

ENTRE LES LIGNES

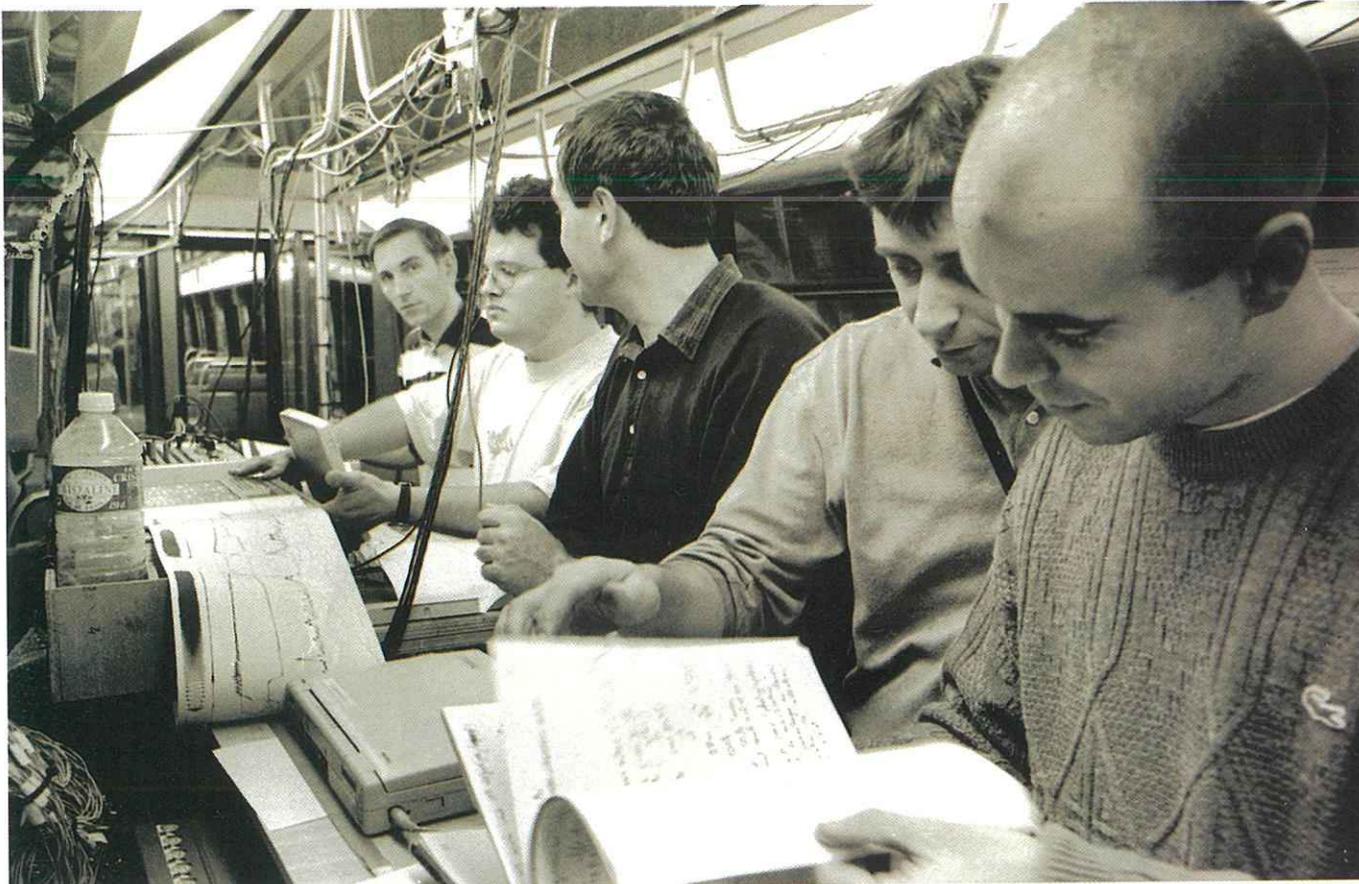
N° 69 MARS 1997 17 F



**Le logement
social**



**Plan rapproché
sur Vitry**
**Dialogue avec
les associations**



2



CHABROL/SG-AV

Deux rames du MP 89 circulent actuellement sur la ligne 1 pour la formation des conducteurs. Mais avant sa mise en service, le matériel aura passé toute une série de tests.

Panoramiques

P.4 L'amiante en questions

Dans la ville

P.10 La gare du Nord harmonise ses espaces

Pôle majeur d'échange de transports urbains, la gare du Nord veut repenser ses espaces afin d'offrir aux voyageurs des parcours modernisés et plus homogènes.

Aller-Retour

P.14 Dialogue avec les associations

Les associations jugent favorablement le dialogue engagé avec la RATP, huit mois après la signature du protocole de concertation.

Correspondances

P.16 Autobus : le second souffle

VOO, l'agence commerciale des ateliers de Championnet vend en France ou à l'étranger les bus réformés après révision ou rénovation.

Sommaire



MARGUERITE/SG-AV

P. 10

P. 17



NICOLAS BOREL

Dossier

P.17 La politique du logement social

La RATP souhaite multiplier les services en matière de logements pour mieux répondre aux nombreuses attentes de ses agents. Un Point Habitat, ouvert le 20 mars dernier à la Maison de la RATP, a pour mission d'accueillir, d'écouter, de conseiller les agents afin de les aider à établir les dossiers de demandes de logements, de prêts et de caution. 75 % des agents ont bénéficié de l'aide de l'entreprise pour se loger depuis 1953 et une enquête qualité menée en 1996 révèle que plus de 90 % d'entre eux sont satisfaits des prestations offertes par l'entreprise. Un bilan plutôt positif à confirmer.

3

Arrêt sur

P.24 Plan rapproché sur Vitry

Avec ses surfaces vitrées et ses panneaux en béton blanc, le futur dépôt de Vitry offre sur une emprise de 17 000 m² un remisage en sous-sol, une première en Europe.

Parcours

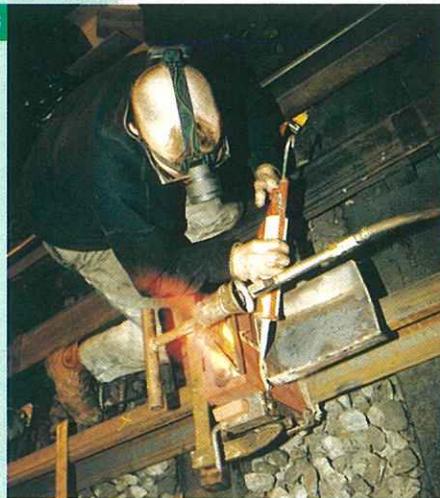
P.26 Cessation progressive d'activité : premier bilan

La cessation progressive d'activité (CPA) démarre lentement. Pourtant, les agents qui l'expérimentent lui reconnaissent deux vertus majeures : une meilleure préparation à la retraite et l'embauche des jeunes.

P.28 Les poseurs sur la voie de l'innovation

Les poseurs de voie ont tous le même souci : inventer des appareils capables de faciliter leur travail. Le challenge 1996 les a élus « équipe la plus innovante de l'année ».

P. 28



CHABROL/SG-AV

Passionnément

P.30 Philippe Ricros, machiniste au centre bus de Pavillons, est aussi technicien de catastrophe. Il vole au secours des victimes de cyclones, tremblements de terre, inondations... partout dans le monde.

Mémoire

P.31 L'âge d'or des attelages

Longtemps les compagnies de tramway ont utilisé les chevaux pour transporter les voyageurs. On comptait 16 500 bêtes au début du siècle. Les perchérons avaient la préférence des exploitants.

Entre Les Lignes : LAC A 85, 54, quai de la Rapée, 75 599 Paris Cedex 12. Délégation générale à la communication-RATP. Tél. : 01 44 68 36 62/36 51/36 42/37 33. **Directeur de la publication** : Vincent Relave. **Responsable de la rédaction** : Arnaud Corabœuf. **Rédaction** : Philippe Carron, Simone Feignier, Yvonne Kappès-Grangé, Jacques Teixeira. **Photographies** : SG-AV. **Conception et réalisation graphique** : Textuel. **Couverture** : Julien Josset. **Photogravure** : Mailing. **Imprimerie** : Torcy Quebecor. N°ADEP 1791. Membre de l'Union des Journaux et Journalistes d'Entreprise de France UJEF. **Abonnement** : 150 F (180 F pour l'étranger), pour 10 numéros. Les demandes sont à adresser à « Entre Les Lignes », 54, quai de la Rapée, 75 599 Paris Cedex 12. **Retraités de la RATP** : vos correspondants d'adresse sont à transmettre par écrit au bureau des Pensionnés, 9, rue Belliard 75889 Paris Cedex 18.



MARGUERITE/SG-AV

matériel

MI2N baptisé Altéo

Il s'appellera Altéo. C'est le nom du nouveau matériel inter-connexion à deux étages, qui va être mis prochainement en circulation sur la ligne A du RER. Le nom technique, MI2N, a paru, en effet, trop hermétique pour son lancement à la RATP. Un groupe de travail réunissant RER, MRF, CML et DGC a suscité des

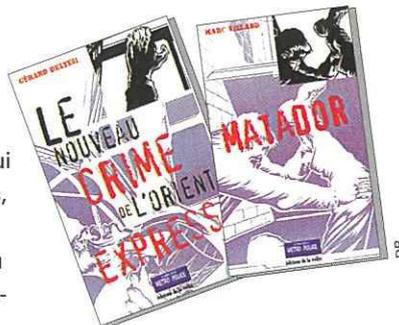
propositions d'appellation auprès des agents de ces départements. Le nouveau nom devait évoquer en particulier l'ambiance, l'harmonie, l'étage et pouvoir être déposé. C'est ainsi qu'à l'exemple des Clio, Saxo et autres Twingo, du monde automobile, la RATP lance cette année Altéo...

services

Polars à quai

Soixante-quatre pages d'aventure et de mystère pour dix francs tout ronds. C'est ce que proposent les distributeurs automatiques Sélecta, depuis le 4 mars. Le polar a le vent en poupe, d'où l'idée de proposer au voyageur d'agrémenter son trajet par la lecture – en une heure – d'une nouvelle d'un maître du suspense classique ou contemporain.

L'expérimentation, qui durera cinq semaines, se déroule dans cinq gares de la ligne A du RER : Auber, Châtelet-Halles, Charles-de-Gaulle-Etoile, Gare-de-Lyon, Grande-Arche-de-La Défense. Premières parutions : le 4 mars, *le Nouveau Crime de l'Orient-Express*, de Gérard Delteil ; le 11 mars, *la Bande des pirates*, de L. R. Pelloussat (1939) ;



le 18 mars, *Nuit sanglante*, de Maurice Perisset ; le 25 mars *le Stylet d'argent*, d'André Charpentier (1937), et le 1^{er} avril, *Matador*, de Marc Vilar. **Contact : Promométo, Alain Seves, tél. : 01 45 29 97 92.**

L'usage de toute variété d'amiante est aujourd'hui totalement interdit.

Philippe Pierrard, directeur du département Protection, Prestations et Préventions sociales fait le point sur le sujet.

A la RATP, en ce qui concerne les mesures de qualité de l'air, il n'a jamais été constaté de valeurs hors normes à l'exploitation et à la maintenance en dehors des zones de désamiantage où des dispositifs de protection spéciaux sont en place.

En outre, l'entreprise a mis en œuvre un recensement exhaustif de l'amiante. Achievé à l'automne 1997, cet état des lieux déterminera les modalités et l'urgence des traitements encore nécessaires.

Reste-t-il de l'amiante ?

Les emplacements non connus où il pourrait exister en quantité significative sont très peu nombreux, car la majeure partie a été retirée ou protégée entre 1978 et 1985. Depuis, pour chaque endroit « suspect », des prélèvements et des analyses sont réalisés. Le recensement actuel permettra de découvrir où il en reste, sous quelle forme et dans quel état.

Quels sont les principaux secteurs où l'on a rencontré de l'amiante ?

Dans les secteurs où s'exerçaient des activités d'entretien du matériel roulant (ferré et routier), à savoir les anciens services RT, RA et FR. Egalement dans les installations électriques, notamment dans les postes de redressement

L'amiante EN QUESTIONS

et de haute tension (ex-services TS et TF) et dans les ouvrages de ventilation. Enfin, dans le secteur des infrastructures (voie et bâtiment) de certaines stations.

Quelles sont les dernières mesures prises en matière de désamiantage ?

Jamais interrompu depuis 1985, le désamiantage s'est accéléré en 1995. Hormis le traitement des stations Saint-Denis-Porte-de-Paris et Saint-Denis-Basilique (ligne 13), un programme de suppression totale de l'amiante se déroule à MRB et à MRF.

A MRB, il sera pratiquement achevé à l'automne 1997. A MRF, le programme prévoit le traitement des trains. L'enlèvement systématique de l'amiante réalisé dans des installations spécifiques va s'échelonner sur trois ans. Pour les installations fixes, le programme d'enlèvement se poursuit parallèlement à celui du recensement.

Quelles sont les maladies professionnelles de l'amiante ?

Dans l'ordre de gravité croissante, les médecins distinguent d'abord les plaques pleurales. Il s'agit d'un épaissement de la plèvre, signe d'une exposition aux fibres. Maladie non invalidante, elle ne semble pas évoluer vers les cancers de l'amiante.

Ensuite, l'asbestose, caractérisée par une lésion des alvéoles pulmonaires, qui engendre un essoufflement à l'effort. Elle est en régression en France après

l'introduction des mesures de protection des travailleurs en 1977. Enfin, les cancers. Le mésothéliome, cancer de la plèvre ou du péritoine, qui apparaît de vingt à quarante ans après l'exposition, entraîne généralement le décès, et le cancer du poumon, pour lequel l'usage du tabac multiplie par cinquante les risques pour un travailleur exposé à l'amiante.

Combien de cas de maladies professionnelles liées à l'amiante connaît-on à la RATP ?

Pour les vingt dernières années, 37 déclarations ont été établies, 18 ont été reconnues en tant que maladies professionnelles liées à l'amiante, 7 sont en cours d'analyse et 6 décès ont été dénombrés.

Quelle est la politique de santé au travail conduite par l'entreprise ?

Depuis 1960, l'exposition au risque de l'amiante donne lieu à un suivi médical. En 1976-1977, les résultats d'une vaste enquête lancée par la médecine du travail ont eu pour conséquence d'entreprendre les travaux de déflocage des années 80.

A cette époque, la médecine du travail suivait environ 1 200 agents. Depuis, le suivi médical spécial s'effectue sur une base encore élargie, soit plus de 2 500 agents. Ce suivi va plus loin que ce que prescrit la loi avec une radio annuelle (deux clichés, de face et de profil). Pour les postes à risque, les protections



CHABROL/SG-AV

Une opération de déflocage sur la ligne 4 à Mouton-Duvernet.

nécessaires, individuelles et collectives sont mises en place, avec balisage des lieux de travail, au besoin, isolation des zones, information et formation des agents à l'utilisation des protections.

Quelle démarche peuvent suivre les agents retraités ?

