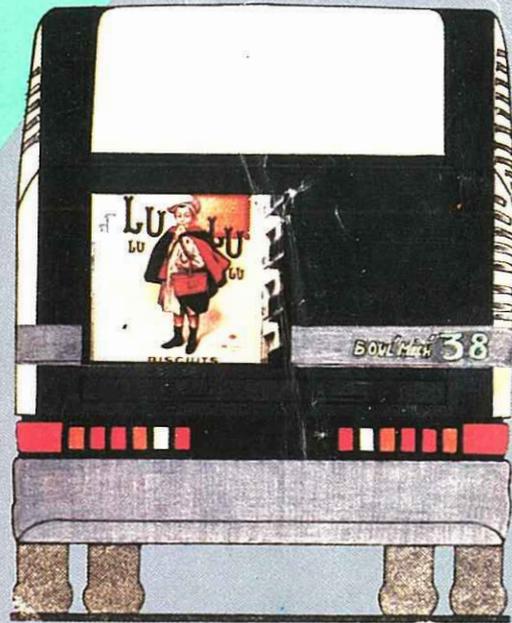
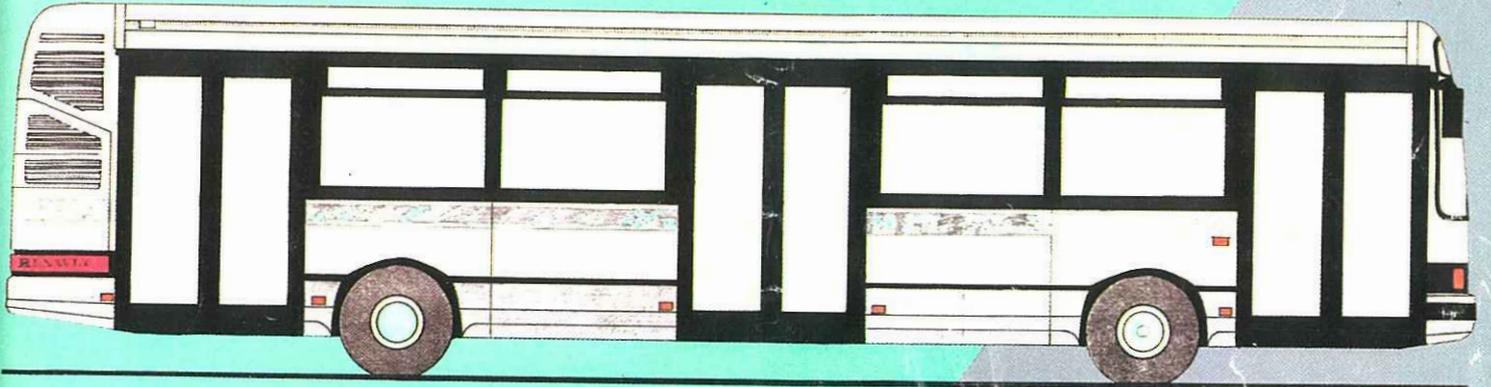


ENTRE

# Les lignes

RATP



LE TUBE



LE BOA



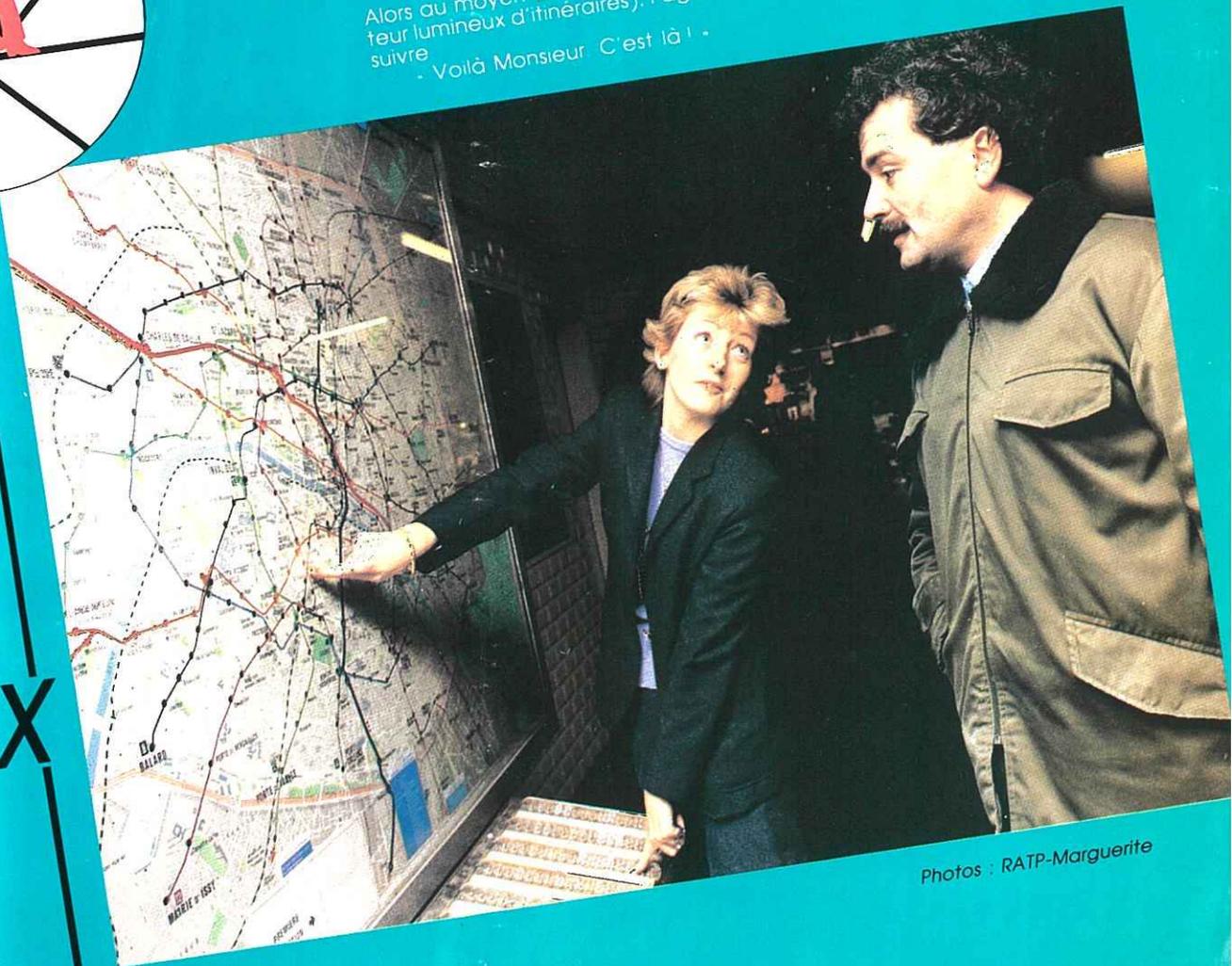
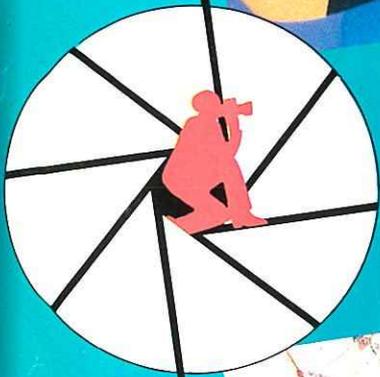
LE R 312





## C'est là !

- Pour aller à la Concorde, s'il vous plaît ?
- La rue de Rennes, c'est où ?
- Pour informer un voyageur, rien de tel que de joindre le geste à la parole. Alors au moyen d'un simple plan pliant ou grâce au célèbre PILI (plan indicateur lumineux d'itinéraires), l'agent de station montre au voyageur le chemin à suivre.
- Voilà Monsieur. C'est là !



# RÉFLEX

Photos : RATP-Marguerite

# SOMMAIRE

## Magazine

4

**MÉTRO BOA** : le prototype part en essai ; mais en attendant, il fascine les enfants.

8

**TUBE** : tempête en vidéo. Une nouvelle relance pour 6 mois, mais dans quel but ?

12

**3615 RATP** : pour tout savoir sur la Régie grâce au Minitel.

14

**Trafic 1987** : + 0,8 % et les chiffres par réseau.

15

**R 312** : un nouveau bus dans la ville. Bientôt sur la ligne 38, découvrez-le en avant-première.

20

**Échec au feu** : après Londres, le point sur la prévention incendie dans le métro de Paris.

## Actualités

23

Les actualités d'*Entre les lignes*, c'est **ACTUELL** : une nouvelle formule : des faits, des gens, des activités, de l'insolite.

