoine. Aujourd'hui, je suis dans un studio minuscule à Belleville. Je l'ai pris parce que, cette fois, je n'avais pas le choix. Je me trouvais sans toit. »

« Un deux-pièces neuf de 63 m², je n'ai pas été déçu »

« Je me suis adressé au service du logement un peu en catastrophe. A l'époque, j'étais obligé de quitter une chambre de bonne. Dans les quinze jours qui ont suivi, on m'a proposé un studio au Pré-Saint-Gervais. Mais, finalement, je n'ai pas pu le visiter. Il était encore loué et je crois qu'il ne s'est pas libéré.

« Au service du logement, ils m'ont alors conseillé de faire une autre demande mais en déclarant mon amie. Entre-temps, j'avais été obligé de prendre une location. C'était assez cher. Il n'a pas fallu plus de quatre mois pour que j'aie une autre proposition : un deux-pièces neuf de 63 m², à Aubervilliers. Je n'ai pas été déçu. J'y suis toujours, mais je vais acheter un appartement à côté. Cet appartement, c'est une opportunité à saisir. Surtout, je n'ai actuellement que 20 minutes de trajet pour aller travailler et je ne veux pas m'éloigner.

« Alors j'ai fait une demande de prêt qui a été acceptée. Je n'ai pas à me plaindre, j'ai obtenu la somme à laquelle j'avais droit. »

■
Leïla Le Cavorzin
 Coordination :
Yvonne Kappès-Grangé

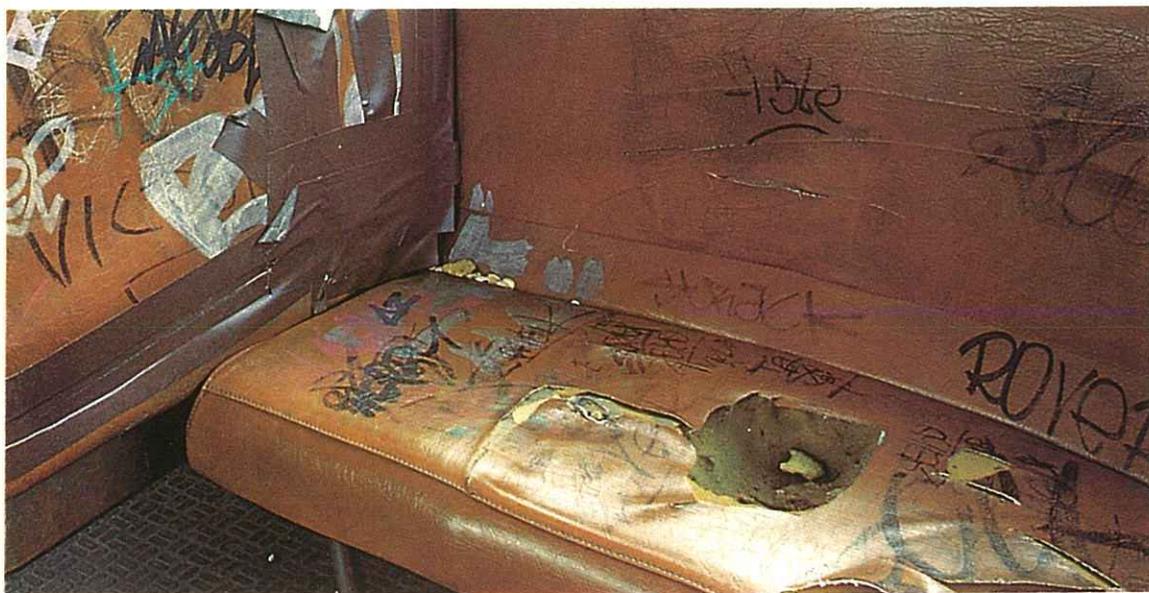


MONDE *De 7 à 77
ans, ils prennent
tous le bus...*



Opération « coup de pouce » (suite) • Télécarte : l'astuce • Des machinistes speak english • Les bus-découverte • Club auto passion • Souriez c'est gagné! • Mozart dans le métro •

LES DEPOTS FONT LE MENAGE



45 AUTOBUS ARTICULÉS POUR LA RATP

La RATP vient de passer commande, à Renault Véhicules Industriels, de 45 autobus articulés PR 180. Livrés d'avril à novembre 1991, ils devraient remplacer les autobus des lignes 31, Gare de l'Est - Charles de Gaulle-Etoile, et 95, Porte de Vanves - Porte de Montmartre, qui figurent parmi les plus fréquentées de Paris.