Les retraités, qui étaient suivis en activité, peuvent bien sûr continuer à l'être durant leur retraite. Une meilleure connaissance des risques amène maintenant à suivre des agents qui ne l'auraient pas été dans le passé. C'est pourquoi si le passé professionnel fait craindre à un retraité d'avoir été exposé au risque de l'amiante, il peut consulter son médecin traitant habituel, habilité à lui prescrire une radio pulmonaire de face et de profil. Le remboursement des frais est pris en charge à 100 % par la CCAS dont il dépend ●

entreprise

Opération Achats : gagner 1 milliard en trois ans

« L'opération Achats » a été lancée le 27 janvier par Jean-Paul Bailly et Francis Lefebvre, délégué aux Achats, et son équipe, en présence des 200 agents chargés de la mettre en œuvre dans l'entreprise.

La délégation aux Achats, créée en novembre 1996, est directement rattachée à la présidence. Elle a pour mission d'améliorer l'efficacité de l'entreprise en matière d'achats. Il s'agit, à terme, de doter la RATP d'une fonction achats plus professionnelle et mieux adaptée aux réalités des marchés actuels. Et, aussi, de contribuer à améliorer la qualité de service et la situation financière de l'entreprise par une meilleure maîtrise des coûts.

« L'opération Achats » a pour objectif de gagner 1 milliard de francs en trois ans : 300 millions en 1997, 766 millions en 1998 et 1 milliard de francs en 1999.

Pour y parvenir, 37 équipes, composées de sept ou huit membres issus de tous les départements, se réunissent régulièrement pour définir des actions permettant d'optimiser la maîtrise des coûts de tous les achats effectués par l'entreprise. Un directeur de département suit personnellement une équipe et rend compte de ses résultats tous les deux mois à la direction générale. Et, déjà, des premiers résultats, tels que l'achat et l'installation d'un tour en fosse pour le tramway T2, obtenu au département pour la moitié du budget prévu initialement !



Francis Lefebvre a été nommé délégué aux Achats en 1996. Son équipe est constituée de Dominique Chaumet, Alain Jost, Jean-Claude Mocquet et Patrick Varrall.

Le statut du personnel : nouvelle présentation

Le statut du personnel vient d'être édité sous une nouvelle présentation réunissant, en un seul document, toutes les dispositions statutaires : statut, annexes au statut et règlement des retraites.

Il se présente sous la forme d'un classeur, ce qui permet une meilleure maniabilité.



Un exemplaire sera remis à chaque agent qui en fera la demande auprès de son attachement.
Contact : votre RRH.

A propos du nouveau régime d'assurance

A la suite du contrat d'assurance souscrit avec Azur-GMF, depuis le 1^{er} janvier 1997, le département Juridique mène une démarche d'information auprès des 12 000 agents concernés. A Bus et MRB, bien sûr, mais aussi auprès des conducteurs de véhicules routiers des autres départements. Dans un premier temps, une vidéo sur le nouveau régime d'assurance (voir ELL n° 66) a été envoyée dans chaque centre bus. Puis JUR a conçu un guide pratique, « La bonne utilisation du constat amiable », avec l'aide du centre bus de Belliard qui a « testé » l'ouvrage.



Réalisé par LOG, il a été remis à chaque machiniste par les chefs de ligne (ainsi qu'aux autres conducteurs concernés), avec le soutien éventuel du correspondant JUR des centres bus.
Contact : Gérard Foissin, JUR
tél. : (01 49 57) 80 72.

formation

Un diplôme pour un emploi

Dans le cadre du protocole d'accord « Générations solidaires pour l'emploi des jeunes », la RATP poursuit en 1997 son effort d'embauche en direction des jeunes de 16 à 25 ans, peu ou pas diplômés, en leur offrant des contrats de qualification. Les formations proposées prépareront donc des jeunes aux BEP de maintenance automobiles, dominante véhicules industriels ; bac professionnel de maintenance automobiles, dominante véhicules industriels ; BEP d'électromécanicien ; BEP d'électronicien ; BEP de maintenance des systèmes mécaniques automatisés ; bac professionnel de maintenance des systèmes mécaniques

automatisés, ainsi que quelques formations au CAP de plombier. Ces diplômés se préparent en alternance dans un organisme de formation sélectionné par la RATP et dans un atelier où les apprentis sont guidés par un tuteur. L'obtention du diplôme et l'avis favorable des personnes responsables de la formation permettent au jeune d'accéder à une embauche RATP. Les candidatures seront reçues jusqu'à la fin du mois d'avril 1997. Pour les jeunes sélectionnés, la rentrée se fera en septembre.
Contact : Gestion des contrats de qualification, DRH - Développement des compétences opérateurs, 44, rue Louis-Blanc, 75010 Paris, tél. : 01 48 04 12 18.

exploitation

PC : un terminus Porte-de-la-Villette

Depuis la fin janvier, le nouveau terminus Bus de Porte-de-la-Villette est prêt pour la ligne de petite ceinture (PC) nouvelle formule. Dans l'objectif d'améliorer la régularité sur la ligne et d'offrir un meilleur service aux voyageurs, il est prévu de découper le PC en trois tronçons indépendants, mais se chevauchant :

1. Porte-d'Italie - Porte-de-la-Villette ;
2. Porte-des-Lilas - Porte-Maillet ;
3. Porte-d'Ivry - Porte-de-Champerret.

L'aménagement du nouveau terminus intègre les évolutions attendues, comme la création de deux postes de régulation

pour les tronçons 1 et 2, exploités par Aubervilliers, et l'installation d'Altair sur le PC.
Contact : José Rafael, Bus, PC extérieur, tél. : (01 49 2)5 67 06.



MINOLI/SG-AV

partenariat

Mon homme avec la 11

Du 8 au 27 avril, se tient un spectacle sur le Métro-Music-hall, le Métro-Music-hall, *Mon homme*. Parce que le métro fait partie de la vie de tous les jours, il a été choisi comme décor, par la Compagnie des épices, pour en raconter les

moments avec textes et chansons, de Brel, de Piaf ou de Damia... Dans la série « Nous aimons, nous vous y emmenons », la ligne 11, qui dessert le théâtre Clavel, station Pyrénées, et le centre de Lagny proposent à leurs

voyageurs de découvrir ce spectacle très métropolitain à partager en famille. Tarif réduit : 70 au lieu de 100 F, sur présentation de la carte de service.
Contact : la Compagnie des épices, tél. : 01 43 66 52 27.

social

Pour en savoir plus sur Echo VI

Vous avez pu lire les résultats d'Echo VI, enquête sur le climat social de l'entreprise, dans *Entre Les Lignes* du mois de janvier. Pour en savoir plus, vous pouvez désormais vous procurer l'ensemble des résultats auprès de l'Observatoire social (DRH).
Contact : Thierry Gounard et Yvonne Rioux, tél. : (01 44 6)8 29 58.



DR

agenda

18 mars - 23 avril

. « Le bus insolite », thème du concours photo organisé par le centre bus d'Ivry, ouvert aux jeunes de 8 à 18 ans. Remise des prix le 14 mai.

avril

. Ouverture de l'agence commerciale de la ligne 3-3 bis au 51, rue de la Chaussée-d'Antin, Paris IX^e.
. Exposition de peinture de Serge-Henri Lupano, conducteur sur la ligne 1 du métro, à Lyon-Bercy (bât. A, 8^e étage).

5-13 avril

. Exposition à Porte de Versailles, à l'occasion du Salon de la maquette et du modélisme : Jimmy Lhoste, conducteur sur la ligne 12, présente ses maquettes avec des spectacles animés.

8 au 27 avril

. Spectacle musical et théâtre, *Mon homme*. Partenariat avec la ligne 11 et le centre bus de Lagny (voir ci-contre).

8 et 22 avril

. Journées portes ouvertes à ESE : visites guidées des installations de distribution de l'énergie.
Contact : Guy Roy, tél. : 87 914.

mi-avril

. Lancement du nouveau titre de transport « Mobilis », qui remplace Formule 1.

mai

. La 1^{re} rame MI2N circule avec voyageurs aux heures creuses sur la ligne A.
. Altair sur la ligne de bus 62.
. Tournoi de football organisé par le GPSR, avec la participation du SPSM, Khéops Paris et de lignes de métro.
Inscriptions : Guy Bols, SEC, tél. : (01 44 6)8 46 22.

solidarité

L'Itinérant : un numéro spécial métro

Personnages illustres, lieux-dits, événements, sites historiques ont donné leur nom aux stations de métro. Le journal *l'Itinérant** leur a consacré un numéro spécial. Ligne par ligne, station par station, il vous propose de feuilleter avec lui ce livre d'histoire qu'est notre métro. Cet ouvrage, selon l'avant-propos du livre, « rend hommage à tout le personnel de la RATP, qui depuis près d'un siècle est au service des voyageurs ».

* *L'un des trois journaux*

à avoir signé, en novembre dernier, la convention avec la RATP autorisant la vente des journaux de rue dans le métro, hors quais et rames.

L'Itinérant hors-série, 10 francs, en vente dans le métro ou 91, rue de Charenton, 75012 Paris, tél. : 01 43 07 60 62.



La 7 collecte des vêtements

L'équipe RATP Assistance de la ligne 7-7 bis renouvelle son appel, auprès de chacun des 1 000 agents de la ligne, pour collecter des vêtements pour les personnes les plus démunies. Devant la réussite de l'opération, qui a commencé en décembre dernier, Jean-Claude Prod'homme et son équipe – Geneviève Delahaye, Francine Allais, Rémy Dememe et Pascal Nash – sont optimistes : ils ont déjà recueilli, dans les terminus et les stations de la ligne, le volume de trois camionnettes de vêtements et chaussures (et des médicaments pour une société spécialisée). Ceux-ci ont été soit apportés dans les centres d'accueil de jour (Espace solidarité insertion) où les agents accompagnent les SDF, soit directement donnés aux personnes sans abri recueillies sur la ligne 7 par l'équipe.

Contact : Jean-Claude Prod'homme, MTR, tél. : 81 719 ou 06 09 80 46 16.

Geneviève Delahaye et Jean-Claude Prod'homme trient les vêtements à Porte-d'Ivry.



info voyageurs

Nation RER ouvre un bureau d'information

Un Point accueil est ouvert à Nation RER depuis le 21 janvier. Ce nouveau bureau d'information a été proposé par les agents de la gare de Nation, peu satisfaits de l'ancien point d'information, dans le cadre du PARI RER. Structure en aluminium brossé, portes en verre coulissantes, il permet d'accueillir les voyageurs de façon plus conviviale. Les deux agents

présents sur ce point disposent de moyens de communication modernes avec Minitel, ordinateur, lecteur de CD-Rom, pour renseigner sur les itinéraires, et journal lumineux. Deux autres projets sont à l'étude pour les gares de Châtelet-les-Halles et Auber, qui s'inspireront du point d'accueil de Nation.

Contact : Jean-Michel François, RER, tél. : 64 868.

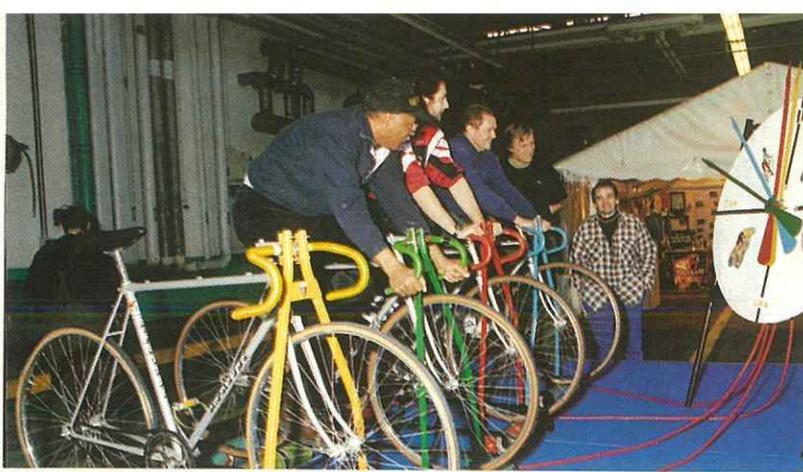
Paris-Disney : 38 francs tout ronds

« Pour aller à Disneyland Paris, achetez le bon ticket ». En cinq

langues, un nouvel autocollant informe les visiteurs du célèbre parc qu'il leur en coûtera 38 francs pour un aller simple au départ de Paris. Une façon claire d'avertir les fraudeurs de bonne foi, provinciaux et étrangers, peu habitués aux subtilités

des réseaux. Et d'aider les agents au contrôle. Cet autocollant figure sur les lignes de péage de toutes les gares de la ligne A du RER, des gares parisiennes de la ligne B, des stations en correspondance de la ligne A... **Contact : René Tribet, RER, tél. : (44 6) 8 26 69.**





animation

Le 22 à Asnières

40 % des agents du centre bus d'Asnières participent aux activités et aux sorties proposées par leur centre. Ils étaient donc nombreux, le 22 janvier, à assister à la présentation des activités culturelles

et sportives. Parrainée par la radio O'FM, cette journée s'est déroulée en la présence de nombreuses personnalités, telles qu'Aldo Haïk, grand maître international d'échecs, le cycliste Marc Madiot

et le pongiste Lo Chueng Tsung. Une occasion pour saluer l'implication des agents et leur compétitivité dans les disciplines présentées.
Contact :
Luc Roumazeille, Bus,
tél. : (01 40 0)6 72 73.

distinction

Sourire à Point-du-Jour

Albert Nicolas, machiniste sur le 22.



L'accueil commence par un sourire. Albert Nicolas, machiniste sur le 22 au centre de Point-du-Jour, le sait bien. Il a reçu le 22 janvier le prix du Sourire, décerné aux agents des services publics par le syndicat d'initiative d'Auteuil et de Passy. Pour Albert Nicolas, qui a fait toute sa carrière dans ce centre : « Le sourire, c'est la moindre des choses. Les conditions de travail rendent souvent l'accueil difficile ; pourtant, il faut savoir regarder un client qui montre son titre de transport, l'attendre s'il court pour attraper le bus et le renseigner s'il est perdu. »

La Saint-Valentin au cœur de Saint-Maur

Allô, je t'aime !... Les voyageurs du 107 et du 111 ont pu téléphoner à leur bien-aimé(e) le 14 février après-midi. Grâce à un partenariat France Télécom-RATP, deux agents du centre bus de Saint-Maur et un agent des télécoms ont parcouru les deux lignes, offrant aux passagers de téléphoner gratuitement à l'él(u)e de leur cœur. **Contact : Martine Proust, Bus, tél. : (01 40 0)2 44 14.**

Les passagers du 107 et du 111 ont passé un coup de fil gratuit à leur Valentin.



enjeux

lu dans la presse



Le département Commercial a sorti un numéro spécial sur l'esprit de service – ou comment mieux satisfaire les clients. Il présente une quarantaine d'idées venues d'ailleurs, classées par

thèmes. Elles ont été expérimentées avec succès par de grandes entreprises auprès de leurs clients. Et certaines sont mises en pratique à la RATP. Au sommaire : se faire voir, être là quand il le faut, offrir quelque chose de plus, savoir anticiper les questions, rendre le séjour agréable.

Enjeux, le journal de CML, n° 37, février 1997.