Ont participé à ce numéro :  
Maurice Léger, Gérard Luche.

**Première**  
**Dernière**

Le nouveau bus R 312...  
D'après l'affiche d'Ecom Univas

## INFORMEZ

**VOUS**

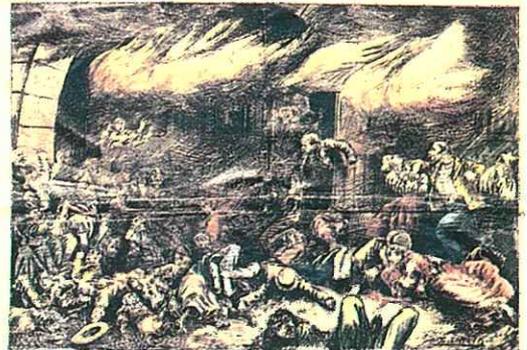
**NOUS**

JOURNAL  
TÉLÉPHONÉ  
**24444**

POUR LES ACTUS  
J. MARION tél. 24132  
POUR LE 4444  
P. BEGUE tél. 24352

## ÉPOUVANTABLE CATASTROPHE

Le Feu au Métropolitain - 84 morts.



*(Faint, illegible text, likely a reproduction of a historical newspaper article or report about the Couronnes fire.)*

### ÉCHEC AU FEU

L'accident de Couronnes vu par un « canard » de l'époque. Avec l'aimable autorisation de la librairie Santon, 53 bis, quai des Grands-Augustins, Paris 6<sup>e</sup>.

**ENTRE LES LIGNES**  
N° 110  
Mars 1988

**Journal mensuel d'information  
du personnel de la RATP**

**Rédaction :**  
53 ter, quai des Grands-Augustins  
75006 PARIS. Tél. : 40-46-43-52

**Directeur de la publication :**  
Jacques Barrau de Lorde  
**Rédacteur en chef :** Christian Chamereuil  
**Rédaction :** Pascal Bègue, Simone Feignier,  
Jacques Marion, Jean Tricoire

**Photographies :** N-Audiovisuel  
Centre de production audiovisuel RATP

N° ADEP 1791



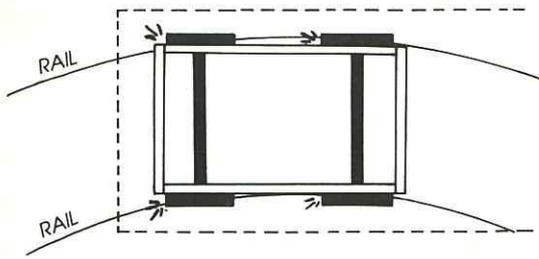
Membre de l'Union des Journalistes  
et Journalistes d'Entreprise  
de France UJEF

**Maquette :** P. Print  
**Imprimerie :** Avenir Graphique

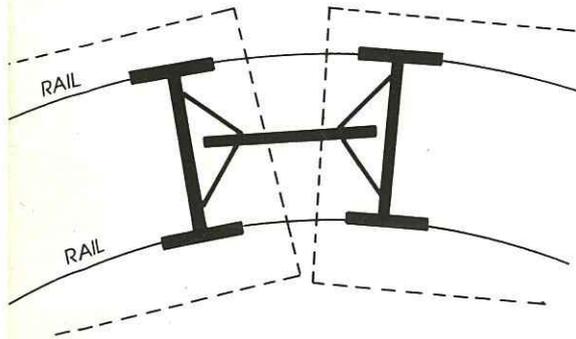
Les opinions ou affirmations citées dans les articles  
ou reportages d'*Entre les Lignes* n'engagent que la  
responsabilité de leurs auteurs.

# BOA : UN MÉTRO SUR SARA MPEDE

DU BOGIE À ESSIEUX FIXES...



... AUX ESSIEUX ORIENTABLES



**D**epuis plusieurs années, avec l'aide des constructeurs de matériels ferroviaires, la RATP développe sa recherche sur le métro du futur. Le produit fini (ou presque) est un train à essieux orientables et intercirculation : le BOA. Les essais actuels doivent tester l'endurance des divers éléments innovants et ainsi permettre de passer du stade de l'expérimentation à celui de la construction en série.

## Pourquoi un nouveau métro ?

Après plus de trois quarts de siècle de bons et loyaux services, les rames Sprague-Thomson quittaient les voies du métro parisien. De nouveaux matériels les remplaçaient au fur et à mesure de leur disparition, allant du plus ancien — le matériel articulé (MA) — au plus récent — le MF 77.

Cependant, appliquant le principe « qui n'avance pas, recule », le Service du matériel roulant décidait de réfléchir dès le début des années 1970, au matériel du futur, c'est-à-dire à l'horizon 2000.

Cette démarche s'intégrait parfaitement à une réflexion prospective plus vaste sur le devenir du transport urbain.

Le problème du roulement apparut alors comme le premier à traiter. Depuis de nombreuses années en effet, cette extraordinaire mais parfois difficile liaison entre la roue et le rail était l'objet d'études et de recherches afin de réduire, voire supprimer, les conséquences néfastes du « défaut de radialité des essieux de bogies en courbe ». Une expression qui mérite quelques explications.

A de très rares exceptions — les trains TALGO ou le VAL — les véhicules voyageurs ferroviaires modernes reposent sur des bogies à deux essieux. Or, dans les courbes, notamment de très faible rayon comme on en trouve au métro de Paris, les roues ne sont pas tangentielles au rail et « l'attaquent » (voir schéma). Cela entraîne des usures du rail en courbe et des crissements métalliques désagréables pour les voyageurs et éventuels riverains.

Par ailleurs, les deux roues d'un essieu étant calées sur celui-ci, leur vitesse de rotation est identique. Dans les courbes (toujours elles), une des roues glisse, le chemin à parcourir étant plus long sur le rail extérieur. Ici, aussi des phénomènes d'usure apparaissent, voire des arrachements de métal.

La solution à ces problèmes consista alors à équiper les véhicules d'essieux orientables, donc se positionnant bien par rapport au rail, et munis de différentiels comme sur les automobiles.

Se posa rapidement la question du nombre d'essieux à disposer sous chaque voiture. En raison des divers paramètres devant être pris en compte — charge à l'essieu admissible, masse transportée, gabarit des tunnels, etc. — la construction d'une voiture de dix mètres reposant sur deux essieux s'avéra parfaitement possible, d'autant que la suppression des bogies entraînait une diminution sensible du poids des rames. Cependant, à chaque extrémité de rame, un « bissel » de guidage (ou faux bogie) s'avéra indispensable afin d'éviter tout risque de déraillement.

Avec ce système, le débattement latéral des caisses dans les courbes devant être faible, une intercirculation réelle pour les voyageurs sembla possible, assurant la continuité de l'espace tout au long du train.



— Le BOA aux ateliers Vaugirard.

Photos : RATP ARDAILLON

## Du concept à la réalité

Une fois les principes énoncés, il fallait en vérifier la faisabilité et la fiabilité. La RATP n'était d'ailleurs pas la seule à se lancer dans de telles recherches. Des expérimentations similaires existaient au Canada, en Afrique du Sud, en Grande-Bretagne ou en Allemagne fédérale.

Un premier stade consista à faire circuler en 1983 deux « poutres sur rail » de 10 m de long, à essieux orientables, alors que parallèlement débutait la construction par les ateliers RATP d'un train BOA à trois caisses. En février 1985, ce matériel commençait ses essais, essais qui se terminèrent fin 1986. Les résultats obtenus semblèrent être à la hauteur des espérances. Les essieux se plaçaient en position radiale quel que soit le rayon de la courbe et les crissements métalliques disparurent. Les efforts sur la voie furent divisés par deux. La seule intercirculation montée (RATP) se comporta bien. Seules les commandes de traction-freinage nécessitèrent l'équipement en système d'antienrayage (blocage) et d'antipatinage performants.

En 1987, une quatrième voiture était rajoutée afin de constituer un train comportant trois intercirculations. Trois constructeurs français — Faiveley, ANF et Alstom-Atlantique — proposèrent des systèmes différents. Ce nouveau BOA reprit ses essais en ligne le 15 décembre 1987, afin de tester en endurance le roulement du faux bogie d'extrémité, les intercirculations, les nouvelles portes en plastique, l'attache des sièges, etc. Ces essais devaient se terminer en mars. Aménagé intérieurement, ce train devra être une vitrine de la technologie française et du savoir-faire de la RATP. Il circulera sans voyageur pendant les heures creuses à partir du mois de juin. Dès la rentrée, il devrait transporter ses premiers clients afin d'en recueillir les impressions.