Le prix unitaire (hors TVA) d'un véhicule s'élève à 1 574 834 F.

Depuis la mi-janvier, des opérations « zéro graffiti » sont en cours aux dépôts de Pavillons et de Gonesse. Graffitis, lacérations de sièges, les bus de banlieue sont souvent victimes d'actes de vandalisme, et tout particulièrement les lignes relevant de ces deux dépôts. Pour lutter contre ces dégradations et assurer la propreté sur le réseau — l'un des trois objectifs fixés par Christian Blanc —, les responsables de ces centres ont lancé deux types d'opérations.

Au dépôt de Pavillons, c'est l'ensemble du parc qui a été dégraffité par une société spécialisée; en six jours, les 188 voitures de onze lignes ont été remises à niveau grâce à un financement du département

Sécurité, tandis que le département MRB prenait à sa charge le remplacement des coussins lacérés.

Coût global de l'opération : deux cent mille francs. A Gonesse, la politique mise en œuvre est différente : l'expérience a été tentée sur une ligne, le 156, et entièrement prise en charge par le dépôt; la remise à niveau s'est faite en week-end.

Le choix de cette ligne était dicté par le petit nombre de voitures concernées (13) et par un parcours desservant le terminus de la ligne 13 du métro, où la première opération « zéro graffiti » a été lancée.

Dans chaque bus dégraffité, des affichettes annonçaient la campagne, et sensibilisaient les voyageurs : « Protégeons ensemble nos autobus », « Vivons ensem-

ble la propreté ». Résultat : une très nette amélioration de la propreté des bus : dans les deux dépôts, tout est mis en œuvre pour maintenir les voitures au niveau « zéro graffiti » grâce à la compétence et à la mobilisation du personnel.

A Pavillons, on enregistre désormais une certaine régression des dégradations; le 2 mars dernier, par exemple, pour un parc de 188 véhicules, 18 lacérations et 6 graffitis seulement ont été signalés. « Mais cela représente en moyenne tout de même 10 à 12 % du parc quotidiennement à reprendre, et, par conséquent, un fort coût de maintenance. Nous espérons que le taux de dégradations diminuera progressivement sinon nous ne

LE BON REFLEX (E)

La photo vous passionne, vous promenez un regard curieux, différent, sur le métro, le RER, les réseaux d'autobus : en bref sur votre lieu de travail; « Entre les Lignes » vous ouvre grandes ses pages.

Envoyez-nous vos photos (noir et blanc). Les meilleures seront sélectionnées par la rédaction et publiées dans la page REFLEX. Les photos non retenues seront retournées à leurs auteurs.

pourrons assurer indéfiniment à ce rythme la maintenance du parc », explique André Thoulé.

Au dépôt Gonesse, où la réussite est évaluée à 95 %, on étend l'opération à la ligne 256 (14 bus). En espérant des retombées positives — indirectes — sur la sécurité.

Un pari ambitieux, car il s'agit de la ligne qui enregistre le maximum d'agressions. « Nous allons progressivement sur les lignes chaudes... c'est au vu des résultats que nous continuerons... et compte tenu des contraintes budgétaires », précise Michel Dorigny, chef de l'UDO Gonesse.

Il appartient donc maintenant aux deux dépôts d'assurer le maintien à niveau de leur matériel, tout en respectant le nécessaire équilibre entre propreté et budget.

TÉLÉCARTES : L'ASTUCE

Afin de rendre service à la clientèle, des télécartes sont vendues dans les recettes du métro et du RER, mais les « ADAR » et autres appareils distributeurs n'ont pas été prévus pour ce produit, ce qui oblige les agents à vérifier régulièrement leur stock et à compter précisément le nombre de cartes vendues, ce qui peut être source d'erreurs. François Guespin, sous-chef de gare à Denfert-Rochereau sur la ligne B du RER, s'est penché sur la question et a conçu un présentoir astucieux. Il propose un projet qui évi-

te le comptage des cartes et permet à tout moment de connaître l'état du stock : sa hiérarchie lui donne le feu vert. Un prototype est réalisé par la Manufacture des Ateliers de Championnet. Après une période de test, de juillet à novembre dernier, dans la recette de Denfert, le projet est retenu et quatre nouveaux appareils seront mis en service dès ce printemps. Une centaine de présentoirs seront ensuite installés sur l'ensemble de la ligne B. Et, la ligne A paraît aussi intéressée...