Le département des Equipements et des Systèmes électriques lance une nouvelle publication, *Acteurs*. « Destinée à tous les agents du département, *Acteurs* n'est pas un journal, c'est plutôt une

collection de dossiers d'information, chacun sur un thème précis. Support ouvert à tous, il doit nous aider à enrichir nos échanges. » Au sommaire de ce premier numéro : « Dix actions en commun pour améliorer le service des escaliers mécaniques ». **Acteurs, publication de ESE, n° 1, janvier 1997.**



Le département des Infrastructures et Aménagements encourage l'esprit d'innovation. Le site Intervention Italie a proposé six innovations en 1996. MM. Gressier et Bon expliquent : « Quand on "bouge",

on aime bien ceux qui "bougent" [...]. Notre rôle et notre choix sont d'aider ceux qui veulent innover. [...] Sur le terrain parfois l'innovation coûte cher. On a du personnel en moins [...]. Malgré ce problème, l'innovateur est bien évidemment quelqu'un que l'on doit encourager pour rester fidèle à notre volonté de "faire bouger". » **Remue Ménages, journal d'ITA, janvier 1997.**

LA GARE DU NORD

harmonise ses esp

La gare du Nord est classée parmi les dix plus importants pôles d'échanges de transports urbains. La RATP doit repenser ses espaces – accès, couloirs, quais –, afin de les harmoniser avec les réaménagements prévus par la SNCF. Et offrir des parcours plus homogènes et des services mieux adaptés à l'attente des voyageurs.

Première gare d'Europe, troisième du monde : avec 420 000 voyageurs quotidiens le pôle Gare-du-Nord représente un complexe d'échanges de tout premier plan, rôle que l'arrivée d'Eole en 1999 devrait encore renforcer.

Actuellement, le site reste dominé par les contrastes. Contraste entre les espaces rénovés des grandes lignes de la SNCF et la vétusté de ceux gérés par la RATP (regardez à vos pieds : le sol blanc, c'est la SNCF, le sol noir, la RATP). Contraste aussi entre la clientèle des différents modes de transport. Quoi de commun entre les exigences d'un homme d'affaires étranger, venu par Eurostar, et un banlieusard habitué des lieux.

Gare-du-Nord, classée par la RATP comme l'un des dix « Cœur » (complexe d'échanges urbain), doit surmonter ces écueils en proposant aux voyageurs des services facilement identifiables, modernisés et adaptés à leurs

L'héritage historique

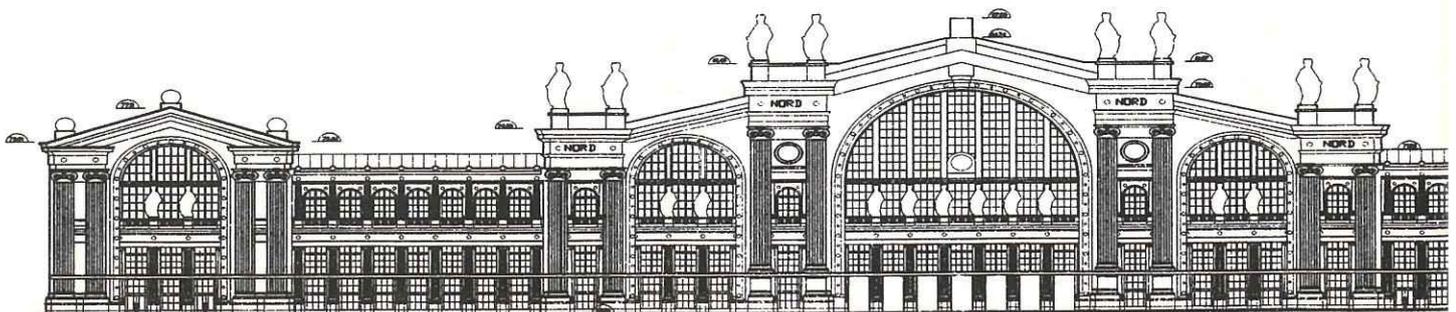


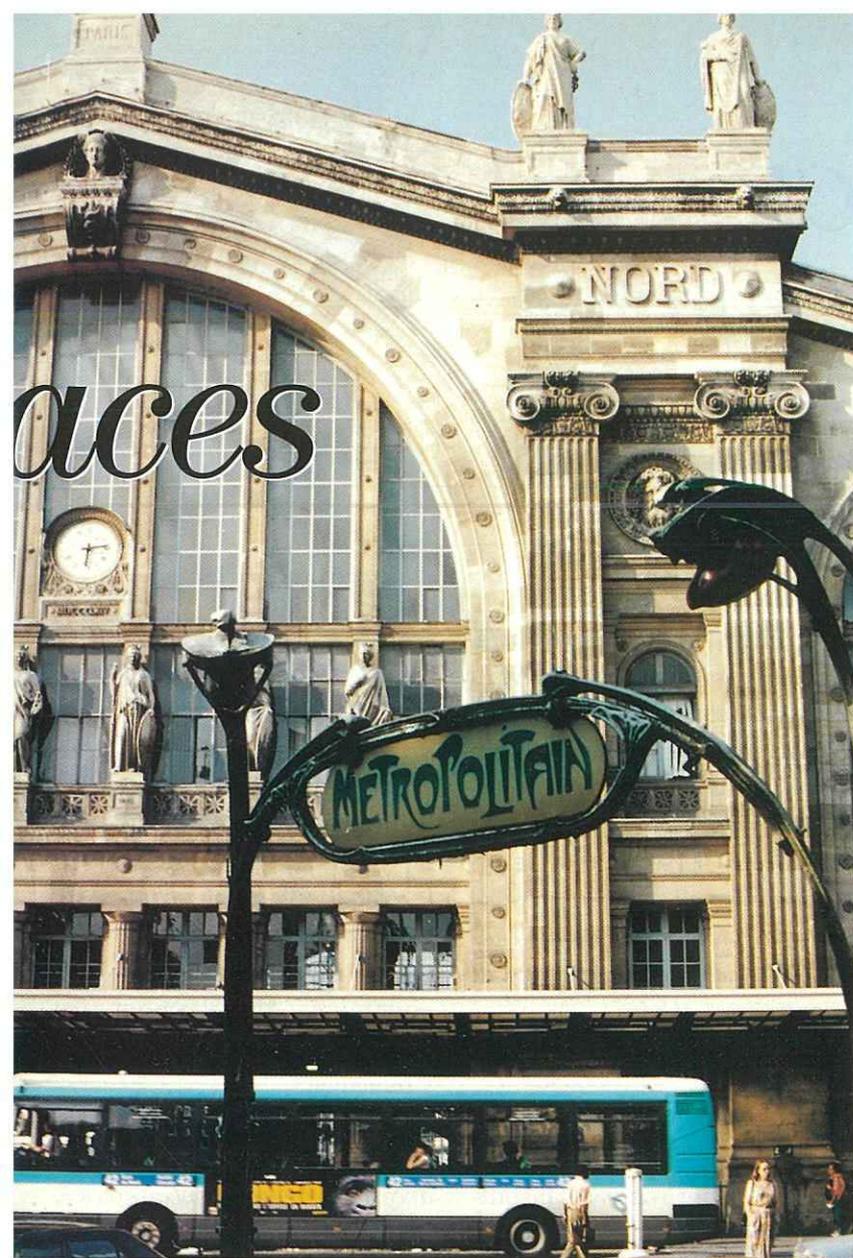
L'hétérogénéité de la gare du Nord est étroitement liée à son histoire. La gare, inscrite à l'inventaire des Monuments historiques, a été construite en 1861 par Hitorff. L'architecture du bâtiment a permis de réaliser, depuis un siècle, des aménagements importants, sans nuire à la qualité des lieux. Jusqu'à l'implantation toute récente d'Eurostar, qui a entraîné des travaux, modernisant l'aspect de la gare, tout en préservant l'héritage historique. Le métro, construit au début du siècle, avec ses parois en carrelage blanc, offrait

à l'origine une sensation de lumière et d'hygiène, valorisante pour le transport urbain. Mais il a souffert dès le départ de contraintes architecturales, qui jouent encore aujourd'hui : des couloirs étroits, la plupart des accès en correspondance avec la gare et non en sortie directe, à l'ouest une salle de billets basse de plafond. Enfin, l'arrivée du RER, en 1980, a introduit de nouveaux espaces dont l'architecture a très vite vieilli, ce qui a accéléré la perception de déqualification des lieux de la RATP en général.

attentes. La première opportunité est de s'inscrire dans le projet SNCF d'aménagement de « l'angle sud-est de la gare ». Ce projet propose un accès bien visible au

pôle de transports urbains et régionaux – RER, métro, lignes SNCF banlieue, Eole et bus –, avec la création d'un hall animé par des commerces, où se situeront





MARGUERITE SGAV

aces

Plus de 500 mètres de cheminement piétonnier mi-souterrain, mi-aérien permettront aux voyageurs d'aller de la gare de l'Est à la gare du Nord en passant par Eole Magenta.

des billetteries et un guichet d'information commun à la RATP et à la SNCF. De ce hall, une large trémie permettra au voyageur d'accéder facilement au RER et au métro. Côté RATP, l'enjeu consiste à requalifier ses espaces – accès, couloirs, salle des billets, quais – pour les harmoniser et les mettre au même niveau d'aménagement que ceux de la SNCF. « A l'heure actuelle, explique Lise

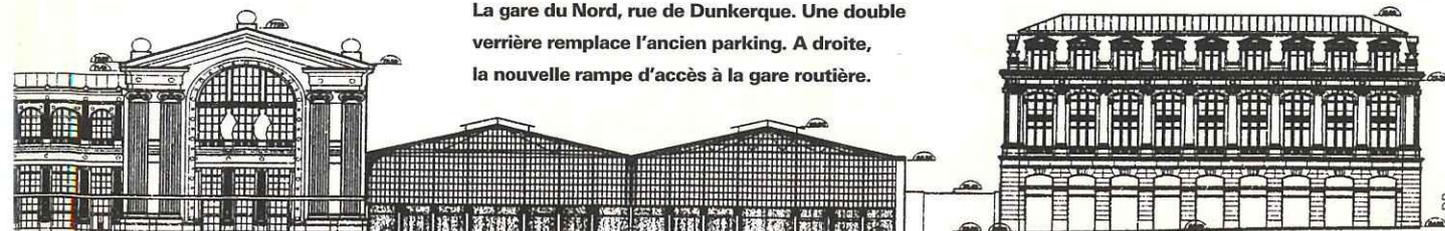
Mesliand, du département des Projets, on constate une juxtaposition de lieux, de périodes, d'architectures et de niveaux de vétusté très divers, ce qui induit une sensation d'inconfort, qui désoriente le voyageur et renforce le sentiment d'insécurité. Il faut que la RATP mette en cohérence ses espaces pour offrir à ses clients des parcours identifiants. » Et, qu'elle harmonise la

signalétique avec la SNCF pour assurer une continuité de l'information. Ce projet « angle sud-est » complète celui d'un « lien piétonnier », mi-souterrain, mi-aérien, joignant la gare du Nord à la gare de l'Est, en passant par Eole Magenta. En tout, plus de 500 mètres de cheminement, qui proposeront une alternative à l'itinéraire de surface. Et créeront une liaison supplémentaire avec la ligne 7.

Du côté de la gare routière

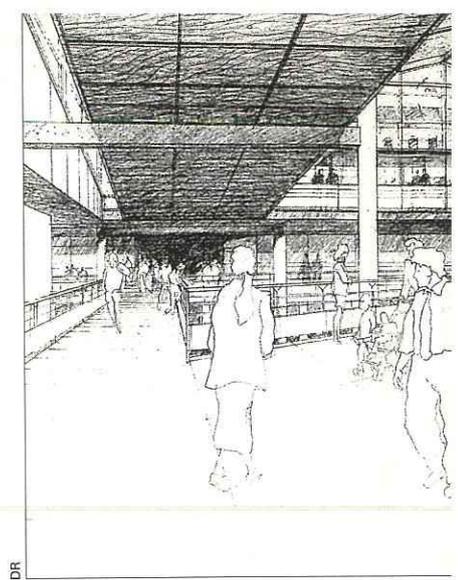
S'agissant de multimodalité, le bus n'a pas été oublié. La gare routière se trouve actuellement enclavée au premier niveau de la gare du Nord. Son manque de visibilité et un environnement dégradé entraînent une perte de trafic. Une étude est lancée pour la rénover, en concertation avec la SNCF et la Ville de Paris. En parallèle, la RATP étudie, avec les services de la voirie, l'implantation de points d'arrêt bus en façade de la gare principale, améliorant la visibilité de l'offre, surtout pour les voyageurs occasionnels. « Nous occupons un espace beaucoup plus réduit que la SNCF, mais nous gérons des flux de voyageurs plus importants, précise Dominique Laferrere, directeur délégué au pôle Service aux voyageurs. Notre défi est de les accueillir avec une qualité satisfaisante en jouant la carte de lieux accueillants et lumineux, ainsi que de services simples à identifier et pratiques à utiliser. » ●

La gare du Nord, rue de Dunkerque. Une double verrière remplace l'ancien parking. A droite, la nouvelle rampe d'accès à la gare routière.



RATP-SNCF : une mission commune

Information, lutte contre la fraude, gestion des lieux : à la gare du Nord, la multimodalité se vit déjà au quotidien, mais reste dominée par l'interface RATP-SNCF.



DF

Projet d'aménagement du niveau - 1 de Gare-du-Nord : une large trémie favorisera l'accès des voyageurs au métro et au RER.

de situations perturbées, reste encore le grand défi de Gare-du-Nord. Ainsi, les annonces sont faites sur la ligne 4, mais pas sur le RER, car il y aurait un risque de cacophonie avec celles de la SNCF, les textes n'étant pas communs. Actuellement, un groupe de travail planche pour y remédier.

« Chaque train de grande ligne apporte son contingent de touristes avec des demandes spécifiques », commente Jean-Luc Briault, gestionnaire multimodal du pôle Gare-du-Nord.

Un dispositif spécial est testé à la recette située sur le trajet de ces clients particuliers. Des CES interrogent les voyageurs sur leurs besoins et les conseillent. Le choix du titre de transport est inscrit sur un questionnaire, qui sera remis aux agents de la recette. « Cela permet d'aller plus vite et d'éviter les erreurs ; on se concentre sur la monnaie à rendre, sourit Guislaine Perrier, agent de station. Cela limite aussi le stress, bien que la clientèle soit en grande majorité sympathique. Qui plus est, ça dissuade les pickpockets ! »

Dans un environnement dégradé, la fraude renforce le sentiment d'insécurité pour le voyageur. En début et en fin de mois se

dont deux de la SNCF. « Il m'a fallu savoir lire les billets SNCF. Eux, ils se sont familiarisés avec le Pivi de la RATP (plan indicateur visuel d'itinéraire). On met en commun l'information. » Céline Malon, SNCF, se félicite de ce mode de travail : « On apprend à connaître le fonctionnement de la RATP, cela évite d'envoyer le client n'importe où. »

Une information concertée

Sylvain Pottier regrette l'insuffisance de l'information en cas d'incident, « c'est souvent le client qui nous l'apprend », et signale, par exemple, l'absence de ligne téléphonique intérieure entre le BIP et le centre de liaison de la ligne 4, un dysfonctionnement qui est en cours de résolution.