Cette campagne d'endurance devrait durer toute cette année. En 1989 un prototype industriel d'équipement de traction-freinage sera monté sur un demi-train (deux voitures), comprenant bien entendu quatre essieux orientables dont deux avec bissel de guidage. Tout cela devrait alors ressembler sensiblement à ce que pourrait être le MF 88.

Jean TRICOIRE

## La nuit serpentine

Porte de Versailles. 0 h 43. Sous la responsabilité de M. Charlat de FR, le train BOA démarre du trottoir de manœuvre juste après le passage de la rame 1239, balai de la voie 1 en direction Porte de la Chapelle. Une nouvelle nuit d'essais commence. Il s'agit cette fois de tester le comportement de l'intercirculation ANF. Destination : la boucle de Porte Dauphine sur la ligne 2. C'est là que tout passe ou tout casse.

A Montparnasse, les derniers noctambules du métro s'étonnent à peine de ce train qui leur semble à la fois étrange et familier. Le BOA stationne à quai avant de prendre le raccord vers la ligne 4. Ligne sur pneu, elle impose donc l'utilisation de frotteurs appropriés dont le train est équipé. La manœuvre réalisée, le BOA s'engage sur la ligne 4.

La première série d'essais en ligne débute. Il s'agit pour les techniciens des ANF de mesurer le déplacement latéral de l'intercirculation, de sa compression et de son extension dans les courbes et éventuellement de ses vibrations.

En route donc vers Gare du Nord. Le BOA croise les premiers trains Sprague de travaux presque arrivés à pied d'œuvre... deux époques de matériel. Une pointe à 50 km/h entre Saint-Placide et Saint-Sulpice, puis entre Réaumur-Sébastopol et Château d'Eau. Le BOA prend soudain un jeu latéral qui semble trop important ; attention au passage en station de ne pas cogner le quai. Il faudra revoir cela ; mais peut-être la voie n'est-elle pas aussi innocente qu'il y paraît.

A 1 h 50, le train d'essai se trouve entre les lignes 4 et 2. Opération frotteurs car nous revenons sur une ligne fer.

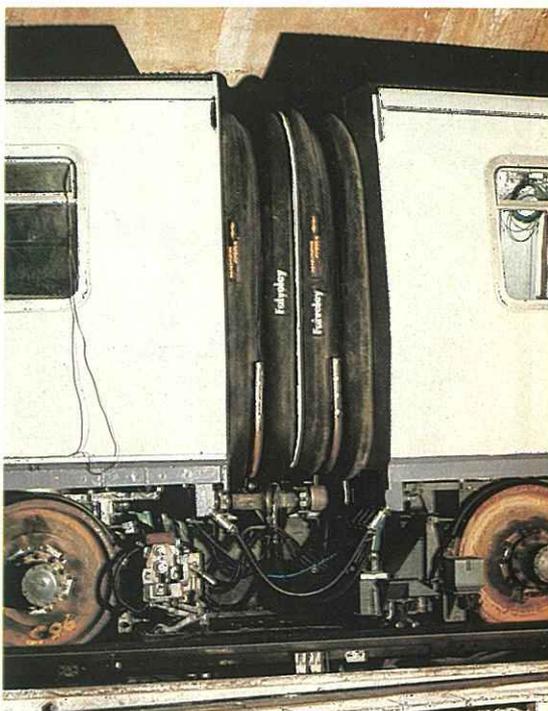
Entre Place Clichy et Rome, le BOA est à nouveau lancé à 50 km/h ; on n'enregistre là aucun jeu latéral. Peut-être la voie... Puis à deux reprises, dans les interstations Monceau/Courcelles et Charles-de-Gaulle-Étoile/Victor-Hugo, les 60 km/h sont atteints.

Porte Dauphine, un vieux terminus en boucle, en boucle serrée ( $r = 30$  m). En service commercial, les trains la parcouraient à 20 km/h. Le BOA lui va effectuer des aller-retour à 10, 15, 20, 25 km/h. A cette dernière vitesse, ça secoue mais ça passe ! Et sans crissement. L'intercirculation ANF se comporte bien ; les essais sont concluants. Bien sûr les résultats plus scientifiques seront obtenus au dépouillement des enregistrements.

Mais l'heure tourne très vite, il faut déjà songer à regagner Porte de Versailles. Le BOA a bien roulé. La nuit serpentine est terminée.