LES MACHINISTES SPEAK ENGLISH

Le « 73 » et « Balabus » sont deux lignes du dépôt de Charlebourg très fréquentées par les touristes. Leurs machinistes, parfois bien démunis pour répondre à des demandes formulées en anglais, ont souhaité une formation dans cette langue. Didier Vandon, chef de brigade au dépôt de Charlebourg, a répondu à cette demande en organisant des cours dont il assure lui-même l'enseignement depuis le mois de janvier. Un premier bilan en février : 23

machinistes s'étaient déjà inscrits. Les cours, qui ont lieu dans le dépôt les lundis, mercredis et jeudis, s'adaptent autant que possible au niveau de chacun (du débutant au Bac + 1), allant de l'apprentissage grammatical de base jusqu'à l'acquisition d'un vocabulaire plus conséquent. Cette formation, qui a pour but d'améliorer la qualité du service rendu à la clientèle, permet de souligner la dimension commerciale du métier de machiniste.



Un guide vient d'être édité pour chacun des 22 dépôts : il s'agit de mieux intégrer les machinistes à leur nouveau dépôt. Outre la présentation de l'établissement et quelques numéros de téléphone RATP, ces documents donnent les numéros du dépôt et des bureaux commandants les lignes de bus qui en dépendent. Distribués à tous les machinistes, ces guides s'inscrivent dans la procédure d'accueil des nouveaux machinistes. Les trois dépôts pilotes, Charlebourg, Malakoff et Ivry, avaient déjà, dans ce cadre, créé un guide, ainsi qu'un diaporama. En juin 1990, il a été décidé d'étendre l'opération à tous les dépôts. L'impression et le tirage du document ont été assurés par la Manufacture (MRB) qui prendra également en charge la réactualisation.



DÉPANNAGE BUS

Pour faire face aux problèmes de dépannage des autobus, heureusement peu fréquents, mais exigeant une grande rapidité d'intervention pour dégager la voie publique, le département MRB vient de se doter d'un camion-grue Renault Véhicules Industriels, type G 300, équipé « dépannage » par le constructeur CEV.

OPÉRATION « COUP DE POUCE » (SUITE)

Parmi les nombreuses actions issues du Comité de prévention et de sécurité de la RATP, une nouvelle opération intitulée « coup de pouce » vient d'être lancée au mois de mars 1991 (voir ELL janv. 91, p. 27). Elle concerne avant tout une population en difficulté sociale, sans travail et sans domicile, qui a trouvé refuge dans le métro ou le RER. Certes, il ne s'agit pas de toute la population de sans-abri, de clochards ou de délinquants, mais plus précisément cette frange de personnes nouvellement « arrivées », et qui ont encore une chance d'être « récupérées » pour accepter une possibilité de réinsertion. Cet espoir de réinsertion, la RATP ne peut

l'engager seule. Il existe en surface un certain nombre de dispositifs, essentiellement des centres d'accueil et d'hébergement (une soixantaine à Paris). « Coup de pouce » assure un relais entre ces gens en difficulté et ces centres d'accueil. C'est donc bien une mission de prévention avec une volonté de faire sortir ces personnes du réseau RATP. Le Comité de prévention et de sécurité a d'abord cherché à mobiliser des partenaires offrant un maximum de garanties pour mener à bien cette tâche. Des partenaires qui doivent financer cette opération, dont le principal est la Délégation générale à la lutte contre la drogue et la toxicomanie (DGLT), délé-

gation interministérielle, dont la présidente est Georgina Dufoix. Le dispositif actuel comprend trois points d'accueil : Nation-RER, Strasbourg-St-Denis et St-Lazare. La structure se rapproche de celle d'un stand fermé, de 10 m² environ, avec un bureau et un téléphone ; une assistante sociale en a la charge et accueille individuellement les personnes en difficulté. Une équipe mobile d'éducateurs parcourt tout le réseau pour aller au-devant des marginaux, pour discuter et susciter chez eux le désir de rencontrer l'assistante sociale. La personne est alors reçue dans l'un des points d'accueil par l'assistante sociale qui établit en