L'information aux voyageurs lors

Le bureau d'information du public RATP-SNCF répond à toutes les questions des voyageurs.

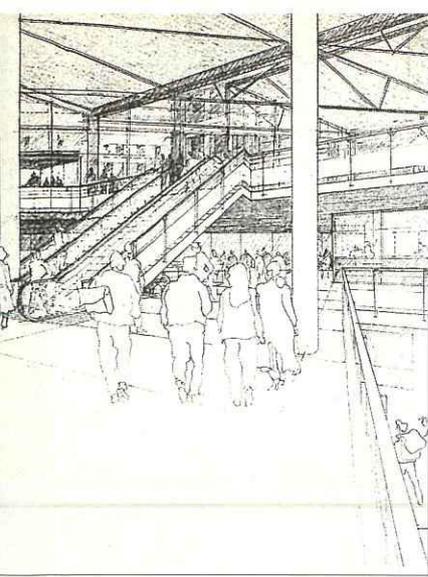
« Au bureau d'information du public (BIP), on répond indifféremment aux questions concernant la RATP ou la SNCF », explique Sylvain Pottier, agent des ventes du centre bus de Belliard. Derrière le comptoir, ils sont trois agents,

Gare-du-Nord en chiffres



420 000 voyageurs par jour, dont 150 000 empruntant le métro ou le bus et 100 000 les RER B et D. Sur cinq niveaux : SNCF banlieue et grandes lignes, ligne B et D du RER, lignes 2, 4, 5 du métro, 13 lignes de bus, dont 6 sur la gare routière. Aménagement de l'angle

sud-est : 190 millions de francs, financement SNCF 1/3, STP 1/3, région 1/3. Mise en service : novembre 2000. Programme RATP : 29 millions de francs, cofinancés STP 40 %, région 40 %, RATP 20 %. Plus des programmes complémentaires RATP de 16 millions de francs.



Gare routière rénovée à Joinville-le-Pont

La gare routière de Joinville-le-Pont s'est modernisée pour offrir plus de confort à ses 9 000 voyageurs quotidiens. Tout a été refait : pistes remises en état, trottoirs rehaussés pour favoriser l'accès aux voitures, points d'arrêt abrités et individualisés pour chacune des sept lignes* ayant leur terminus ou desservant la gare RER de Joinville-le-Pont. L'information des voyageurs a été améliorée avec la mise en place d'une nouvelle signalétique et l'installation de moniteurs. A la sortie du RER, trois écrans indiquent aux voyageurs



DUPUY/SG-AV

les horaires des prochains départs de l'ensemble des bus, puis au départ de chaque ligne, un moniteur donne la destination et l'heure du prochain bus à partir. Enfin, pour faciliter le travail des régulateurs, une vidéo leur permet de suivre les différents mouvements dans la gare routière. A noter, la nuit – la gare fonctionne de 5 h 15 à 1 h 10 –, un meilleur éclairage des panneaux publicitaires, qui concoure à la sécurité des utilisateurs. Ces travaux, assurés par le centre bus de Saint-Maur, font partie du projet Autrement Bus Val-de-Marne, dont la gare de Joinville est un point clé. Ils ont été financés par la région et le Syndicat des transports parisiens, et faits « maison » par l'unité Transport Infrastructure et Circulation du département Bus.

* Lignes 101, 106, 108, 110, 112, 201 et 281.

Contact : Jean-Jacques Ford, Bus, tél. : (01 40 02) 40 51.

Des chantiers bien tenus

Le 26 février, pour la troisième année, l'unité Environnement et Propreté du département SEC a remis la distinction Chantier pilote RATP 1997 à quinze prestataires et à quatre unités de département RATP*, représentant 58 % de la totalité des chantiers. Chaque année, les entreprises qui interviennent sur les sites de la RATP s'engagent à respecter, sur tous leurs chantiers, le « protocole de bonne tenue des chantiers » dans quatre domaines : clôtures, informations, entretien et formation du personnel. Soit dix-neuf critères, avec une adaptation personnalisée pour chaque cas – maçonnerie, peinture, nettoyage, stockage, échafaudage – et pour les problèmes exceptionnels – Vigipirate... L'attribution de notes de 1 (mauvais) à 4 (bon) a permis un classement des cent vingt-cinq entreprises suivies en permanence, soit plus de 3 000 chantiers visités en 1996. 64 % de ces chantiers ont obtenu une note moyenne supérieure à 3, contre 59 % en 1995. Contact : Bonne tenue des chantiers, tél. : (01 53 4) 6 47 65.

* Les unités MEM, MER, MPB du département ESE et l'unité CDP du département PRO.

Quinze prestataires et quatre unités de département RATP ont reçu la distinction Chantier pilote RATP 1997.



DUPUY/SG-AV

déroulent donc deux opérations conjointes de contrôle RATP, SNCF, GPSR et forces de l'ordre. Une charte de contrôle commun a été établie entre les deux entreprises, qui a fixé pour les contrevenants un même barème d'amendes et de frais de dossier.

Des réunions interentreprises

Une enquête, réalisée par la SNCF, montre que 42 % des agents SNCF manquent d'informations sur le réseau RATP, 63 % des agents du métro souffrent d'un même déficit à l'égard du réseau SNCF, pourcentage qui s'élève à 83 % chez les agents de Bus.

Pourtant, des projets sont en cours, comme la réalisation en équipe d'un guide pour l'information des voyageurs ou la mise en place de réunions régulières SNCF-RATP afin d'améliorer la gestion technique des lieux. Ou encore, l'étude, par un groupe de travail, d'un plan d'évacuation du site en cas d'incendie. « La gare du Nord desservira le Stade de France – la ligne 4 parcourt tout Paris –, rappelle Jean-Michel Lopez, correspondant Bus de la multimodalité sur le pôle. Avec la Coupe du monde 1998, nous avons un rendez-vous à ne pas manquer. Mais les bonnes volontés existent sur tous les réseaux. » ●

Yvonne Kappès-Grangé

En juin dernier, la RATP signait un protocole de concertation avec dix-neuf associations de voyageurs. Celles-ci jugent très favorablement les premières réunions de travail avec l'entreprise.



PHOTO CHABROL/SG-AV

Présentation du MI2N aux associations de voyageurs.

Dialogue avec les ASSOCIATIONS

« Il existe, aujourd'hui, une réelle volonté de dialogue au bénéfice du voyageur. » Huit mois après la signature du protocole instituant une concertation avec la RATP, les dix-neuf associations agréées de consommateurs et d'usagers des transports signataires sont satisfaites des nouvelles relations. Le protocole prévoit, chaque année, une réunion en présence du président de la RATP,

trois rencontres plénières sur des thèmes concernant l'amélioration du service offert aux voyageurs et préparées par des groupes de travail mixtes (associations et experts de l'entreprise) et une réunion bilan. « Des contacts ont toujours existé, rappelle Antoine Barbero, président de la Fnaut-Ile-de-France et administrateur honoraire de la RATP, ainsi que la tenue de trois réunions annuelles

sur les problèmes généraux de l'entreprise et des rencontres organisées sur des points précis (futur matériel roulant MP89, portes antifraudes du RER, agence commerciale de Lyon-Bercy, valideurs magnétiques bus...). Mais nous étions informés, non consultés. » Denise Servain, de la Confédération syndicale des familles, précise que « la RATP a, en fait, concrétisé notre souhait d'instaurer cette concertation, car nos recommandations étaient rarement suivies d'effet ». Selon Janine Argudo, chargée de mission à l'association Léo-Lagrange pour la défense des consommateurs, « ce protocole représente un saut qualitatif. Jusque-là, nos relations se faisaient au coup par coup, de façon chaotique et sans suivi régulier ». Les thèmes de travail proposés par la RATP portent sur la requalification des espaces du métro (en 1996), la politique tarifaire, le plan d'entreprise et la maîtrise des espaces (pour 1997). Ces thèmes rejoignent les préoccupations des associations. « Ils émergent des enquêtes que nous faisons sur le terrain, explique Antoine Barbero. Nous parcou-

14

Dix ans de coexistence



1984, trois représentants des usagers siègent au conseil d'administration.
En 1987, la RATP s'engage dans une politique de « primauté aux voyageurs » et développe des contacts réguliers avec les associations de consommateurs et d'usagers des transports.
En 1990, désignation d'un médiateur qui pourra être

saisi par les associations de consommateurs.
En 1992, organisation des premiers « États généraux du voyageur ».
21 juin 1996, signature d'un protocole de concertation, avec dix-neuf associations de consommateurs et d'usagers des transports, agréées par le Conseil national de la consommation.

rons une ligne de métro et une dizaine de lignes de bus chaque mois, ce qui nous permet de discuter avec les voyageurs. » Et, ajoute Denise Servain, « nous sommes très attentifs à tout ce qui peut concourir à apporter au voyageur un meilleur sentiment de sécurité. Les thèmes proposés vont en ce sens ». La tarification reste, comme pour la CSF et la Fnaut, l'une des priorités de l'association Léo-Lagrange, « nous réclamons depuis longtemps des tarifs particuliers pour les plus démunis, chômeurs, étudiants. Toutes nos demandes ont tourné court jusqu'ici. La RATP semble, désormais, vouloir tenir compte de nos remarques, mais nous sommes aussi conscients de ses limites d'action... »

Maintenir « l'état de grâce »

Tandis que Janine Argudo parle d'une « concertation réussie, les rencontres étant menées de façon exemplaire ». Denise Servain apprécie la souplesse de l'organisation, « nous avons obtenu une réunion exceptionnelle à la suite de l'attentat de Port-royal ». Avis partagé par Antoine Barbero, même si travailler ensemble n'est pas toujours aisé : « Discuter pour harmoniser les demandes de chacune des associations exige parfois une certaine gymnastique d'esprit ! » Aujourd'hui, Janine Argudo parle « d'un état de grâce, mais nous devons rester vigilants, sinon cet accord risquerait de demeurer lettre morte. Son avenir ? Il sera ce que nous en ferons » ●

Simone Feignier

Contact : Geneviève Knoll-Duval,
Relations clientèle, CML,
tél. : (01 44 6)8 35 45.

De nouvelles normes de signalétique métro

La signalétique du métro est désormais au point. Après les différents prototypes mis en place à Porte-de-Versailles, Place-d'Italie, Georges-V, Gallieni, Vincennes et Massy-Palaiseau, les nouvelles normes de signalétique sont finalisées – couleurs, typographie, pictogrammes, dénominations (ELL n° 53) – et vont être généralisées progressivement. Des enquêtes ont été menées, dans ce domaine, auprès des voyageurs et les principes d'évolution de la signalétique ont été présentés aux associations de consommateurs et d'usagers. Leurs avis ont conduit le département des Projets à revoir certaines règles de mise en pages et de taille afin d'améliorer encore la lisibilité et la reconnaissance de l'information par les voyageurs.

Dès cette année, et au cours de l'année prochaine, la signalétique sera généralisée sur le réseau. On peut citer notamment sa mise en place dans les pôles multimodaux, les nouvelles stations de la ligne 13, de Météor et des stations de correspondance avec Météor. Elle sera également installée lors de la restructuration lourde de station comme Saint-Denis-Porte-de-Paris, Saint-Amboise, Barbès-Rochechouart ou Quai-de-la-Gare. Ce sera aussi le cas pour les modifications significatives des stations. Il s'agit, par exemple, de la création de nouvel accès et du remaniement de salles dans les stations comme République et Pont-de-Levallois.
Contact : Lorenzo Sancho de Coulhac, PRO tél. : (01 44 6)8 30 85.

Les nouvelles normes de signalétique – couleurs, typographie, pictogrammes, dénomination – sont finalisées et vont être généralisées sur le réseau.

PHOTO MARGUERITE SG-AY



Autobus :

LE SECOND SOUFFLE



PHOTO DUPUYSG-AY

Dans la formule « haut de gamme », les agents des ateliers de Championnet procèdent à la rénovation complète d'un autobus destiné à la ville de Longjumeau.

16

Les bus réformés ne partent pas pour autant à la casse. VOO – l'agence commerciale des Ateliers de Championnet – les vend en Ile-de-France, en province ou à l'étranger, après les avoir revisés.

Ce mercredi 4 février, quarante bus SC10 quittent Saint-Denis, où ils sont remisés, pour rallier Abidjan, via Le Havre. Ils ont été vendus par l'agence commerciale des Ateliers de Championnet à la Sotra, société chargée des transports de Côte-d'Ivoire. « Chaque année, 250 véhicules sont réformés après quinze ans de bons et loyaux services », précise Philippe Naudet de l'agence commerciale, connue aussi sous le nom de VOO.

Réformés, certes, mais encore capables de rouler longtemps, grâce à l'entretien de qualité des centres bus et des Ateliers de Championnet. Aussi l'agence leur a-t-elle trouvé des débouchés à l'étranger, dans les transports urbains : en 1996, au Sénégal, Bénin, Maroc, en Roumanie, et même en Sibérie où ils ont dû être spécialement équipés contre les grands froids.

Remise à niveau à la carte

Certains bus restent à l'intérieur de nos frontières. Ils sont achetés par des communes d'Ile-de-France ou de province, souvent pour leurs transports scolaires, ou par des œuvres caritatives, des associations, qui les transforment en restaurant, bibliobus, cantine de comédiens et techniciens sur des tournages de cinéma. S'appuyant sur le savoir-faire des Ateliers de Championnet, l'agence commerciale ne se contente pas d'assurer la vente des bus. « Nous nous attachons à

étudier avec le client le matériel le plus approprié à l'usage qu'il veut en faire, souligne Gérard Herc, responsable commercial. Nous lui proposons différentes formules : en l'état, "éco", "éco plus" et "haut de gamme". »

Ces formules comportent une remise à niveau technique de la mécanique avec échange des batteries, des pneus et des réservoirs d'air et, si nécessaire, des organes de sécurité. Le « haut de gamme » consistant en une rénovation complète des organes principaux, avec réfection de la sellerie, de la peinture et du tapis de sol. Toutes ces interventions sont réalisées par les agents des Ateliers de Championnet. Des travaux de peinture peuvent être confiés aux ateliers MRF de Boissy ou de Fontenay. Aujourd'hui, l'équipe envisage de proposer une formule de location longue durée, entre un et cinq ans, maintenance comprise ●

Simone Feignier

Contacts : G. Herc, tél. : 01 49 25 65 28, et Ph. Naudet, tél. : 01 44 92 21 60.