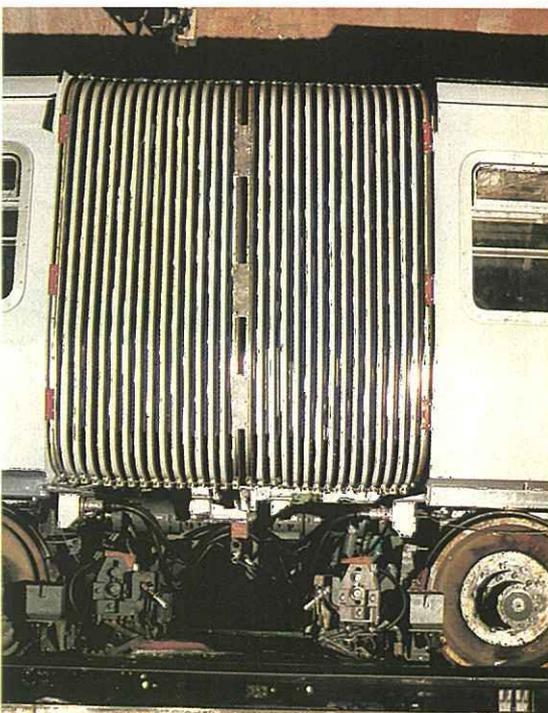


△ intercirculation RATP



△ intercirculation FAIVELEY

intercirculation ANF



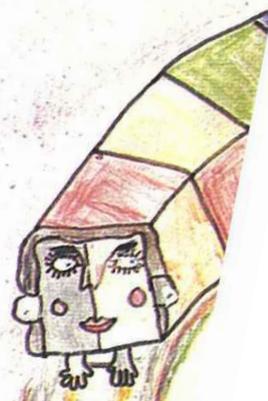
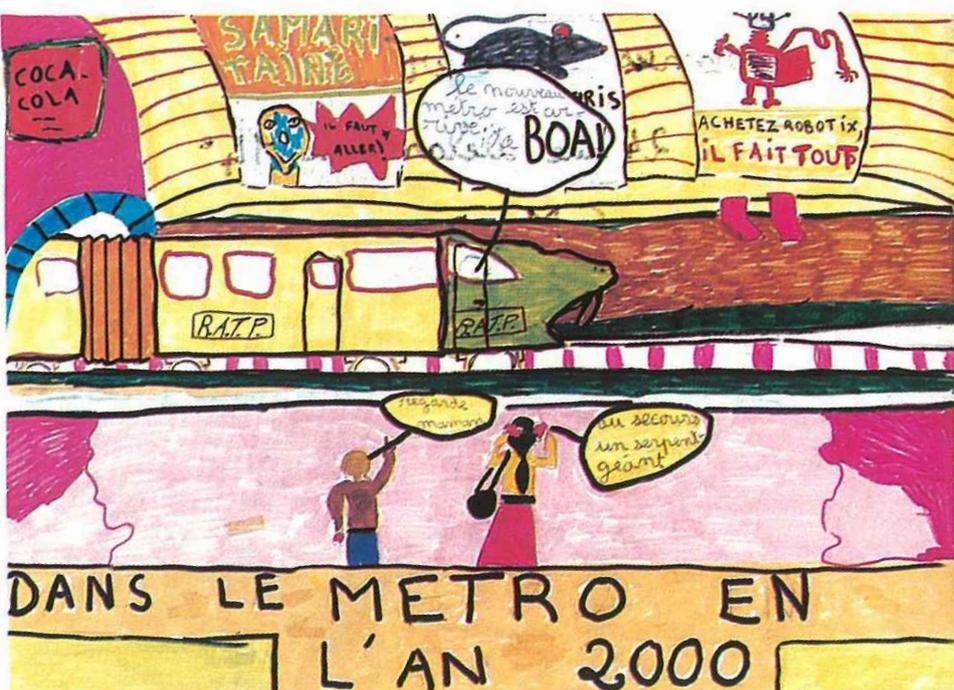
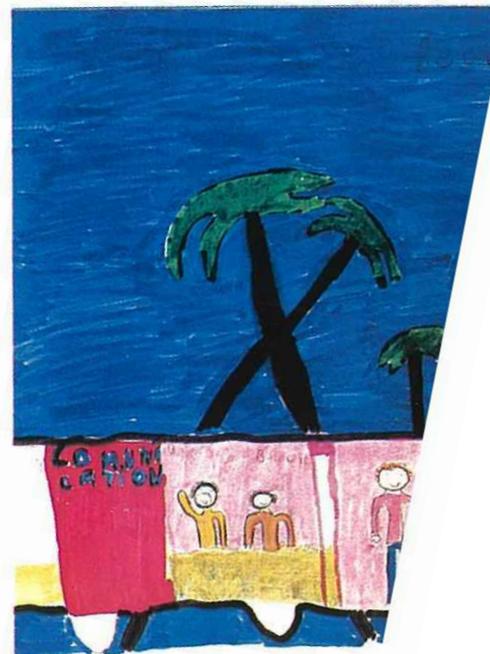
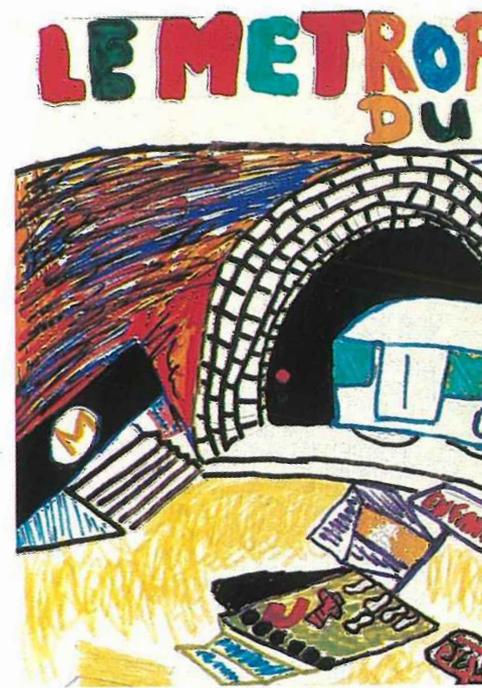
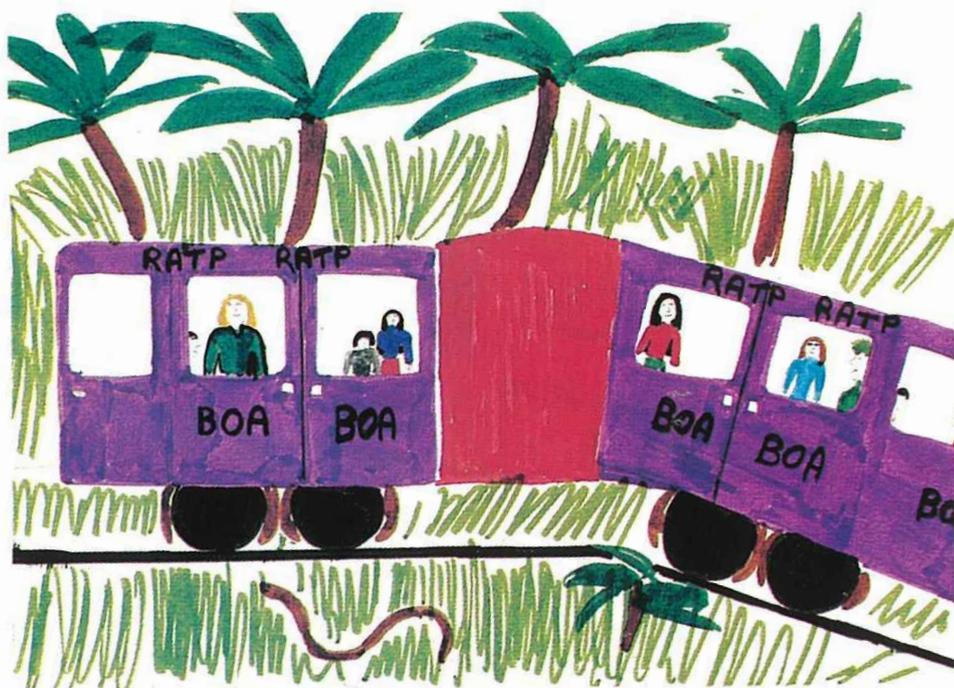
# DESSINE-MOI UN BOA

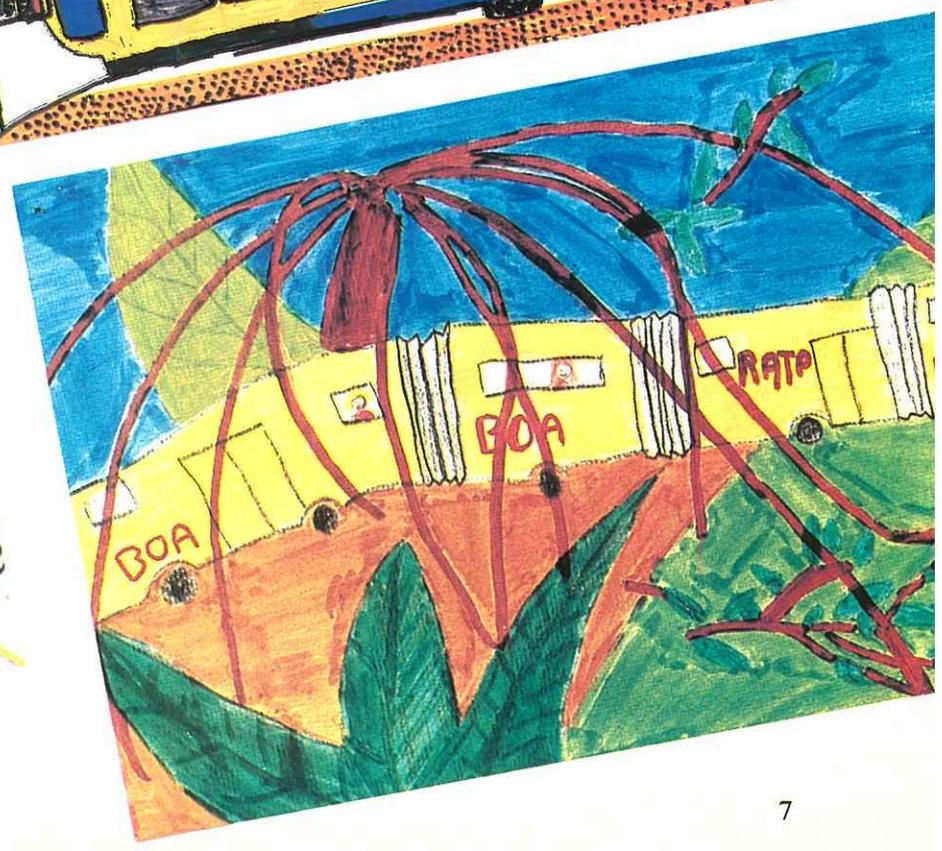
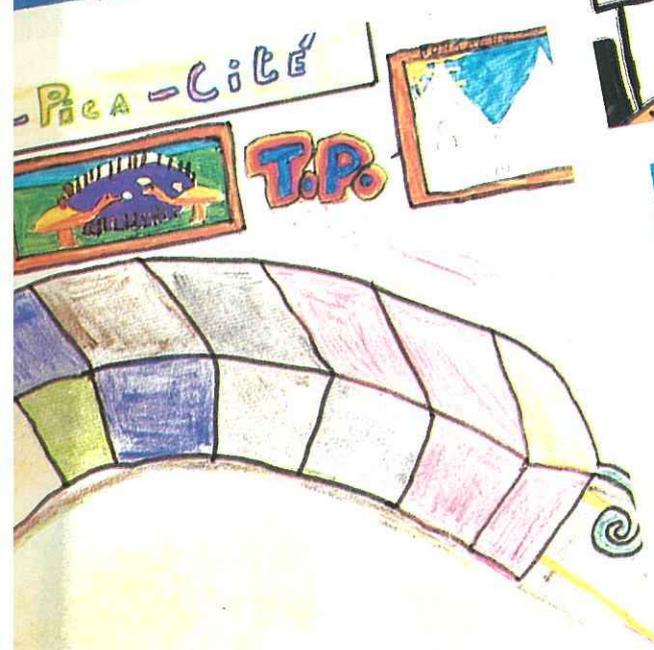
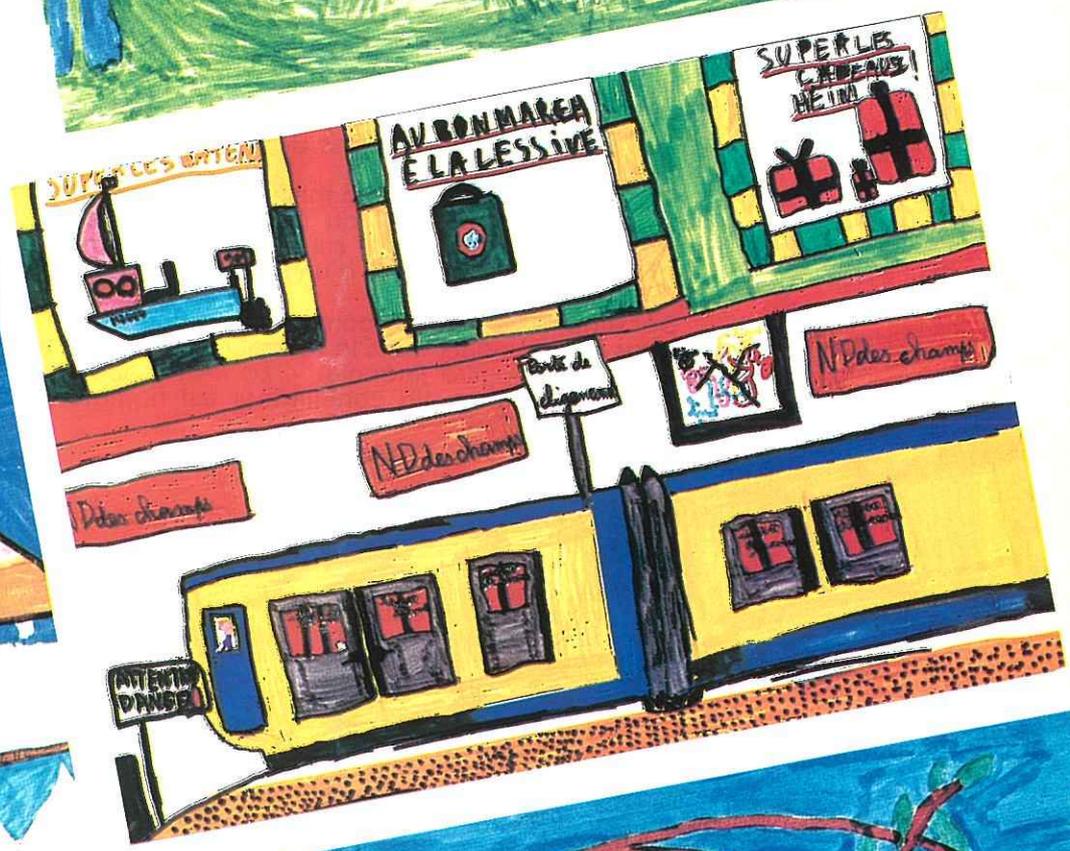
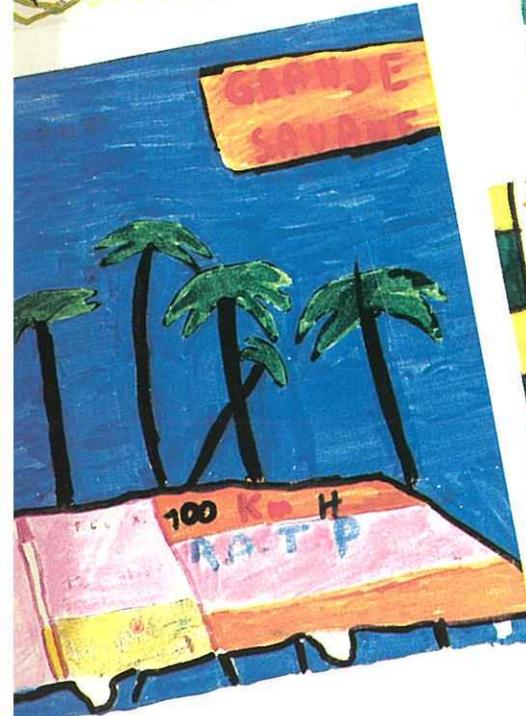
Le métro BOA vu par des yeux d'enfants. Ce sont ceux des écoliers de la rue Delambre à Paris dans le 14<sup>e</sup> arrondissement.