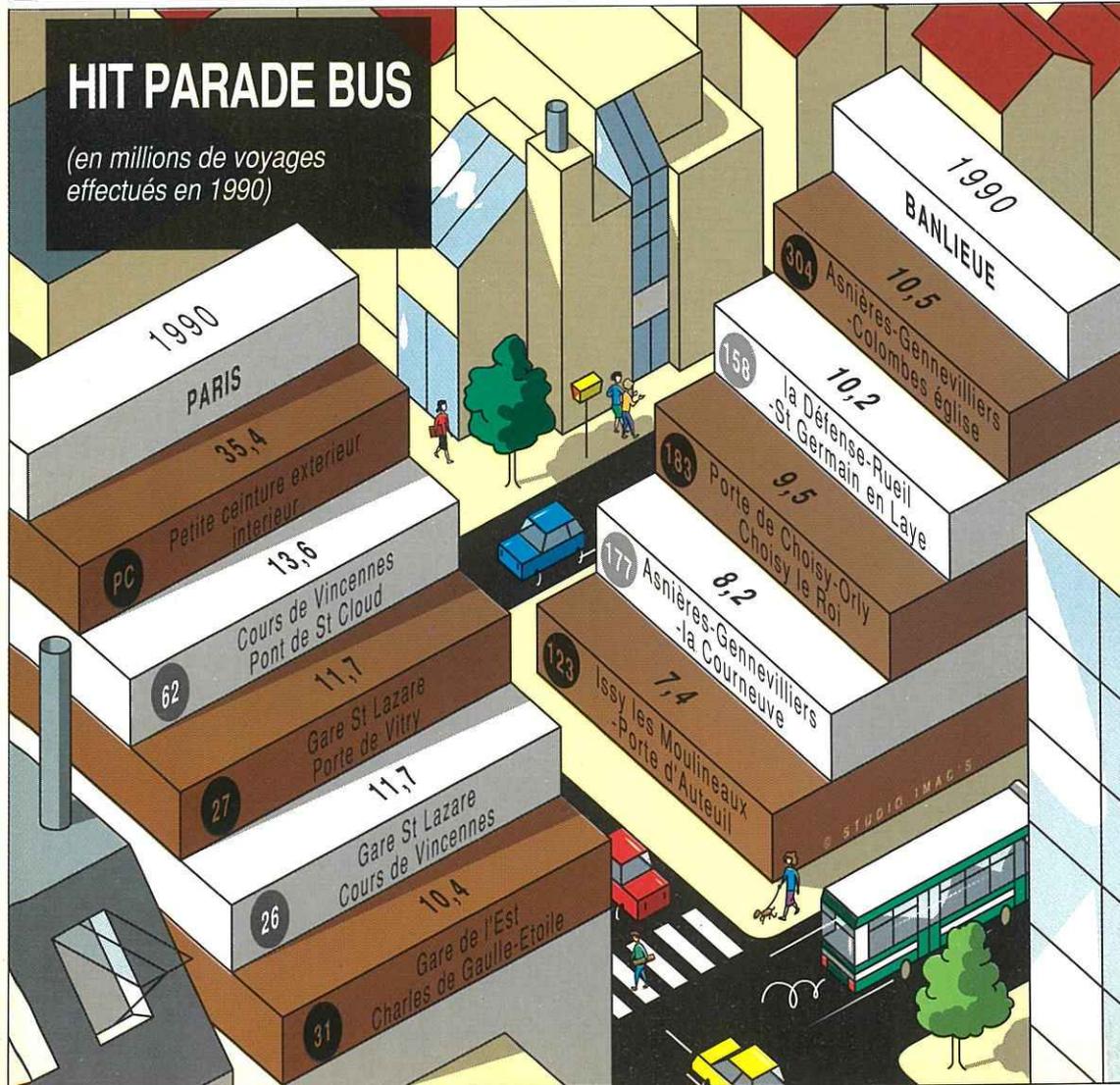
plein accord avec elle un état de sa situation. Ensemble ils recherchent une solution, et l'assistante sociale lui fait une proposition d'orientation. Si elle est acceptée, la personne est alors accompagnée jusqu'à la structure en surface qui la prend en charge. Le travail de l'assistante sociale ne s'arrête pas là : grâce à la fiche établie sous couvert du secret médical, elle appelle le centre d'accueil pour prendre des nouvelles de la personne hébergée. Cette opération, qui se fait à titre expérimental pour une durée d'un an, devrait contribuer à soulager une population momentanément en difficulté grâce à une initiative audacieuse de la RATP et de ses agents.

OEUVRES SOCIALES

● Le protocole d'accord sur la gestion des œuvres sociales et culturelles a été signé par l'ensemble des organisations syndicales et la Direction générale, fin janvier. Il prévoit que « dans le cadre de la loi 82-915 du 28 octobre 1982, relative au développement des instances représentatives du personnel et compte tenu des spécificités de la RATP, les activités sociales et culturelles existantes ou à créer forment un tout indissociable géré de manière centralisée ».