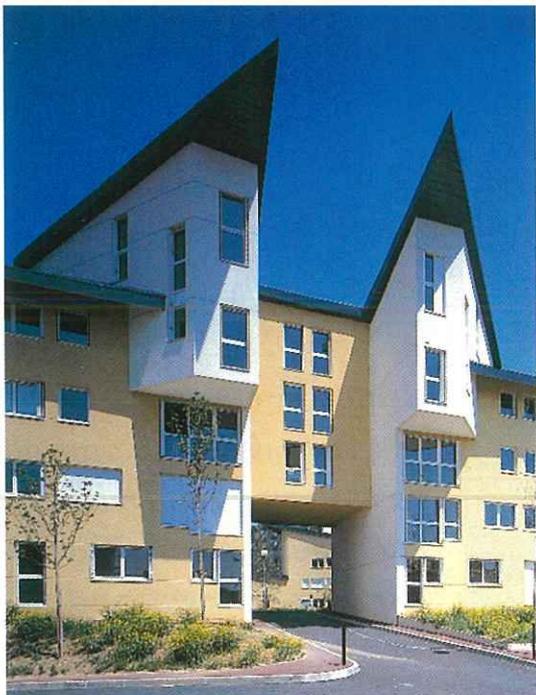
Bus réformés : de 21 000 à 384 000 F



250 bus - SC10, PR100, PR180, Masters et CBM - sont réformés chaque année. En 1996, 220 véhicules ont été vendus, dont 187 à l'étranger. Certains bus ont été offerts (à un collège du Caire, au musée des

Transports de Saint-Mandé [Amtuir]...).

Les prix de vente, à titre indicatif, pour un SC10 varient de 21 000 francs HT, à 384 000 francs HT pour la version en l'état, pour le haut de gamme.



P. TOURNEBEUF

Dossier

DES CHIFFRES QUI PARLENT

Depuis 1953, la RATP a mis à la disposition des agents près de 9 000 logements. En 1996, l'entreprise a satisfait **916 demandes** de logements locatifs sur les 1 700 formulées et **a attribué plus de 2 100 prêts.**



LE POINT HABITAT

Depuis le 20 mars, un Point Habitat est ouvert à la Maison de la RATP. Ses nouvelles missions : accueillir, écouter, **conseiller les agents** afin d'établir avec eux les dossiers de demandes de logements, de prêts et de cautions.



DR

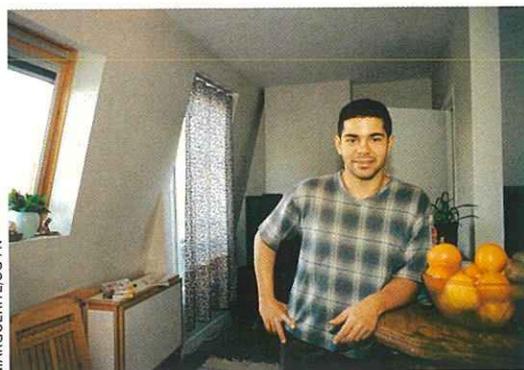
17

La politique du logement social

90 % DES AGENTS SATISFAITS

L'enquête qualité réalisée en 1996

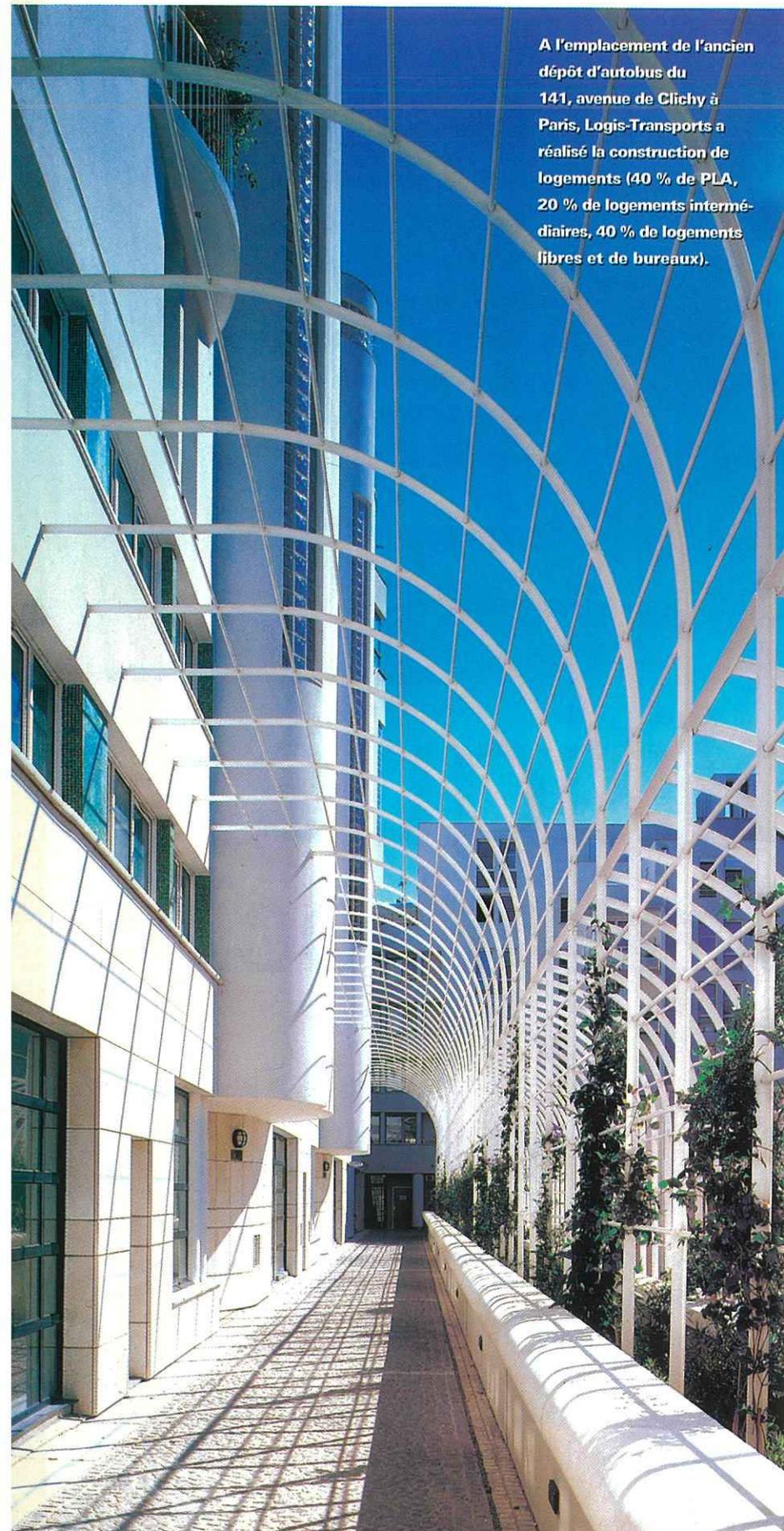
révèle que plus de 90 % des agents sont satisfaits des prestations offertes par le logement et par la société propriétaire (contre 83 % en 1995). Ils sont 58 % à s'être rapprochés de leur lieu de travail, 53 % à avoir gagné du temps sur le trajet domicile-travail et 89 % à estimer ce temps de trajet raisonnable.



MARGUERITE/SG-AV



Le Point Habitat,



A l'emplacement de l'ancien dépôt d'autobus du 141, avenue de Clichy à Paris, Logis-Transports a réalisé la construction de logements (40 % de PLA, 20 % de logements intermédiaires, 40 % de logements libres et de bureaux).

Renforcer et optimiser le service rendu aux agents en matière de logements et de prêts, mieux répondre à leurs nombreuses attentes tel est l'objectif du nouveau Point Habitat. Il offre, en outre, de nouveaux services.

La politique menée par la RATP a déjà permis, depuis 1953, de mettre à la disposition des agents près de 9 000 logements. Et on estime globalement à 75 % les agents, actuellement en service, qui ont bénéficié de l'aide de la RATP pour se loger, qu'il s'agisse d'attributions de logements sociaux, d'aides à l'accession à la propriété ou de prêts locatifs. Rien que pour l'année 1996, elle a attribué plus de 2 100 prêts, représentant une enveloppe de 88 millions de francs, ainsi que 916 logements face à une demande de près de 1 700 inscriptions.

Même si la situation de ses agents est nettement plus favorable que celle des autres salariés de l'Ile-de-France, la RATP a décidé d'améliorer encore ses services, afin de mieux répondre à leur demande en matière de logements et de prêts. Aussi, depuis le 20 mars, elle a ouvert le Point Habitat. Situé à la Maison de la RATP, il regroupe dans un même lieu les activités de l'Espace Habitat de PPP et celles de l'unité Logement de PAT.

Le Point Habitat est chargé de la prospection, de la gestion du parc de logements réservés auprès des organismes d'HLM et est attributaire des logements disponibles.

Il voit ses missions sociales renforcées avec une disponibilité accrue pour l'accueil, l'information, le conseil et la constitution des dossiers de demandes de logements, de prêts

services plus

et de cautions. A ce sujet, il traite les différentes demandes de logements jusqu'à la détermination, en termes de priorité et après enquête, de leur classement. Ce qui lui permet d'effectuer ensuite les attributions en fonction du parc disponible. Ainsi, le rapprochement de toutes ses activités permettra de traiter plus rapidement les demandes.

Au-delà de l'organisation interne, la RATP a demandé à sa filiale Logis-Transports d'accroître ses efforts d'acquisition de terrains et de construction de logements. Entre 1997 et 2001, Logis-Transports construira ainsi un millier de logements, dont 500 réservés aux agents de la RATP. En parallèle, Logis-Transports accentuera sa politique de réhabilitation de ses groupes immobiliers anciens et développera de nouveaux services pour ses locataires : gardiennage, isolations thermique et phonique, réfection de façades... Ainsi, en 1997, comme en 1996, la RATP réservera

250 logements neufs auprès des sociétés HLM. Compte tenu de la rotation, elle sera donc en mesure de proposer à ses agents environ 900 logements. Par

ailleurs, pour répondre à l'objectif du rapprochement domicile-travail, elle a déjà réservé 50 logements à Vitry-sur-Seine avant l'ouverture du centre bus.

Qui plus est, elle mettra en place de nouveaux services tels que l'accession à la propriété « à prix coûtant » sur le site du Hainaut, la vente de logements dans le patrimoine ancien, la création d'une bourse d'échange interentreprises et la réservation dans le patri- →

Le saviez-vous ?



- **La RATP n'est pas propriétaire de logements sociaux. Les logements qu'elle « réserve », dans le cadre du 1 %, le sont auprès des organismes d'HLM. Mais c'est elle qui effectue les démarches pour la réservation et l'obtention des logements auprès de ces organismes.**
- **Chaque année, entre les 250 appartements neufs livrés pour la première fois et les anciens qui se libèrent, la RATP attribue ainsi globalement 900 logements.**
- **Son parc dépasse maintenant 9 000 logements, dont 8 000 situés à Paris et dans la première couronne.**
- **Certaines catégories de personnel - chefs de station et agents des gares -, travaillant dans Paris, bénéficient d'une priorité pour les obtenir.**
- **La politique de la RATP en faveur du logement est présentée chaque année devant le conseil d'administration et le Comité Régie d'entreprise. Lequel, au travers de sa commission Logement, a l'occasion d'exprimer ses propres positions et réflexions relatives aux résultats et à l'évolution de cette politique.**
- **Logis-Transports, filiale de la RATP, a été créée le 16 février 1959.**
- **Son statut juridique, ses missions ainsi que ses modes de financement sont les mêmes que les autres sociétés d'HLM.**
- **Quand Logis-Transports construit 100 logements, les maires disposent d'un droit de réservation de 20 % et les préfets de 30 %. Il lui en reste donc 50 % pour les agents de la RATP.**
- **Aujourd'hui, son parc représente 3 700 logements.**

75 % des agents ont bénéficié de l'aide de la RATP pour se loger.

Satisfaction de la demande selon la catégorie

	Agents de station et de gare	Machinistes	Conducteurs	Autres agents d'exploitation	Agents de maintenance	Tertiaires	Agents de maîtrise	Cadres
Satisfaits	340	270	55	57	128	22	38	6
Inscrits	462	539	127	160	257	50	69	11

→ moine ancien d'autres sociétés telles que les fondations Rothschild ou Lebaudy, l'Opac de Paris et la société d'HLM 3F. Pour maintenir un niveau important de production de logements et d'attribution de prêts, en 1997, sa participation sera de 1,19 % de la masse salariale alors que l'obligation légale est de 0,45 % (voir encadré ci-dessous). En ce qui concerne les

Entre 1997 et 2001, Logis-Transports construira un millier de logements.

prêts, une enveloppe de 96 millions de francs est prévue en 1997. Toutefois, l'évolution ne peut plus passer par des financements supplémentaires, mais plutôt par un meilleur service rendu aux agents. Mais si, du côté de l'offre, on s'accorde à constater l'amélioration de la qualité des logements et l'augmentation de la surface par habitant, du côté de la demande, on constate, de plus en plus, une grande variété des structures familiales avec souvent une instabilité due aux évolutions de la vie actuelle : divorces, surendettements...

Mieux répondre aux attentes des agents, développer le dialogue pour les aider à élaborer des demandes réalistes, c'est le défi des équipes du Point Habitat.

À propos du 1% logement



Les entreprises employant plus de dix salariés doivent consacrer, chaque année, à l'effort de construction une somme représentant actuellement 0,45 % des salaires qu'elles ont versés au cours de l'année précédente. Près de mille organismes sont autorisés à collecter cette participation, mais, parmi eux, les Comités interprofessionnels du logement en collectent 90 %. Pourtant, avec le temps, plusieurs réformes ont affecté le 1 %. Ainsi, par étapes successives, entre 1971 et 1996, il a été réduit à 0,45 % pour le logement des salariés, le complément étant utilisé par les pouvoirs publics pour des actions de solidarité nationale. Alors que, dans le même temps, son champ d'intervention s'est considérablement accru. C'est ainsi que, depuis 1974, la participation peut, en plus, être investie dans l'acquisition et l'aménagement de terrains et la remise en état de logements anciens.

A chacun

Tous les trois ont effectué une demande de logements à la RATP.

Dans un délai de trois à seize mois, des appartements plus grands, pas trop chers leur ont été attribués.

Le témoignage de Stéphane, agent mobile sur la ligne 3, Christelle, agent de station sur la ligne 8, et Eric, machiniste au centre bus de Malakoff.

Stéphane Guillot a 27 ans. Il est agent mobile sur la ligne 3, célibataire et sans enfant. Christelle Ben Hadj a 27 ans. Agent mobile sur la ligne 8, elle est mariée et vient d'avoir un enfant. Eric Salmon a 31 ans. Machiniste au centre bus de Malakoff, il vit maritalement et a 3 enfants. Ils ont tous les trois fait appel à la RATP et obtenu un premier, voire un deuxième logement.

L'attribution, rapide.

De trois mois pour Christelle à seize mois pour Eric, ils reconnaissent tous qu'ils n'ont pas attendu trop longtemps. Même si « quand on attend, c'est toujours trop long, affirme Stéphane. Mais, ensuite, on est tellement content qu'on finit par oublier. Surtout, quand on se compare à nos amis qui se sont adressés à la Ville de Paris ».

L'emménagement, difficile.

Cette phase est difficile. Pour Christelle : « Avant que j'emménage, la société gérante, l'Opac, devait faire des travaux. Quatre mois après, ils n'étaient toujours pas faits. J'étais enceinte et donc obligée d'emménager. Or c'est justement cette période que l'Opac a choisie pour effectuer les travaux : sympa !... » « ... Moi aussi, poursuit Eric, lors d'une première location, la société gérante de la Ville de Bagneux devait refaire les parquets. Après de multiples réclamations, le parquet a bien été refait. Seulement, quand les grandes chaleurs sont arrivées, il s'est mis à gondoler. Aussi, à l'occasion de la naissance de mon

son toit



DUPUY/SG-AV

Christelle Ben Hadj :

« L'entreprise ne devrait pas livrer de logements sans les avoir visités et y avoir réalisé les travaux nécessaires. »

21

Le voisinage, parfois difficile.