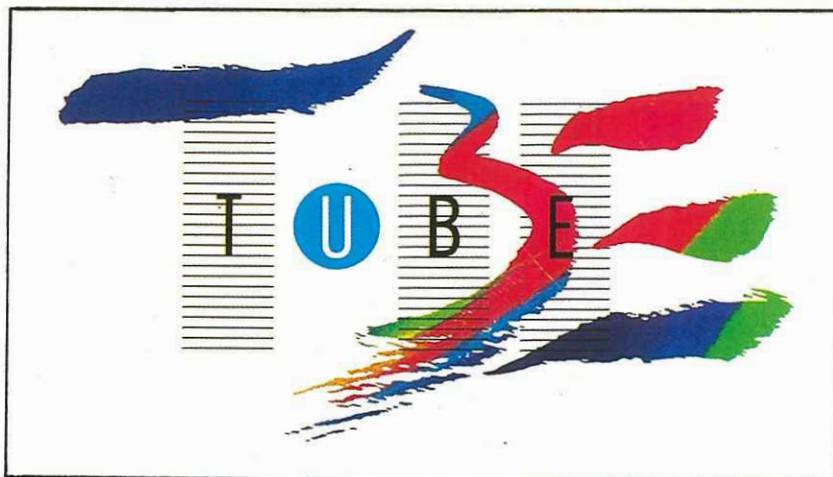
Ils avaient découvert, fascinés, le « boa » aux ateliers de Vaugirard, lors d'une présentation de la RATP préparée par Pascal Dalicieux et l'équipe commerciale de la ligne 12 (voir ELL n° 109 février 1988).

A la suite de la visite, chacun prit son plus beau crayon pour dessiner, de façon plus ou moins réaliste, ce nouveau matériel appelé métro du futur, métro de l'an 2000, métro de demain, bref... le « BOA ».

Simone FEIGNIER







## TEMPÊTE EN VIDÉO

23 décembre 1985 : à quelques jours de Noël, les Parisiens découvrent les premiers écrans de Tube dans quatre stations pilotes de l'ouest de Paris.

Décembre 1986 : avec un millier d'écrans répartis dans 26 stations, Tube fait déjà parti du paysage métropolitain. Côté audience, près d'un habitant sur deux de l'Île-de-France regarde Tube. Côté finance, on parle d'un déficit de 25 millions de francs. La pub ne suit pas !

Décembre 1987 : Tube commence à trouver son style. Mais les comptes sont toujours dans le rouge. Les pouvoirs publics mettent en cause « le gouffre financier ». La RATP annonce son intention « d'arrêter les frais ». Un conciliateur est nommé pour tenter de trouver une solution.

Décembre 1988 ?

« **A**près deux années d'existence, Tube est considéré comme un nouveau média par tous les professionnels de la communication. Mais il est encore difficile de savoir quelle place ce média pourra occuper sur le marché de la publicité. Nous avons joué les précurseurs. On a dit beaucoup de choses sur Tube, sans vraiment disposer d'un bilan complet... 1988 devrait donc s'imposer comme une année de réflexion. »

Responsable durant des années du service de l'action commerciale de la RATP avant de devenir PDG de la société *Transcommunications* (voir encadré) en février 1987, Jacques Banaszuk est l'un des parrains de la vidéo du métro. Il n'est pas pour autant aveuglé par l'esprit de famille, même s'il confie avec regret : « Tube est mal né. C'est un produit bâtarde dont on n'a pas précisé clairement les objectifs. »

promotion du réseau (« Boulogne a le ticket », « Canal bus... »), autant d'événements inscrits dans la logique d'une recherche marketing à la Régie.

Les enquêtes réalisées périodiquement auprès des voyageurs montrent que l'animation est très bien ressentie du public. Fini le slogan « métro, boulot, dodo » ; désormais « il se passe des choses dans le métro ». Mais impossible d'animer 20 heures par jour et tous les jours de l'année toutes les stations du métro. A moins de faire du métro lui-même une animation. La vidéo apparaît comme l'un des rares outils ayant l'impact nécessaire pour engager ce pari. Les premières expériences, comme « Métro-Vidéo », sont lancées en 1984. Les résultats confirment les espoirs : on aime ou on n'aime pas, mais on ne reste pas indifférent. Bref, le voyageur n'est plus passif, il devient « réactif ». Dans le même temps la fibre optique fait une percée technologique. Courant 1985, le principe d'un réseau câblé de vidéo-communication est approuvé. En décembre, Tube voit le jour dans quatre stations. On parle alors « d'une ouverture du métro sur la ville et d'une entrée de plain-pied dans le monde moderne, celui de l'image et de la communication ».