ECHO IV

● L'enquête Echo IV s'est déroulée pendant le mois de mars auprès de quelque 3 000 agents appartenant à tous les secteurs de l'entreprise et dont les noms ont été tirés au sort par l'Observatoire social, responsable de l'enquête. Effectuée pour la quatrième année consécutive, cette enquête a pour but de mieux connaître l'opinion et les attentes du personnel sur les principaux aspects de sa vie professionnelle. « Entre les lignes » ne manquera pas de vous en donner les principaux résultats.



MOZART DANS LE MÉTRO

Bicentenaire oblige, une exposition Mozart s'est tenue du 16 au 27 février 1991, dans les trois stations de la ligne 9 — La Muette, Ranelagh, Jasmin — qui desservent l'avenue Mozart. Organisée par les associations « Art et Culture de Paris », « Les amis de Mozart » et « Les commerçants de l'avenue Mozart », elle a présenté sur plusieurs panneaux, au niveau de chaque recette, la vie de Mozart, ses voyages, son œuvre.

Cette exposition venait en contrepoint d'une manifestation plus vaste consacrée au musicien — panneaux explicatifs chez les commerçants, animation musicale — qui s'est déroulée tout le long de l'avenue qui porte son nom.

SUTTON/COM-AY



DUMAX/COM-AY

Décembre 1990 : extrait du tournage du film actuellement intitulé « Camping sauvage », de Gérard Jugnot, à la fois réalisateur, acteur et metteur en scène ! Avec Richard Bohringer. La sortie est prévue pour la fin du 1^{er} semestre 1991.

LES BUS DÉCOUVERTE

Depuis le 30 mars, les bus reprennent la clé des champs avec le programme 91 des excursions proposées par la RATP.

Survol des châteaux de la Loire en avion, découverte de l'Alsace ou des châteaux cathares, balade en Irlande ou en Espagne : plus de 100 circuits sont proposés pour visiter, jusqu'au 11 novembre, l'Île-de-France, la France et même l'Europe !

Pour tout renseignement concernant ces voyages, téléphoner au 40.46.44.50 et 40.46.71.45.



Après « Métromambo », « Privatisation » et « Dans le métro », le groupe « Service Public » sort son nouveau 45 T, « Égales, égaux ». Un répertoire très différent des trois autres disques. La mélodie est signée Jean Musy, le texte est de Patrick James. Ce 45 T, distribué par Carrère, sera disponible fin avril. Les agents peuvent également le commander directement auprès de HW Production, 32, rue des Pommiers, 93500 Pantin : 20 F le disque + 10 F de port.

SOURIEZ, C'EST GAGNÉ !



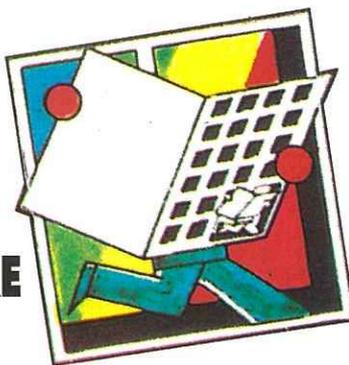
Parmi ses concessionnaires, la RATP compte notamment la Société Hachette qui a développé depuis plusieurs années les « Relais H », qui sont devenus la première chaîne de diffusion de presse et de livres.

Les Relais H ont pris l'initiative d'organiser, pendant trois mois (d'avril à juin 1991), une grande opération intitulée « Avec le sourire ». L'ambition est de privilégier l'accueil de ses clients qui sont avant tout ceux de la RATP. Cet objectif de qualité est également celui des agents de la RATP.

Pour assurer l'élection du meilleur sourire Relais H, les agents du métro et du RER, environ 4 000, pourront voter par l'intermédiaire d'un carnet de

bons-sourire (4 par carnet) qui leur sera délivré par les UDO de chaque ligne de métro et RER. Ainsi, les agents pourront élire jusqu'à 4 sourires par mois dans le Relais H de leur choix en remplissant le bon prévu à cet effet pour le remettre directement à l'interlocuteur intéressé, ou le déposer dans l'urne disponible dans chaque relais. Pour ceux qui n'auraient pas obtenu de carnet bons-sourire, un numéro vert 05.43.38.07, leur indiquera comment se le procurer. Cette sympathique opération où la RATP joue pleinement son rôle de partenariat est un exemple concret et une parfaite illustration de ce que peut être sur le terrain un service de qualité doublé d'un accueil chaleureux. Gageons que nos agents sauront exploiter à partir d'une idée simple mais vraie d'autres initiatives propres à valoriser leur entreprise.