Pour Christelle l'environnement est important, elle regrette le peu de contacts avec les locataires. Pour Eric, c'est un sujet sensible : « J'ai quitté en partie mon premier logement à cause de l'environnement qui devenait difficile : promiscuité, drogue, déprédation de matériel... Or, alors que ma deuxième demande concernait le Val-de-Marne, la RATP m'a proposé en Seine-Saint-Denis, à Montreuil, un vieux logement au rez-de-chaussée, sans volet et dans une impasse. J'estime que ma famille méritait mieux que cela et je l'ai refusé. Heureusement, j'ai enfin obtenu un cinq-pièces... à Bry-sur-Marne. On se demande si les attributeurs visitent les logements avant de les proposer. »

La qualité de la vie, essentielle.

« Pour moi, explique Stéphane, j'y ai beaucoup gagné. Avant, je n'avais qu'un 12 mètres carrés avec les W.-C. sur le palier, aujourd'hui, j'ai un 53 mètres carrés avec W.-C. à l'intérieur, une cuisine... Mais, surtout, je peux recevoir mes amis et vivre avec ma →



MARGUERITE/SG-AV

Eric Salmon :

« Après m'être battu, j'ai obtenu un cinq-pièces par Logis-Transports. Avec mon métier difficile, ça améliore ma vie. »

troisième enfant, j'ai décidé d'entreprendre une nouvelle demande de logement auprès de la RATP. Cette fois, je n'ai pas eu de problème avec la société gérante Logis-Transports. »

Les loyers, sympas.

Les trois collègues ont obtenu ce qu'ils souhaitent. Plus grand et moins cher. Même si Christelle regrette un peu son quartier de la Bastille : « Le quartier était sympa, mais je payais pour un 35 mètres carrés, 2 000 francs, aujourd'hui, mon loyer est de 2 700 francs... pour un 65 mètres carrés à Belleville. »

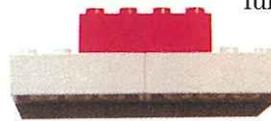
Se loger

De l'accueil de l'agent à l'attribution du logement en passant par les conseils et la liste des pièces à fournir, le nouveau parcours exemplaire du demandeur.

L'accueil

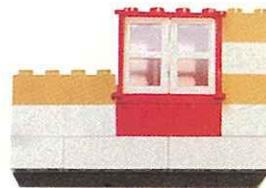
Le nouveau Point Habitat est situé au niveau - 1 du bâtiment A de la Maison de la RATP, à Lyon-Bercy. Il comprend deux services :

- l'information, la constitution de la demande de logement, de prêt ou de caution : ouvert le lundi, mardi, jeudi et vendredi, de 8 h 30 à 11 h 30 et de 13 h 30 à 16 heures (à 15 h 30, le vendredi). Le mercredi est réservé aux rendez-vous ;
- la prospection, la réservation des logements, l'attribution et la gestion du parc : uniquement sur rendez-vous du lundi au vendredi.



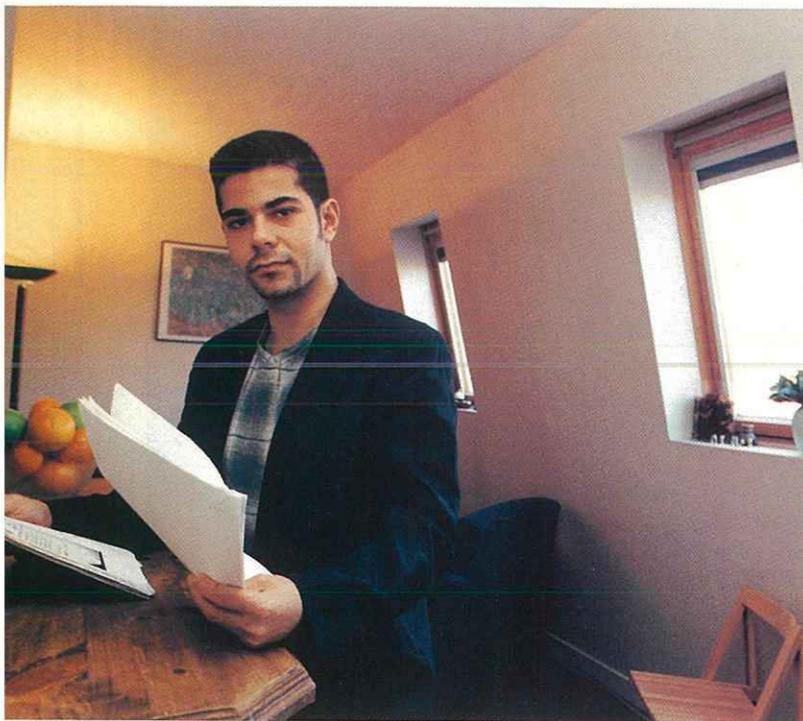
L'enquête

Suite à l'inscription de la demande de logement dans le fichier, une enquête est alors effectuée. Elle peut se réaliser par la fourniture de pièces administratives complémentaires, mais l'enquêteur peut être conduit à se rendre sur place si l'habitat présente une caractéristique particulière.



La notation

L'enquêteur attribue un certain nombre de points selon un barème établi par l'entreprise et la commission Logement du CRE. L'insalubrité du logement, la précarité de la situation du demandeur apportent un nombre de points élevés. D'autres critères sont évidemment pris en compte tels que la composition familiale, l'emploi (l'agent d'exploitation bénéficie d'une priorité). Le total de ces points permet d'établir ainsi un rang de classement des demandes.



MARGUERITE/SG-AV

Stéphane Guillot : « Avant, je n'avais qu'un 12 mètres carrés avec les W.-C. sur le palier, aujourd'hui, j'ai un 53 mètres carrés... Et je peux recevoir mes amis. »

→ copine. » « Après m'être battu, poursuit Eric, j'ai obtenu un cinq-pièces à Logis-Transports. Avec mon métier difficile, ça améliore ma vie. »

Les reproches, davantage d'accueil et plus de conseils.

Même s'ils reconnaissent être satisfaits des services de la RATP, ils regrettent quand même certaines insuffisances. « On remplit un dossier et, ensuite, on nous laisse sans nouvelles, dit Eric. Si on a besoin d'un renseignement, le téléphone sonne toujours occupé. Si on se déplace, on doit attendre longtemps. » Christelle pense que « l'entreprise ne devrait pas livrer de logements sans les avoir visités et y avoir réalisé les travaux nécessaires ».

Demain. Ils souhaitent davantage d'accueil, plus de conseils et, surtout, plus de disponibilité... Ce qui est l'objet de la nouvelle organisation du Point Habitat.

Satisfaction de la demande par type d'appartement

	F1	F2	F3	F4	F5
Satisfaits	84	325	329	162	16
Inscrits	68	526	388	559	134

Le circuit à suivre

Allô ! Point Habitat

Prêts, cautions, constitution des demandes de logements :

LAC B012, 54, quai de la Rapée, 75599 Paris Cedex 12.
tél : (01 44 6)8 21 48 - 8 26 28 - 8 30 33 - 8 30 57 - 8 36 26 - 8 39 59.
 • **Enquêteur : 8 35 20.**

Prospection, gestion du parc, attribution des logements :

LAC B021 (même adresse postale),
 • **Responsable des attributions :**
tél. : (01 44 6)6 42 36.
 • **Attributeurs : 6 42 46 - 6 42 47 - 6 42 52 - 6 44 88.**
 • **Sur rendez-vous, accueil et traitement des dossiers : 6 42 41.**



La proposition

Au fur et à mesure de la mise à la disposition des logements, le Point Habitat recherche dans le fichier des demandeurs, en fonction de la priorité donnée par le rang de classement, les candidatures dont les caractéristiques correspondent aux spécificités des logements. L'agent demandeur est ensuite contacté (par téléphone ou par courrier) et reçoit toutes les informations relatives au logement auquel il peut prétendre : lieu, montant du loyer, état, commodités... Si l'agent est intéressé, il peut alors le visiter.



Le dossier d'attribution

Si le logement convient, l'agent et le Point Habitat montent un dossier d'attribution : fiche d'état civil, bulletins de salaire des six

derniers mois, avis d'imposition des deux dernières années, justificatif du domicile. Ce dossier est alors transmis à l'organisme qui a informé la RATP de la mise en location (société HLM, office HLM...), pour passage en commission d'attribution. Les cas de refus existent, mais ils ne sont pas du fait de l'entreprise : surendettement non déclaré ou pièces non fournies...



Conseils

Dès que l'agent est contacté pour un logement, il doit très vite le visiter. En effet, la RATP a, en général, un mois pour attribuer le logement à un agent à partir de la date de réception du congé. Au-delà de ce mois, la RATP doit payer les loyers d'inoccupation pendant une période de un ou deux mois, car, ensuite, elle perd ce logement jusqu'à sa prochaine vacance. Avec la demande de logement ou de prêt, il convient de fournir les différentes pièces demandées – celles-ci seront rappelées dans un nouvel imprimé qui sera prochainement diffusé –, afin d'éviter des courriers inutiles destinés à compléter le dossier.

Seul un dossier complet est pris en considération. Les sociétés d'HLM ayant des moyens d'investigation certains, mieux vaut fournir toutes les pièces demandées.

Philippe Carron et Jacques Teixeira



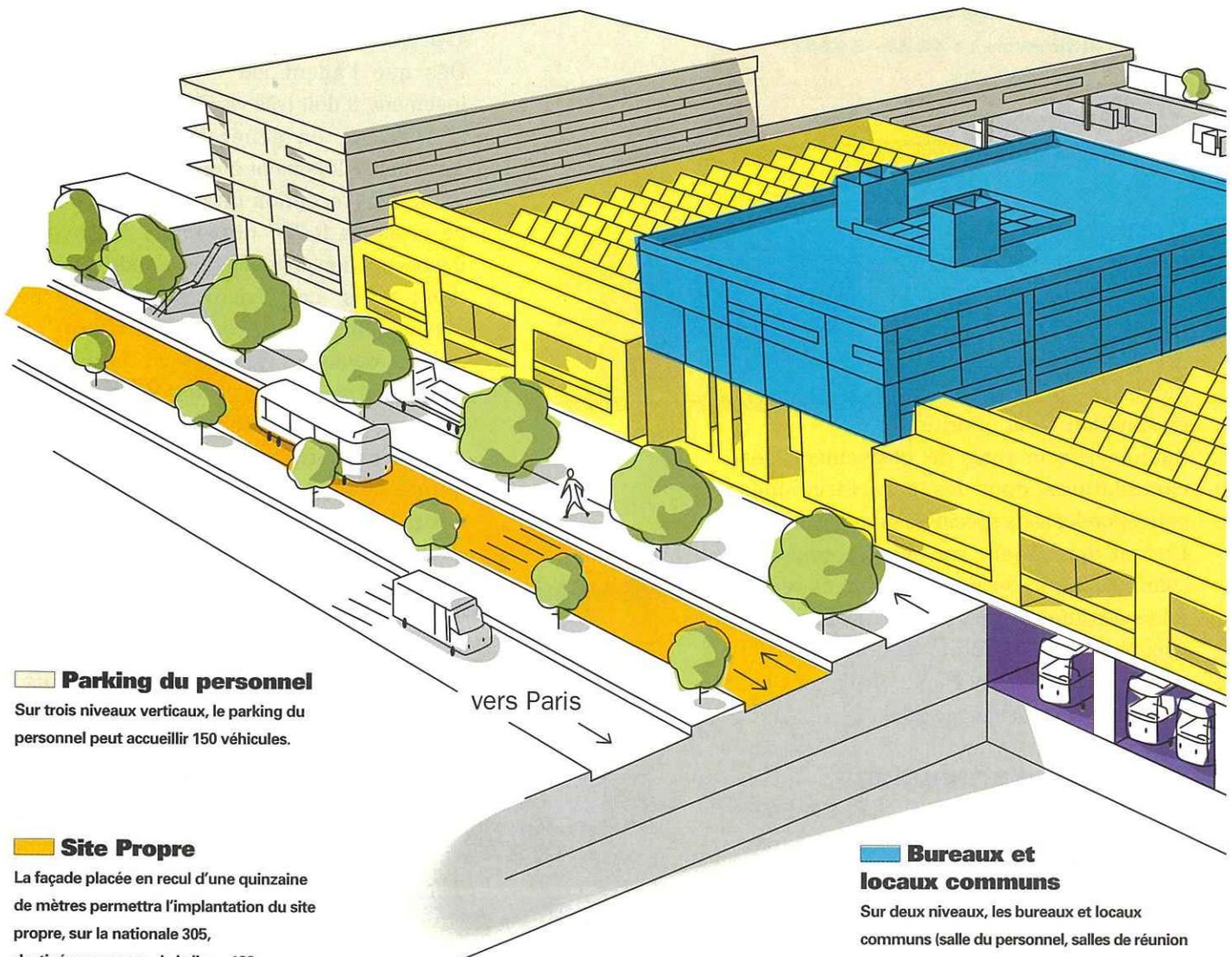
Satisfaction de la demande selon le secteur géographique

	Nord	N-E	Est	S-E	Sud	S-O	Ouest	N-O
Satisfaits	98	128	174	151	158	89	12	106
Inscrits	112	170	306	220	332	318	9	208

En 1996, 916 logements ont été attribués aux agents, dont 262 neufs. 75 % l'ont été aux catégories prioritaires et 95 % à des agents d'exécution, 4,2 % à des agents de maîtrise et 0,8 % à des cadres.

PLAN RAPPROCHÉ

Le futur centre bus de Vitry se distingue de ses vingt-deux confrères par plusieurs particularités. **Un remisage en sous-sol qui est une première en Europe. Une superficie étonnamment faible - 17 000 mètres carrés -, soit environ la moitié des surfaces habituelles pour un dépôt de cette capacité de remisage. Un contrôle d'accès à l'aide d'un passe sans contact. Enfin, sa création n'entraîne pas la fermeture d'un autre centre : il s'agit d'un remisage supplémentaire, qui permet de soulager d'autres centres bus devenus trop « à l'étroit » depuis le remplacement progressif des bus standard SC10 par les R312, ayant une longueur supérieure de un mètre. Originalité également avec un « look » hors du commun. Œuvre de deux architectes de la RATP - Thierry Bosquet et Daniel Farray (ITA) -, l'architecture traduit les exigences de la Ville : front bâti continu, surfaces vitrées et panneaux en béton blanc de type pierre reconstituée agrafée, qui offre un bel aspect tout en restant sobre. Economie et maîtrise des coûts ont permis de respecter l'enveloppe financière de 200 millions de francs, l'acquisition du terrain ayant coûté 42 millions de francs, un prix raisonnable pour un site aussi proche de la capitale. Ouverture du centre prévue au cours du dernier trimestre 1997.**



Parking du personnel

Sur trois niveaux verticaux, le parking du personnel peut accueillir 150 véhicules.