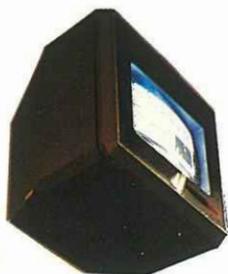
Au départ, Tube affichait de grandes ambitions. « Ne mélangeons pas tout ! Tube est un système de vidéodiffusion, destiné à assurer une animation permanente sur les quais du métro et du RER. Ce n'est qu'un des éléments du réseau de vidéocommunications par fibres optiques que nous envisagions en 1985 », précise J. Banaszuk. Véritables terminaux interactifs, les bornes Tube devaient permettre aux voyageurs d'accéder à une foule de services allant d'une simple recherche d'itinéraire à la consultation de vidéocatalogues de vente par correspondance, en passant

# TU

## TECHNIQUE MARKETING !

« Il y a encore une dizaine d'années, la RATP vivait avec une culture directement héritée du XIX<sup>e</sup> siècle », confie Michel Barjansky. « La performance technique était l'objet d'un véritable culte. L'entreprise était repliée sur elle-même, indifférente aux évolutions des mentalités et des comportements dans le reste de la société. » De 1985 à 1987, M. Barjansky fut directeur des programmes à Tube. Auparavant, il pilotait les recherches marketing à la RATP. Les campagnes publicitaires « 2<sup>e</sup> voiture », puis « Ticket chic, ticket choc », les animations du métro, les opérations de

# BE



par des possibilités de dialogues en direct avec les agents de station pour demander un renseignement ou prévenir en cas d'incident. En dehors de ces périodes d'activité, les bornes Tube seraient animées par un spectacle vidéo, ce dernier pouvant être interrompu à tout moment pour passer des informations en temps réel (flash d'actualités, perturbations du trafic). Les possibilités techniques de la fibre optique permettaient par ailleurs d'envisager la diffusion simultanée de plusieurs programmes (par ligne, par quartier...). Il était même prévu un canal « personnel » (information des agents, télé-enseignement).

## COUP DE PUB

Techniquement, mais aussi financièrement, la vidéodiffusion paraissait l'élément le plus facile à mettre en œuvre. D'un côté, il y avait l'exemple des premiers réseaux câblés, comme celui de Biarritz. De l'autre, le marché de la pub télé semblait en pleine expansion. Alors a priori l'opération apparaissait rentable dans un délai raisonnable (trois ans environ).

Mais au moment où Tube voit le jour, deux nouvelles chaînes de télé font leur apparition. Le marché de la pub « s'inverse ». Désormais, ce sont les « supports » (presse, radio, télé) qui font les yeux doux aux annonceurs. Les écrans publicitaires de Tube ont du mal à se vendre. D'autant qu'en période de crise, on fait davantage confiance à ce que l'on connaît bien. Or Tube, c'est du neuf !

« Nous avons commis l'erreur de tout miser sur les spots télé, reconnaît J. Banaszuk. Mais sur Tube, la pub peut revêtir bien d'autres formes. L'agenda, par exemple, est un excellent moyen de promotion pour des manifestations, des expositions ou des activités de service. » Depuis quelques mois, pub et spectacle finissent même par se confondre. Ainsi en décembre dernier, lors de la sortie du film « Bernard et Bianca », Tube a diffusé de longs extraits du dessin animé de Walt Disney. Succès d'audience (il y avait des gosses qui gueétaient le passage des séquences sur Tube) et succès commercial puisque les producteurs du film estiment que c'est à Paris que la relance européenne du film a le mieux marché. « à cause de la campagne de pub originale menée dans le métro ». « Des actions similaires sont possibles avec les bandes annonces des programmes télé », reconnaît J. Banaszuk. Dans le courant de l'été, des discussions avaient d'ailleurs été entamées avec la « Une » et la « 5 ». Elles n'ont pas abouti : aucune des chaînes n'appréciant vraiment la manière dont la RATP faisait jouer la concurrence dans le paysage audiovisuel. Toute-

fois, à l'occasion de l'inauguration de la gare RER de Saint-Michel-Notre-Dame, TUBE a diffusé durant deux semaines des émissions de FR3.

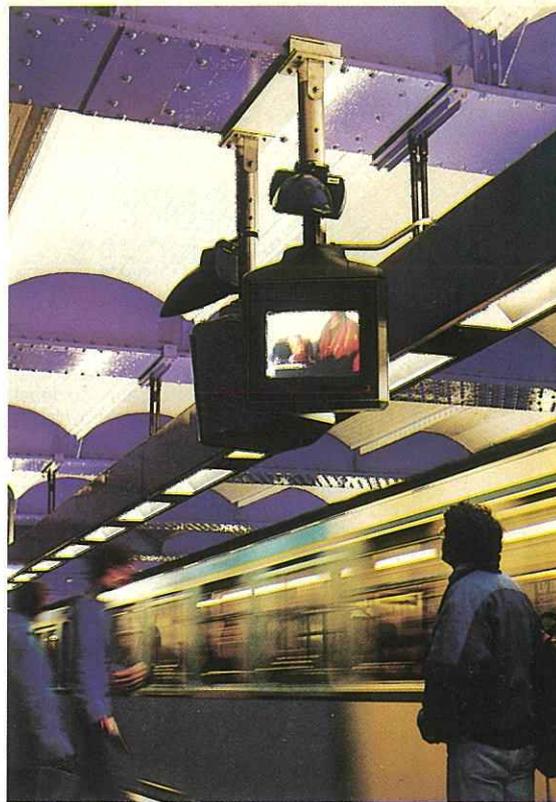
Petit à petit, Tube invente une nouvelle forme de pub : le publi-reportage vidéo. C'est sans doute pourquoi les sociétés gérantes des grands centres commerciaux (type Forum des Halles), s'intéressent de près à Tube. Elles étudient aussi avec Transcommunications les possibilités de création d'autres réseaux de vidéo-diffusion.

## PROGRAMME : UN STYLE À TROUVER

Depuis le début, Tube c'est un programme hebdomadaire de 20 minutes, avec des clips, des mini-dossiers, des pages pratiques, des écrans publicitaires. Si la grille n'a pas changé, sa mise en œuvre a beaucoup évolué. « Il faut être ambitieux au départ, puis savoir s'adapter aux goûts du public, indique J. Banaszuk. Nous concevions au début l'ensemble de nos programmes avec l'aide de trois sociétés de production vidéo. Chacune d'elles avait son style ; mais dans l'ensemble, nous ne sommes pas encore habitués au caractère des images vidéo... » Il est vrai qu'il y a vingt ans, Jean-Christophe Averty faisait scandale en réalisant des images de télévision.

« Il n'existe pas de véritable industrie de la vidéo en France, affirme M. Barjansky. Même les plus grosses sociétés conservent un caractère semi-artisanal. Cela nous a gênés, d'autant que nous devons adapter le style des images à la nature particulière du média que représente Tube... Nous n'avons que quelques secondes pour capter l'attention du public. Il nous faut taper très fort. Nous sommes des camelots de l'image... Tube, ce n'est pas de la télévision dans le métro ; pas plus que la télé c'est du cinéma sur écran cathodique ! »

Des vidéo-clips aux images du Tour de France ou de Roland Garros, l'évolution des programmes va transparaître nettement au travers des réactions du public. A peine lancé, Tube enthousiasme un noyau de fans : « Il y a des tas d'infos pratiques », « c'est gai, c'est jeune ». Mais dans le même temps, il déclenche les critiques de ses adversaires. « Le son est trop fort », « les programmes sont débiles ». Au fil des mois, le public devient de plus en plus large et de plus en plus fidèle. Dès février 1986, une personne sur deux se dit favorable à l'extension de Tube à tout le réseau. Un an plus tard, on en compte deux sur trois. Aujourd'hui, ils sont près de trois sur quatre.



RATP-Chabrol



Michel Barjansky

## LA POMPE À PHYNANCES ?

Cette évolution du style des programmes a eu aussi des conséquences financières. Au début de 1986, le coût des programmes avoisinait 450 000 F par semaine. Actuellement, il est tombé à 12 000 F. Malgré cela, les recettes publicitaires de Tube restent insuffisantes pour couvrir les dépenses de la société *Transcommunications*. Le déficit avoisine 25 millions de francs en 1987. En deux ans, il frise les 50 millions de francs.

« Ce résultat est la conséquence des charges financières extrêmement lourdes qui pèsent sur la société, déclare J. Banaszuk. Nous devons supporter à la fois les charges d'exploitation du réseau et les dépenses d'infrastructures pour le câble. Dans tous les autres réseaux câblés, il y a séparation entre la société exploitante, qui doit rapidement trouver son point d'équilibre financier, et l'investisseur (en l'occurrence, la Direction Générale des Télécommunications) qui amortit sur trente ans les infrastructures du réseau. »

Cette situation s'explique en partie par le « montage financier » retenu à l'origine de la société. Constituée avec un capital « minimal » (21,6 millions de francs), *Transcommunications* a emprunté « un maximum » pour financer l'extension de son réseau de diffusion. En outre, de nombreux équipements (bornes, téléviseurs, haut-parleurs) sont loués. D'où des dépenses fixes très lourdes. C'est comme si la Régie devait amortir en quelques années la construction d'un dépôt d'autobus ou un prolongement du métro.