DES HOMMES, DES MÉTIERS, UN ORCHESTRE



C'est le titre de la cassette vidéo réalisée par le Studio K 9 de Belliard concernant l'Orchestre philharmonique de la RATP, sous forme de diaporama.

Son but est de dynamiser la « Grande Musique » dans tous les secteurs d'activité de l'entreprise :

« Il n'est pas nécessaire de jouer pour l'aimer ni d'être savant pour l'entendre ».

D'une durée totale de 15 minutes, elle est en vente au prix promotionnel de 110 francs, et peut être commandée par courrier à l'orchestre, 44, rue des Maraîchers, 75020 Paris (adressez votre demande accompagnée d'un chèque à l'ordre de l'Orchestre phil-

harmonique de la RATP. Rens. au 40.02.49.36).

Le prochain concert donné par l'Orchestre philharmonique aura lieu le samedi 25 mai, salle Gaveau.

Au programme : « Pelléas et Mélisande » de Gabriel Fauré, « Concerto pour violon n° 3 en sol majeur » de Wolfgang Amadeus Mozart, « Concerto pour hautbois en do majeur » de Joseph Haydn, « Prélude de Tristan et Mort d'Isolde » de Richard Wagner.

Les 17, 23 et 24 mai prochains, les mélomanes et les profanes pourront assister aux répétitions de ce concert, 44 rue des Maraîchers, 75020 Paris.

LA MAQUETTE

Elle est utilisée à titre expérimental par le dépôt de Charlebourg depuis le mois de janvier : « la Maquette » est un outil de gestion informatique dont la vocation est de gérer au mieux les ressources humaines et l'offre de transport. Cette gestion était jusqu'à présent effectuée manuellement. Les facultés de simulation permettront, à terme, de préparer les contrats d'objectifs passés entre le dépôt et la direction du département. ELL y consacrera un article dans un prochain numéro.

PORTES OUVERTES SUR LA 13

Agents d'exploitation de la ligne 13 et agents des services d'entretien organisent une journée portes ouvertes le samedi 13 avril. Sont prévues une visite des installations du terminus Carrefour Pleyel et des ateliers de Pleyel. Une exposition photographique et vidéo permettra, en présence des agents, de découvrir les coulisses de l'exploitation.

UNE EXPO SUR LE SIDA

A la suite d'un stage en hôpital, les infirmières de la RATP ont organisé quatre manifestations concernant le sida. Elles ont pu répondre aux nombreuses questions des agents de la Régie dans le cadre d'une exposition qu'elles avaient organisée à Bercy, au 4^e étage de la centrale médicale, les 15, 19, 22 et 26 février.

SUR LES TRACES DE LA 2^e DB

Un nouveau livre sur la 2^e DB vient de paraître. Encore un ? Pas tout à fait. D'abord, il est né d'une passion, celle qui anime Alain Eymard, du département ESE, pour l'histoire contemporaine. Ensuite, « *il ne s'agit pas d'un livre mais d'un document sur la division Leclerc* », d'un ouvrage de référence historique technique. Sur 285 pages, 700 photos composent un album très riche, qui constitue la première référence iconographique sur ce sujet. A l'origine, A. Eymard s'intéresse à l'histoire militaire à travers

sa collection de soldats de plomb et de plastique et de maquettes militaires sur la 2^e Guerre Mondiale. En 1983, ses recherches sur les uniformes de la 2^e DB le mènent à fréquenter les centres d'archives, y compris à Londres, à rencontrer des anciens combattants. A. Eymard consacre à sa passion tous ses loisirs (il travaille à l'UDT Alimentation exploitation du réseau d'énergie pour la gestion des contrats passés avec l'EDF). La richesse de la documentation accumulée — plus de 3 000 photos —, l'absence de synthèse ico-

nographique dans les ouvrages déjà existants, le décident à réaliser un livre. Il contacte un éditeur spécialisé dans les publications militaires et concrétise son projet : le livre est publié en 1990. « *Mon ouvrage n'analyse pas les événements, il a été fait avec l'œil d'un maquettiste et non d'un historien. Mais il m'a obligé à me plonger dans l'histoire de la Seconde Guerre mondiale, et m'a permis des rencontres passionnantes.* » Des projets ? Actuellement, Alain Eymard n'a pas d'autres ouvrages en perspective, mais il con-



Alain Eymard remet son ouvrage à la Maréchale Leclerc.

tinue, parfois grâce à des « tuyaux » que lui soufflent ses collègues, à enrichir sa documentation sur la division Leclerc.