Site Propre

La façade placée en recul d'une quinzaine de mètres permettra l'implantation du site propre, sur la nationale 305, destiné au passage de la ligne 183.

Bureaux et locaux communs

Sur deux niveaux, les bureaux et locaux communs (salle du personnel, salles de réunion et vestiaires des machinistes) bénéficient d'une bonne luminosité grâce à un puits de lumière.

SUR VITRY

La carte d'identité du centre



Adresse : 141 à 167, boulevard de Stalingrad, à Vitry (à 2 km de la porte de Choisy).

Capacité : 200 bus de type R312.

Effectif prévu : 536 personnes dont 420 machinistes, 60 opérateurs MRB, 47 agents de maîtrise et 9 cadres.

Remisage : 12 lignes issues des centres d'Ivry (47, 125, 131, 132, 180, 182, 184, 186, 325), de Thiais (172 et 286) et de Fontenay (162).

Logement : 50 logements situés au centre-ville de Vitry sont réservés au personnel du centre.

Bloc atelier

Une vingtaine de postes de travail dans l'atelier de maintenance sont prévus et bénéficient notamment d'une importante luminosité grâce aux deux verrières.

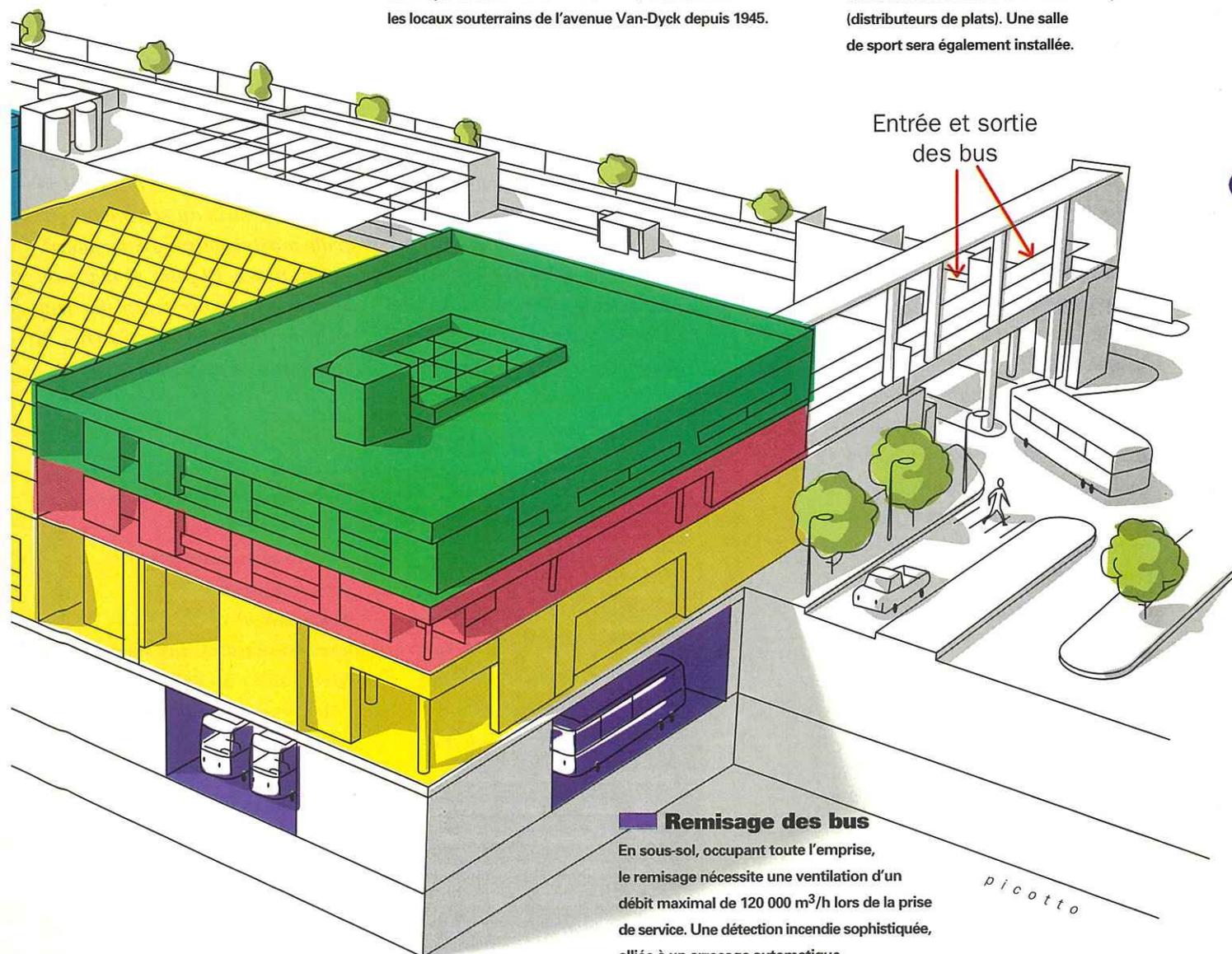
Certains équipements seront dotés de la télémaintenance : système permettant l'identification automatique des pannes.

Centre de perfectionnement technique et administratif

Le 2^e niveau accueillera le Centre de perfectionnement technique et administratif - le CPTA -, installé dans les locaux souterrains de l'avenue Van-Dyck depuis 1945.

Restaurant d'entreprise et salle de sport

Au 1^{er} niveau, le restaurant d'entreprise fonctionnera en restauration automatique (distributeurs de plats). Une salle de sport sera également installée.



Entrée et sortie
des bus

25

Remisage des bus

En sous-sol, occupant toute l'emprise, le remisage nécessite une ventilation d'un débit maximal de 120 000 m³/h lors de la prise de service. Une détection incendie sophistiquée, alliée à un arrosage automatique depuis le plafond, assure une parfaite sécurité.

premier bilan

La cessation progressive d'activité, mise en place en août 1996, a une double mission : mieux préparer la retraite et favoriser l'embauche des jeunes. Ce dispositif connaît un démarrage plutôt lent. Pourtant, les agents qui ont fait ce choix l'apprécient.

Mise en place à partir du 1^{er} août 1996, la cessation progressive d'activité (CPA) rencontre, pour le moment, un succès limité auprès des agents : en janvier 1997, soixante-deux contrats ont été passés, mais plusieurs dizaines d'autres étaient en préparation. D'ailleurs, les signataires inscrits dès l'origine se montrent à l'usage satisfaits. « Dès le départ, nous nous sommes portés candidats. » Françoise Linet travaille à l'unité Paye du département des Ressources humaines et son mari, Jean-Louis, un ancien de Mozart, est agent de maîtrise à la maintenance du patrimoine (ESE). Ils ont choisi le rythme de quinze jours travaillés suivis de quinze jours de repos. « Nous voulons mieux profiter de notre vie, les trajets domicile-travail deviennent fatigants et, comme nous n'avons pas d'enfant, nous pouvons donc supporter la réduction à 70 % du salaire. A notre âge, au-delà de la cinquantaine,

la CPA permet de se préparer à la retraite, sans couper brutalement avec la Régie. Cela nous offre la possibilité d'aller dans l'Indre et d'être plus proches de nos parents et amis. Et puis, si cela peut donner un coup de pouce à un jeune... » Un argument primordial pour Louis Aubry, 52 ans, ouvrier qualifié électromécanicien à ESE : « C'était un choix incontournable, car il permet l'embauche de jeunes en cette période de grand chômage. De plus, je suis adhérent à la CFDT et mon syndicat a signé cet accord. Je subis une perte de salaire, aussi j'ai choisi de surcotiser pour compenser le déficit de mes points retraite. Certes, ma femme ne travaille pas, mais nos trois enfants ne sont plus à charge. »

Pas de problèmes pour occuper son temps libéré, Louis Aubry se partage entre l'animation de sa copropriété, comme syndic bénévole, et sa passion, le reboisement.

Savoir gérer son temps de travail

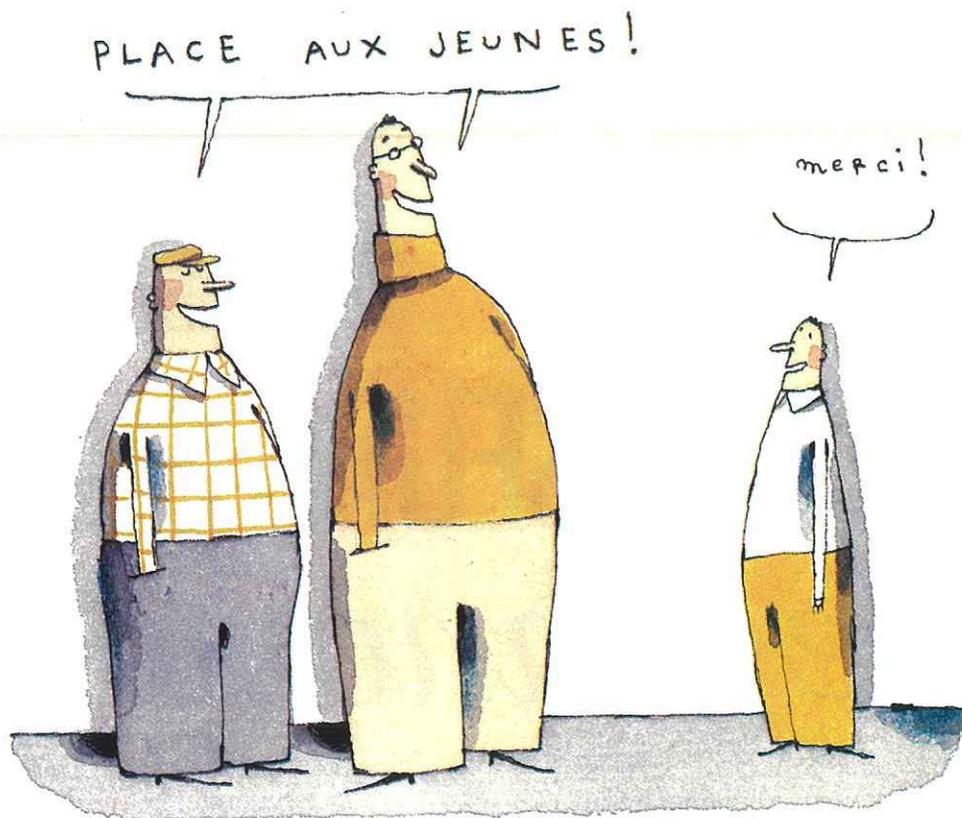
Claude Fourquet, inspecteur HSCT à SEC, explique : « J'aurais préféré la retraite anticipée, mais cela n'existe plus, alors j'ai choisi la CPA. Mon travail a beau m'intéresser, je n'ai pas eu le déroulement de carrière que j'espérais : cela fait vingt-trois ans que je suis au sommet de la grille maîtrise sans avancement. J'en ai assez. Et puis, je n'ai pas à surcotiser pour compléter ma retraite, car à 55 ans j'aurai le maximum d'annuités. »

La CPA en sept points



- Travail à mi-temps ;
- 70 % du salaire (rémunération statutaire, primes d'emploi et de résultat) à partir de 50 ans et 75 % à partir de 55 ans ;
- Possibilité de surcotiser afin d'obtenir le nombre d'annuités nécessaire pour permettre une retraite à taux plein. La part patronale correspondante est prise en charge par l'entreprise ;
- Contrat entre l'agent et sa hiérarchie précise les conditions d'application du mi-temps (journée, semaine, mois ou année) ;
- Contrat irréversible, sauf cas particuliers liés à des circonstances exceptionnelles, qui pourront faire l'objet de dérogation ;
- Recrutement d'un jeune sous statut RATP à temps plein pour deux départs en temps partagé ;
- Mesure à laquelle les agents pourront souscrire jusqu'au 1^{er} mai 1999, et au-delà si l'accord est reconduit.

ESSIVE D'ACTIVITÉ :



Le choix fait, il a fallu trouver un équilibre entre les souhaits personnels et l'organisation du service. La plupart des agents ont choisi des alternances longues, de plusieurs mois, d'autres comme les interviewés ont préféré des alternances courtes, une semaine ou deux, pour éviter des ruptures trop importantes avec le monde de l'entreprise. Pour Françoise et Jean-Louis, « il faut veiller à ce que cela ne devienne pas une charge supplémentaire pour les collègues, même si ces derniers n'hésitent pas à donner un coup de main. Alors, on s'arrange parfois au niveau des plannings... » Ce que Claude Fourquet résume par « on est débordé au boulot, on est débordé chez soi ». Pour Louis Aubry, la CPA pose la question de la gestion

du temps de travail dans l'entreprise : comment s'organiser différemment sans que la production n'en souffre. Si la décision de CPA reste a priori irréversible, il est toujours possible de rediscuter son organisation dans le temps.

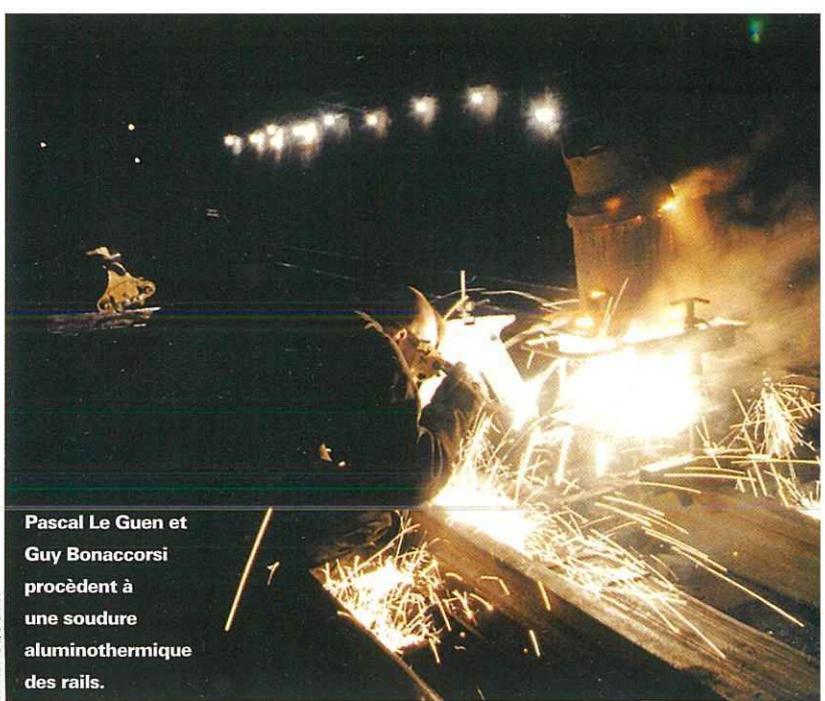
Déjà dix-sept embauches de jeunes

Alors, comment peut-on expliquer le démarrage plutôt lent de la CPA ? Il semble d'abord lié à la nouveauté du dispositif et à un manque d'information. « La CPA peut s'étendre sur dix ans, car elle concerne surtout les agents susceptibles de partir à la retraite vers 60 ans, explique Claire Xavier, responsable du projet à DRH. D'où des craintes sur l'organisation et le contenu du travail, le déroulement de

carrière... La CPA pâtit aussi de la mauvaise image du temps partiel dans l'entreprise. Parfois, les agents hésitent à se renseigner, par crainte de se signaler à leur hiérarchie. » La plupart des dix-sept embauches de jeunes sont déjà réalisées, en plus du plan de recrutement initial. « L'accord Génération solidaire pour l'emploi des jeunes, précisait que les embauches seraient réalisées en priorité dans le même secteur d'activité et dans la même catégorie que ceux des candidats, explique Claire Xavier. Et la commission de suivi de l'accord y est particulièrement attentive. » Mieux préparer sa retraite, favoriser l'embauche de jeunes : une mesure dans l'air du temps ●

Yvonne Kappès-Grangé

Les poseurs de voie de Métro République-Nuit ont l'esprit d'innovation. En permanence, ils inventent des appareils qui facilitent leur travail. Le challenge 1996 les a d'ailleurs élus « équipe la plus innovante de l'année ».