« Tube est un produit hybride. Quel était le

véritable objectif poursuivi en construisant un réseau câblé dans le métro : réaliser un nouveau système d'information du public ou concevoir un nouveau support publicitaire ? Mais avec Tube, nous avons tenté d'emblée de faire un système d'information autofinancé par la publicité. C'est comme si nous choissions l'emplacement des futures stations de métro en fonction des recettes de l'affichage publicitaire. Le même problème se pose aujourd'hui à propos d'autres systèmes d'information du public. Tout le monde trouve normal de dépenser 5 millions de francs par an pour de l'information papier (plans, dépliants...). En revanche, il semble anormal de vouloir consacrer une partie de ces sommes pour apporter de l'information voyageurs avec d'autres techniques. »

Et si la crise que connaît Tube depuis six mois obligeait chaque partenaire de la société *Transcommunications* à se poser enfin ce genre de questions. « Quel est le rôle de Tube ? » « Quelle place occupe ce produit dans ma stratégie d'entreprise ? » C'est peut-être ce que parviendra à faire le conciliateur nommé en novembre dernier. Début février, il a communiqué ses conclusions aux actionnaires de *Transcommunications*. A partir de là, il n'y a guère que deux voies de sortie possibles. Soit la société cesse ses activités, avec ou sans reprendreur. Tube s'arrête alors de fonctionner ou il devient un simple espace commercial géré par un concessionnaire (à l'image des emplacements réservés à l'affichage publicitaire). Soit les actionnaires remettent à plat le problème de la commercialisation des activités de Tube et ils s'accordent pour une nouvelle expérience en 1988, en tirant les leçons de 1986 et de 1987. A l'heure actuelle, il semble que l'on s'oriente dans la voie d'une relance, mais dans laquelle ne s'impliquerait financièrement qu'une partie des actionnaires. L'affaire n'est donc pas close... Loin de là !



Christian CHAUMEREUIL

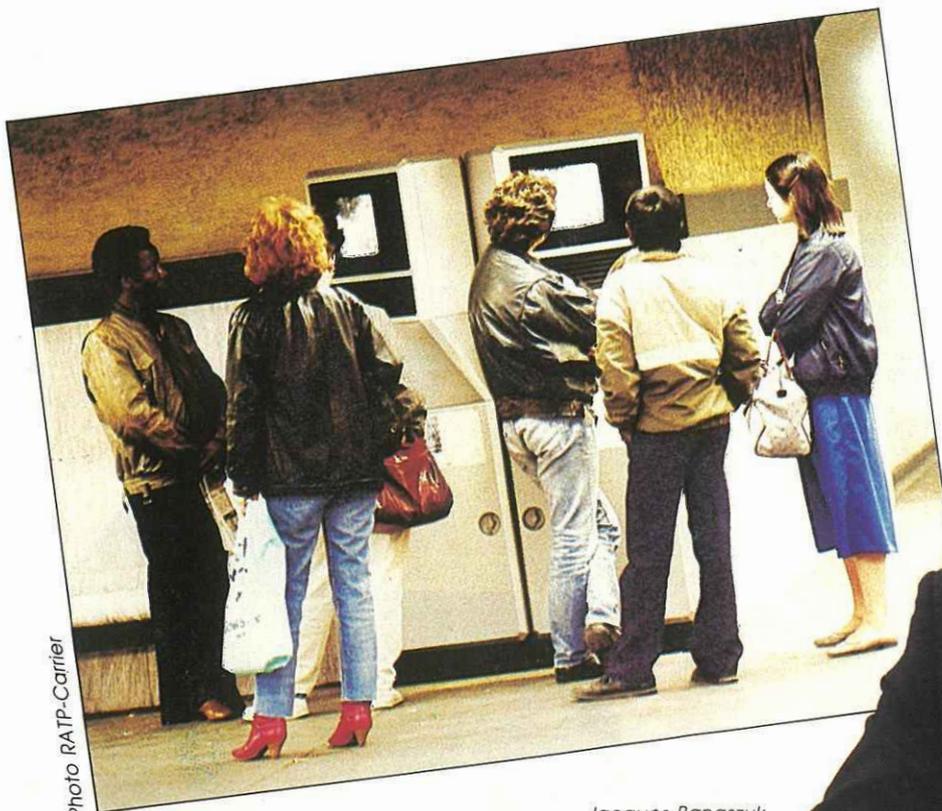


Photo RATP-Carrier

Jacques Banaszuk.



# ENTRETIEN AVEC MICHEL ROUSSELOT, DIRECTEUR GÉNÉRAL

## « LA LUCIDITÉ DE DIRE STOP ! »



Michel Rousselot

**Entre les lignes** — Les difficultés financières de la société *Transcommunications* sont presque aussi anciennes que l'expérience Tube. Alors pourquoi une crise aussi brutale à l'automne ?

**Michel Rousselot** — Dès le mois de mai, nous savions que les objectifs 1987 ne seraient pas atteints. Et de loin ! Nous avons accepté une ultime prolongation de l'expérience jusqu'en septembre dernier. Mais la situation ne s'est pas réellement améliorée. Soyons clair. Nous sommes en présence d'un échec qui s'est confirmé avec le temps. Les dépenses atteignent 2 millions de francs par mois alors que les recettes ne dépassent pas 8 millions de francs par an. Dès lors, il faut avoir la lucidité de dire stop !

**ELL** — On parle de divergences entre les actionnaires de *Transcommunications*. Certains semblent toujours croire en l'avenir de Tube.

**M. R.** — Nous sommes tous d'accord pour considérer que Tube ne traverse pas une crise passagère, mais une crise profonde due à la nature même du produit. À moins d'un retournement hautement improbable, le marché publicitaire s'avère incapable d'assurer à *Transcommunications* les recettes prévues initialement. Dans ce contexte, il devient impossible de poursuivre le projet initial. En outre, nous sommes également d'accord pour penser qu'un système ou un produit vidéo a sa place dans le métro.

**ELL** — Alors pourquoi la RATP a-t-elle purement et simplement envisagé d'interrompre la diffusion des programmes de Tube ?

**M. R.** — S'il vous plaît, ne jouons pas sur les mots !

Tube, tel qu'il a été conçu et mis en œuvre depuis deux ans, est un échec. Il n'y aura de suite que sur d'autres bases. Certains de nos partenaires considèrent qu'un nouveau projet peut être monté dans un délai raisonnable en partant du réseau actuel de vidéodiffusion. Pour notre part, nous nous demandons s'il ne serait pas préférable de s'arrêter et de remettre à plat les problèmes d'animation du métro et d'information des voyageurs.

**ELL** — Donc Tube, c'est fini !

**M. R.** — Ne préjugeons pas des décisions qui seront prises par l'ensemble des actionnaires. Si un projet viable émerge des réflexions actuellement en cours, nous sommes prêts à nous y associer. Toutefois, ce projet devra concilier les réalités économiques et les objectifs de notre entreprise en matière de primauté du voyageur. Tube avec le temps est devenu un produit autonome, ayant sa vie propre. Or tout ce qui se passe dans l'enceinte de notre réseau a des conséquences sur l'image de notre entreprise. Nous ne pouvons accepter qu'un produit, quelles qu'en soient par ailleurs les qualités, incite une partie de notre clientèle à se montrer critique envers la RATP. Lors des retransmissions de Roland-Garros ou du Tour de France, Tube a vécu de grands moments qui sont dans le droit-fil de notre stratégie d'animation des réseaux RATP. Aujourd'hui, nous devons prendre le temps de faire le bilan de ces deux années d'expérience, avant de repartir sur autre chose. Sinon, nous courrons le risque d'un nouvel échec encore plus grave que celui enregistré actuellement.

### TRANSCOMMUNICATIONS

Société anonyme de droit privé, *Transcommunications* a été créée au début de 1985. Son capital (21,6 millions de francs) est réparti de la manière suivante : RATP (38 %), Fédération nationale de la mutualité française (14 %), Garantie Mutuelle des Fonctionnaires (14 %), Générale des Eaux (12 %), État\* (10 %), BNP (4 %), Crédit Lyonnais (4 %), Banque centrale des coopératives et mutuelles (2 %), Mutuelle générale des PTT (2 %). Sa vocation est de mettre en place et d'exploiter des réseaux de vidéodiffusion. Le métro et le RER parisiens ne sont donc pas son seul territoire d'action. En revanche, la société bénéficie de l'exclusivité en matière de vidéodiffusion dans l'enceinte de la RATP.