La 2^e DB, Éditions Heimdal, B.P. 124, 14400 Bayeux, ou chez l'auteur : M. Eymard. Tél. : 87504 ou 40 48 75 04.

REVUE DE PRESSE INTERNE

« Char'Info » est la lettre mensuelle réalisée par le dépôt de Charlebourg. Nouvelles des lignes du secteur, informations sur les problèmes de sécurité, annonce des nouveaux tableaux de marche, accueil de stagiaires, « Char'Info » permet de tout savoir sur la vie du dépôt.



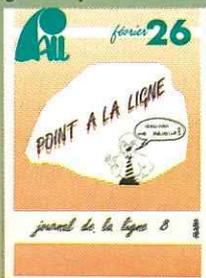
Le numéro de février donne les résultats d'un sondage effectué auprès des machinistes sur « le temps choisi ». 60 % d'entre eux ont répondu et donné leur préférence sur les horaires de travail : matin : 94 agents, après-midi : 24, amplitude : 30, casse-croûte : 0, nuit : 8, méthode actuelle : 167. « Char'Info », lettre du dépôt de Charlebourg

« Point à la ligne », dans son numéro du 1^{er} avril, annonce le retour du Sprague : la ligne 8 a, en effet, décidé de remettre ce matériel en service, et, cela, le temps de la saison touristique.

« *Comme chaque année, aux beaux jours, les touristes vont envahir la capitale. La tour Eiffel, l'Arc de triomphe... et bien d'autres monuments vont être visités...* »

« *Le Commandement de la ligne 8 a décidé d'ajouter un monument à cette liste... Notre bon vieux Sprague sera de retour cet été sur la ligne... Pour mettre ce projet à exécution, la ligne recherche des conducteurs volontaires...* ».

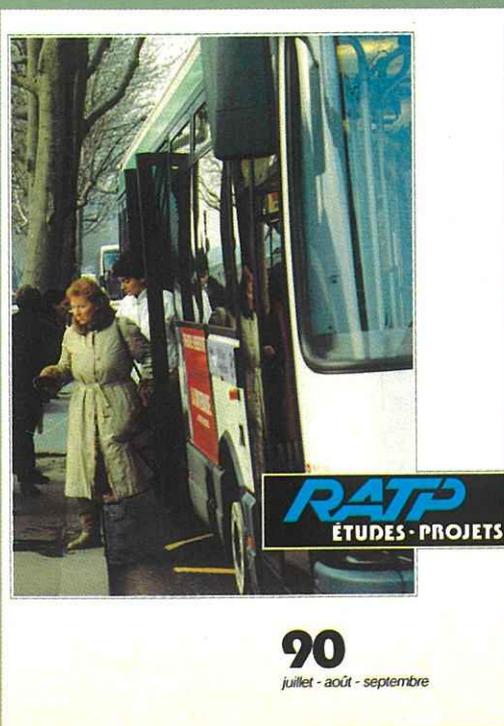
Gageons que ce matériel,



retrouvant son réseau, sera heureux comme un poisson dans l'eau (!) « *Point à la ligne* », journal des agents de la L.8.

Dans son numéro 90, « Études et Projets » présente la création architecturale à l'unité Bâtiments. De nombreuses photos illustrent les dernières réalisations de

l'unité (esquisse du PCC de la ligne A du RER à Vincennes, maquette du nouveau dépôt d'Aubervilliers...), ainsi que les créations en matière d'architecture intérieure. Voyage à travers la RATP de l'an 2000. « *RATP Etudes et Projets* », numéro 90, juillet-août-septembre 1990. Communication Publique.



« Info ligne 3-3bis » signale dans son numéro 3 qu'un des groupes qualité piloté par M. Nicolas, sous-chef de ligne, voit son projet réalisé à la station Saint-Lazare. Celui-ci concerne le problème des annonces sonores, effectuées en situation dégradée et qui n'aboutissent pas. Pour résoudre ce problème, il faut que l'agent émettant les messages puisse voir les trains et les mouvements de voyageurs sur le quai. Désormais, lors d'un incident, les agents diffuseront les appels depuis le bureau d'information situé sur le quai (BIQ) où sera installé l'ensemble des systèmes de sonorisation. Les appels correspondront à la réalité et les messages reprendront ainsi toute leur crédibilité auprès du voyageur. « *Info ligne 3-3 bis* », journal de l'UDO L. 3.