Pascal Le Guen et Guy Bonaccorsi procèdent à une soudure aluminothermique des rails.

CHABROL/SG-AV

LES POSEURS SUR LA VOIE *de l'innovation*

28

L'équipe des poseurs de voie de République-Nuit, de gauche à droite : Guy Bonaccorsi, Thierry Morinet, Jean-Claude Tardat, Pascal Le Guen et Fabrice Guibora.



CHABROL/SG-AV

Le 24 janvier, les poseurs de voies de République-Nuit étaient à l'honneur. Ils venaient de remporter le challenge 1996 de l'équipe la plus innovante de l'année¹. « Pour avoir, face à un problème complexe, imaginé des solutions simples et ce, dans un souci constant d'améliorer les conditions de travail et la sécurité », commente René Le Port, responsable de l'entité. Citons, entre autres innovations, le support de chalumeau dégourdisseur. « Lorsque l'on doit souder bout à bout des rails de

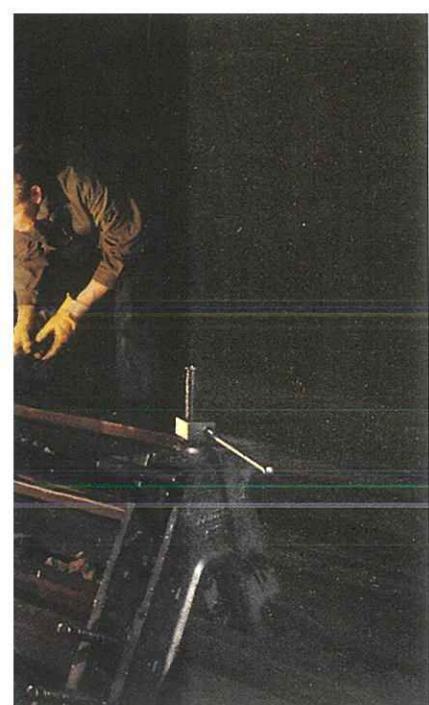
traction, l'opération de préchauffage est déterminante pour la qualité de la soudure, expliquent Jean-Jacques Heuze et André Le Nocher. *Effectuée au chalumeau, l'opération dure cinq minutes. Mais cinq minutes à bout de bras, un chalumeau, c'est lourd ! Il fallait donc trouver une astuce. C'est fait, grâce à la mise au point d'un support spécialement adapté au rail traction et offrant, en plus, des possibilités de réglage précis sur ses deux axes : vertical et horizontal.* »

Comme quoi, le métier de « poseur » exige une bonne condition physique, et aussi d'être créatif. Pour René Le Port : « C'est justement en raison de ces difficultés que nous sommes amenés, en permanence, à réfléchir sur nos conditions de travail. Et, par conséquent, à inventer des appareils qui nous rendent la vie plus facile. »

Mais d'autres raisons peuvent aussi bien justifier cet engouement à innover.

Dépasser ensemble nos difficultés

« En fait, intervient Jean-Claude Delourme, le métier de poseur a pour origine la SNCF et, donc, les entreprises qui fabriquent l'outillage, le font pour l'environnement SNCF. Ce qui le rend d'utilisation difficile à l'échelle du métro. A moins d'être créatifs pour l'adapter à notre milieu. » Qui plus est, l'esprit d'équipe qui prédomine chez le poseur... « nous porte à débattre pour trouver les moyens de surmonter nos difficultés, poursuit Jean-Claude Delourme. Ajouté à la diversité de nos origines professionnelles : mécanicien, électricien, soudeur, charpentier, cuisinier... tout cela fait qu'il est

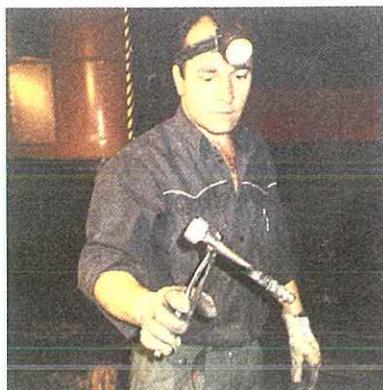


rare qu'un obstacle ne trouve pas sa solution par une innovation. » Enfin, l'implication de l'encadrement. « *Dès qu'une innovation est dans l'air, l'encadrement descend sur le terrain et, avec l'aide de la cellule Innovation², il la soutient pour la mener à son terme* », précise René Le Port.

Mais, déjà, les poseurs poursuivent leurs recherches. « *En ce moment, nous testons un chariot pour transporter nos outillages dans les escaliers du métro. De même que nous travaillons sur un palonnier de déchargement d'aiguilles* », conclut Jean-Claude Delourme. Il est vrai qu'une aiguille pèse plus d'une tonne ●

Jacques Teixeira

1. Le challenge Innovation a eu lieu pour la première fois en 1996. 2. La cellule Innovation du département ITA a été créée en 1995.



Thierry Beauvir et son innovation, l'extracteur de tire-fond cassé.

Un poseur de voie récompensé

Le 24 janvier, pour la première fois, le département ITA récompensait deux innovations, parmi dix-huit sélectionnées au cours de l'année 1996. C'est Thierry Beauvir, poseur de voies à République-Nuit qui a reçu le Prix spécial, pour une nouvelle méthode d'extraction des tire-fond cassés, « récompensant une innovation simple et intelligente que l'unité Voie attendait depuis longtemps », commente Francis Guittonneau, directeur de ITA. Quel était auparavant le problème ? « Il arrive fréquemment que les tire-fond – sortes de grosses vis qui fixent les rails aux traverses – cassent. Il faut donc les changer, confie Thierry Beauvir. L'opération consiste alors à percer la tête avec un foret de 8 millimètres, à la tarauder et, enfin, à l'extraire à l'aide d'un tourne-à-gauche. » Cette opération est complexe et, pis, elle échoue une fois sur deux. Elle est longue et fatigante. La nouvelle méthode consiste à introduire dans l'orifice laissé par le tire-fond cassé un tube, dit « de chauffage », et de le souder au tire-fond en introduisant une baguette de soudure. Un écrou ayant été soudé, au préalable, à l'extrémité du tube, il suffit alors de dévisser l'ensemble à l'aide d'une clé à tire-fond. « Cette idée m'est venue vers la fin de l'année

1995. Mais je l'ai d'abord testée chez moi, dans mon garage. C'est ensuite que je l'ai présentée à mes collègues et à l'encadrement. » Opération réussie, puisque maintenant on peut extraire jusqu'à trente tire-fond au cours d'une nuit, soit dix fois plus qu'avant.

Penser au service social

Face à des situations familiales et à une législation qui se complexifie, les agents se trouvent souvent démunis, par manque d'informations simples. Partant de ce constat, le service social de la RATP relance une information, particulièrement sur le droit de la famille. Autour de ce thème générique, le service social peut décliner ensuite des sujets précis et s'organiser, autour de trois formules. Il peut proposer, comme à MRB et MRF, un affichage puis, pendant quinze jours, des panneaux d'exposition, accompagnés d'une permanence des assistantes sociales et d'un juge. Autre solution, choisie par le RER ligne B en gare de Massy, une rencontre plus ponctuelle, sur la journée, autour d'une exposition. Une permanence des assistantes sociales peut se tenir régulièrement. Sur le secteur nord de la ligne 4, elle se tient une fois par trimestre, au centre de liaison, pendant une journée afin de toucher les agents des trois services. Dans tous les cas, l'examen de situation particulière se fait sur rendez-vous. L'un des objectifs est de s'adapter aux contraintes de l'exploitation pour contacter le maximum d'agents. Avec un message : « C'est lorsque tout va bien qu'il faut prévoir l'avenir. »
Contacts : Service social, PPP, tél. : (01 49 2) 8 16 22.
Conseil juridique sur le droit de la famille : rendez-vous au secrétariat du service social.



Jean-Jacques Heuze, l'inventeur du support de chalumeau.

lire, voir, écouter

Peinture acrylique, 5 x 1,70 m.



Un geste chevaleresque

Avant de quitter Point-du-Jour pour partir à Belliard, Marie-Elisabeth Altabe, machiniste hors ligne, a fait un beau cadeau à son centre : une fresque pour décorer l'entrée. « Le projet, proposé par le centre, m'a plu. C'est la première fois

que je réalise une toile aussi grande. Et ce sont mes collègues qui ont choisi le thème – des chevaux –, parmi différents tableaux que j'avais exposés au centre », explique Marie-Elisabeth. A admirer à Point-du-Jour.

Concours transports : le livre 1996

Le catalogue des soixante-dix meilleurs clichés du Concours européen de la photo 1996 vient de paraître. Au détour de ses pages, vous pourrez y retrouver de nombreuses photographies réalisées par des agents de la RATP. Pour découvrir leur regard sur le monde des transports publics, il vous en coûtera 60 francs.

Contact : Association européenne des journalistes ferroviaires, tél. : 01 46 22 53 71.



Regards d'artistes sur le métro new-yorkais



Spurance Murdoch Benton : les travailleurs, matin. Lithographie, 1936.

dans leur vie quotidienne. A voir particulièrement les œuvres de Letterio Calapai ou de Hubert Mesibow consacrées au métro new-yorkais.

Catalogue, 152 pages, 150 francs, musée-galerie de la Seita, tél. : 01 45 56 66 34.

De l'Amérique de la dépression, notre mémoire a retenu surtout le krach boursier du 24 octobre 1929. Vous pourrez trouver, en feuilletant le catalogue de l'exposition *l'Amérique de la dépression, artistes engagés des années 30*, un autre regard, celui de dessinateurs et de graveurs témoins des difficultés de la condition des ouvriers

portrait

Un secouriste planétaire

Cyclones, tremblements de terre, inondations... Le technicien de catastrophe peut être appelé à tout moment pour porter secours aux victimes de ces drames, quel que soit le lieu de la planète. Philippe Ricros, machiniste au centre bus de Pavillons, fait partie de ces sauveteurs bénévoles affiliés au Corps mondial de secours (CMS), une organisation non gouvernementale à vocation humanitaire. « Secouriste de base en 1982 », Philippe Ricros intègre le CMS en 1989. « Pour en faire plus », ajoute-t-il. Avec une solide formation, il devient technicien de



Au premier plan Philippe Ricros lors des inondations dans les Ardennes en 1995.

catastrophe. Un travail de « pro ». Au Bangla Desh en avril 1991 (cyclone), à Vaisons-la-Romaine en 1992, dans la Sarthe et les Ardennes en 1995 pour des inondations, Philippe apporte assistance aux sinistrés. Jusqu'à épuisement. « C'est très dur physiquement et psychologiquement... On travaille en équipe. Notre religion : la solidarité. Notre récompense : la reconnaissance de notre dévouement. » Les missions, les stages de remise à niveau et les entraînements sont pris sur ses congés et ses deniers. Un cœur gros « comme ça ». Contact : Jean-Claude Cantin, chargé des interventions et relations extérieures du CMS, tél. : 01 40 07 29 29, heures de bureau.

L'ÂGE D'OR *des attelages*

Outil de travail de la Compagnie générale des omnibus, utilisé longtemps par les compagnies de tramway, le cheval est la plus ancienne conquête des transports parisiens.

De 4 700 chevaux logés dans les trente-cinq dépôts de la CGO en 1856, la cavalerie progresse à 9 000, après 1871, pour atteindre les 16 500 unités au début du siècle. En 1902, les voitures à traction hippomobile sont au nombre de 684 sur les lignes omnibus et de 208 sur celles de tramway. L'achat des chevaux et leur entretien représentent environ la moitié des dépenses de la CGO à la fin du XIX^e siècle. La cavalerie doit se renouveler d'environ 7 ou 8% chaque année : la compagnie achète des chevaux âgés de 4 à 9 ans, les animaux plus jeunes demandant une trop longue période de formation à l'attelage. Ils assurent un service de trois à sept ans, au rythme de dix-sept ou dix-huit kilomètres par jour, soit quatre heures de travail.

Il existait des dépôts immenses, comme celui de Bastille, sur

Les percherons ont la préférence des exploitants en raison de leur robustesse, mais la compagnie acquiert également d'autres races dans le pays de Caux, les Ardennes et le Berry.



l'emplacement de l'actuel immeuble Bourdon – 11 000 mètres carrés, moitié cours, moitié bâtiments –, qui accueillait 1 102 chevaux. Les chevaux fatigués et convalescents étaient « mis au vert » à la ferme de Claye-Souilly, en Seine-et-Marne. Au moment de la réforme, la moitié des bêtes étaient vendues à la boucherie, tandis que les plus solides étaient acquises par des cultivateurs de banlieue ou par des commerçants. Leur disparition fut brutale. De l'introduction du moteur à essence, en 1906, à leur départ de la scène des transports publics urbains parisiens, sept ans à peine s'écoulèrent.

L'absence de mouvements de personnel au sein de la CGO, dans l'immédiat avant-guerre, laisse supposer que la reconversion des personnels de l'exploitation et des dépôts se fit sans trop de heurts ●



Cocher en 1862.

2163. PARIS (XVII^e Arr^t). — Dépôt des Omnibus



Le dépôt de Clichy (vers 1900) avait pour particularité l'installation d'écuries au deuxième étage, tandis que le personnel occupait l'étage supérieur.

Où sont les tulipes bleues ?



« Dites-le avec des fleurs » :

Mais, ne promettez pas un bouquet de tulipes bleues, vous seriez bien en peine d'en trouver...

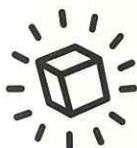
La célèbre chlorophylle donne aux feuilles et aux tiges leur couleur verte. **D'autres pigments parent les fleurs de multiples couleurs.**

Mais la tulipe ne sait pas fabriquer le pigment bleu !

Il lui manque une substance indispensable à cette synthèse.

La tulipe n'est pas la seule fleur à avoir un défaut dans sa palette de couleurs : l'iris est privé de rouge, et les pivoines de jaune. L'aviez-vous remarqué ?

Ne confondez pas bleu et violet : les tulipes violettes existent bel et bien. Pour la tulipe bleue, patience... les chercheurs pourraient arriver à la créer.



Centre de Vulgarisation de la Connaissance

unité des universités Paris XI et Paris VI avec le soutien du CNRS et de France-Télécom.
Avec la participation du ministère chargé de la Recherche (DISTNB).

Questions ? Suggestions ? tél. : 08 36 67 00 58 (1,49 Fttc/min)