MARGUERITE/COM-AV

La Fédération française d'athlétisme a organisé le samedi 23 février 1991 au Palais omnisport de Paris-Bercy (POPB) le Grand Prix International d'Athlétisme

de Paris, où six des meilleures nations athlétiques d'Europe se sont mesurées : l'Allemagne réunifiée pour la première fois, l'URSS, l'Italie, l'Espagne, la Grande-

Bretagne et la France. A l'occasion de cette compétition, la RATP, en tant que partenaire, a mis à disposition une vingtaine d'autobus pour assurer le transport

des athlètes depuis l'aéroport jusqu'au POPB, ainsi que le transfert à leur hôtel. Le dimanche 24 février était consacré à une visite de Paris « by bus RATP ».

PAR VENT ET PAR VAUX

Alain Maubouché est machiniste sur la ligne 83. Du 1^{er} au 15 février, pendant ses vacances, il a délaissé le volant pour le guidon de son VTT (comprenez vélo tout terrain). L'enjeu : réaliser un parcours en autonomie maximale, et à moindre coût, par des chemins de grande randonnée et les petites routes, « par amour

de l'effort, pour retrouver les choses simples». Par une température oscillant de -13° à $+5^{\circ}$, sous la neige et le vent, A. Maubouché a donc effectué un parcours en boucle dans le nord de la France, soit 800 km, avec une moyenne de 58 km par jour. Un exploit que les conditions climatiques — c'était au moment

de la grande vague de froid — rendaient particulièrement difficile : « Le dernier jour, le vent était tel qu'il me fallait pencher le vélo pour pouvoir avancer. Et je ne parle pas des nuits passées sous la tente. Mais le plus difficile à surmonter, c'est la solitude : au bout de 15 jours, j'avais hâte de retrouver ma famille. »



DR

CLUB AUTO PASSION

Le Club des collectionneurs de miniatures automobiles du personnel de la RATP réunit plusieurs milliers de véhicules dont des autobus,

principalement au 1/43^e. Activités : réunions mensuelles d'échanges, participations à des expositions, etc. Le Club va bientôt dis-

poser, en série limitée, d'une fourgonnette d'entretien au 1/43^e de couleur bleue, avec le sigle RATP et la mention « Club Auto Pas-

sion ». Amateurs, adressez-vous à Alain Antelme au dépôt des Lilas, tél. : 87 951, ou à Alain Barbo au dépôt d'Ivry, tél. : 87 413.



DR

SOFRETU « MADE IN FRANCE »

● **SOFRETU assure divers types de prestations dans le domaine de la formation auprès de plusieurs réseaux de transports urbains, parmi lesquels on peut citer Douai, Grenoble, Maubeuge, Orléans, Reims, Saint-Etienne, Versailles, ainsi que pour Air France. Par ailleurs, SOFRETU qui, en France, a plusieurs autres contrats en cours, a été chargée d'une étude de restructuration des lignes urbaines de transport d'Aix-en-Provence.**

TÉLÉPHONE

● **L'opération « restriction d'appels » est terminée. Pour des raisons liées à la délinquance et à la drogue, elle a consisté à supprimer sur l'ensemble du réseau RATP les inscriptions portant les numéros d'appel des cabines téléphoniques publiques et donc la possibilité de les appeler.**

BAC RATP

● **Des rencontres ont lieu actuellement entre l'Education nationale, la SNCF et le département Potentiel humain et Formation. Il est en effet envisagé de créer pour le baccalauréat professionnel « Maintenance des systèmes mécaniques automatisés » une option « Maintenance transport urbain ».**

*Quand la RATP équipe ses bus
de pots pyrolytiques, les voyageurs ne sont pas
les seuls à en profiter.*



**ELL n° 10 vous a
présenté en
exclusivité le début
de la campagne
« l'Esprit Libre ». Voici
le dernier visuel en
date (à suivre...).**

*Quand la RATP installe des pots pyrolytiques sur ses bus, ce sont les
arbres, les oiseaux et vos poumons qui en profitent le plus. Certes, la vie en
Ile-de-France n'en sera pas bou-
lezersée pour autant, l'air de Paris
ne deviendra jamais aussi pur que celui de nos montagnes.*

*Mais si tout le monde décidait d'agir comme nous, une nette améliora-
tion serait obtenue. Et pour la RATP, l'amélioration du cadre de vie de ses
voyageurs est une des principales
conditions à remplir pour qu'ils
puissent circuler où ils veulent, quand ils veulent, l'esprit libre.*

L' esprit libre

RATP