(\*) Direction Générale des Télécommunications.



# 3615 RATP :

## connexions en ligne directe

En région d'Ile-de-France, les quelque 1 400 000 utilisateurs privés ou professionnels du minitel ont accès par les numéros 3613, 3614, 3615 ou 3616 à plus de 6 000 services offerts sur Télétel, le réseau télématique français mis en place par les Télécom. La RATP est depuis 1985 présente sur ce réseau, après avoir été étroitement associée à l'expérience 3 V (Vélizy-Versailles-Villacoublay). Le service actuel qui présente essentiellement la description de l'offre RATP (métro et bus) et des renseignements sur l'actualité des réseaux est condamné pour mieux renaître de ses cendres. La RATP offrira dès le 5 avril un nouveau service à la fois pratique, opérationnel et performant.

Trois objectifs sont assignés au nouveau produit « 3615 RATP » : pédagogique, il doit aider l'utilisation des transports en commun en présentant et en clarifiant l'offre ; opérationnel, il doit faciliter la programmation et la réalisation d'un déplacement grâce à l'intégration du système de recherche d'itinéraires « Situ » ; promotionnel, il doit accroître l'utilisation des transports en commun en les mêlant intimement aux divers éléments de la ville (administrations, loisirs, etc.) et en offrant la présence de la RATP jusqu'au domicile des particuliers.

A la rubrique « horaires », l'utilisateur pourra trouver :

- pour le métro, les horaires des premiers et derniers métros de chaque ligne et de leurs passages à chaque station ;
- pour le RER, les horaires entre n'importe quelles gares des lignes A et B et ultérieurement de la ligne C ;
- pour les bus, les heures de passage du premier et du dernier bus aux principaux arrêts de la ligne, à Paris dans un premier temps puis en banlieue, ainsi que les fréquences de chaque ligne.

L'utilisateur trouvera également des rubriques « tarifs », « renseignements pratiques » et « desserte des aéroports » ; il pourra laisser des messages à la RATP qui lui répondra sur son minitel quelques jours plus tard. Enfin en cas de grosses perturbations, une rubrique « état du trafic » pourra donner presque en temps réel la situation sur les 3 réseaux.

Mais l'une des grandes nouveautés du futur service sera l'introduction de « Situ » sur minitel.

On sait que cet indicateur procure actuellement une réponse précise à tout voyageur s'interrogeant sur le choix d'un mode de transport entre l'endroit où se trouve la borne et le lieu de destination demandé. Ce dernier peut-être, d'une part l'une des stations du métro ou du RER, d'autre part une adresse complète ou partielle. Le voyageur a le choix entre 4 formules pour la réponse : trajet en bus seul, en métro et RER exclusivement, par le trajet le plus rapide ou enfin par tous les réseaux en minimisant la marche à pied.

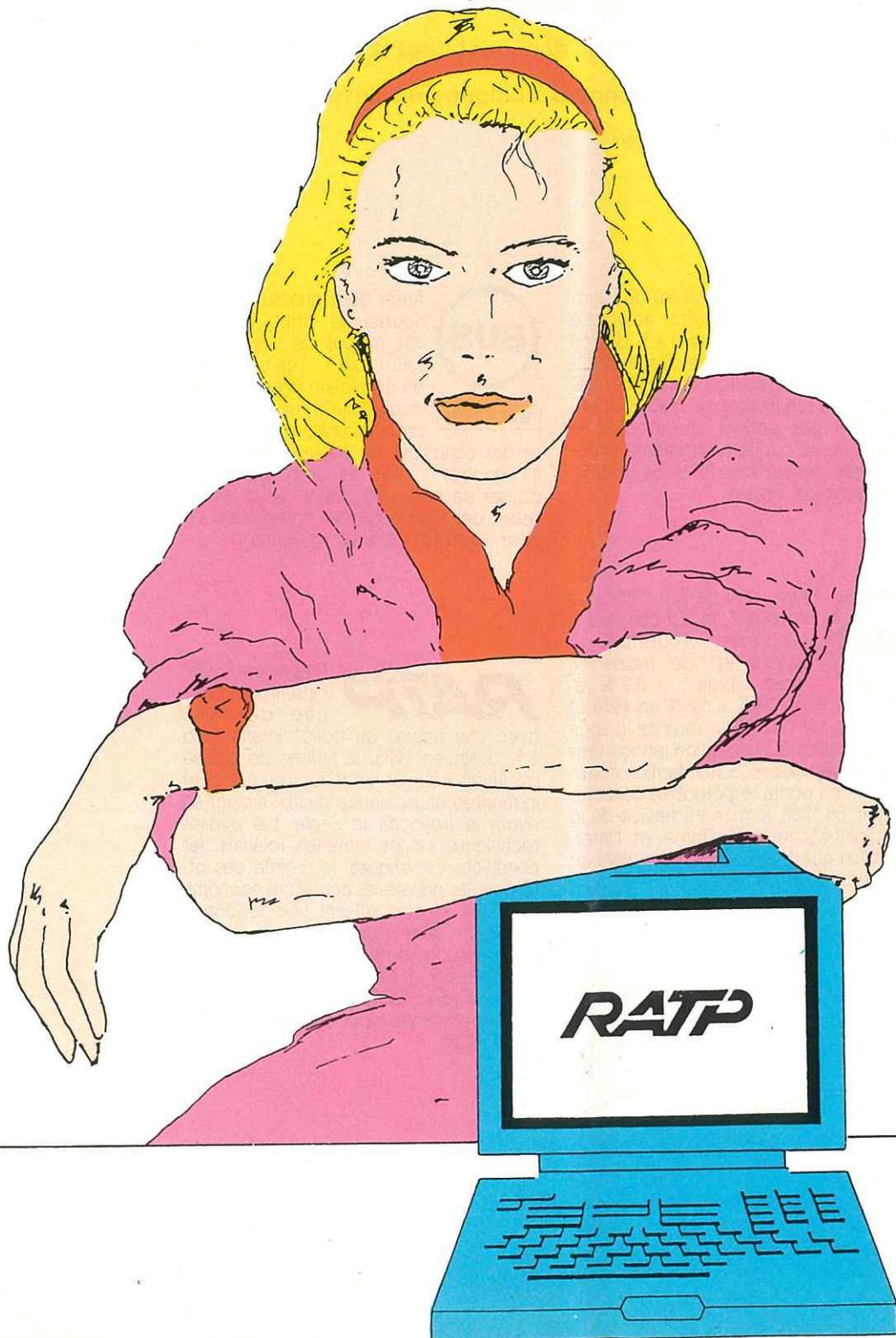
Les 10 bornes implantées à Paris depuis septembre 1984 ont connu un succès certain comme en témoignent les enquêtes réalisées et l'abondant courrier reçu ; courrier qui se faisait souvent l'écho des attentes des voyageurs, à savoir l'application de Situ sur minitel mais aussi intégration de la banlieue et des grands établissements administratifs, culturels ou commerciaux.



A partir du mois d'avril donc, ces souhaits commenceront à être exaucés en grande partie. Situ sera accessible par minitel : l'utilisateur pourra choisir son lieu de départ et celui d'arrivée, le jour et l'heure de son déplacement. Plus tard, les 25 communes de banlieue limitrophes à Paris seront intégrées à sa zone de couverture. Quant à l'entrée de la ville dans le système, elle se fera ultérieurement lorsque l'ensemble du produit aura atteint sa pleine efficacité.

« Je me déplace dans Paris, j'interroge le 3615 RATP » : tel est le réflexe que la Régie souhaite voir se créer, à l'identique de celui qui existe pour l'annuaire électronique. Avec 5 millions de déplacements utilisant chaque jour un mode RATP, le potentiel d'appels est vaste, d'autant que près d'un tiers de ceux-ci sont inhabituels et réclament donc une information détaillée. Agréable, convivial, efficace et rapide, tels sont les atouts pour assurer le succès de cette nouvelle présence de la RATP sur le 3615.

Jean TRICOIRE



# l'année des surprises

Après un début d'année particulièrement mauvais (— 4,6 % en janvier-février par rapport à 1986), la tendance s'est stabilisée au printemps avant de s'inverser au cours de l'été (+ 3,4 % au second semestre par rapport à 1986). Résultat, le trafic 1987 est en légère progression sur 1986 : + 0,3 % en données brutes (2 262,5 millions de voyages) et + 0,8 % en données corrigées de l'effet des grèves (2 299,2 millions de voyages).



Avec 1 196 millions de voyages\*, le métro enregistre une hausse de 1,1 % de son trafic. Il efface ainsi les mauvais résultats de 1986 et dépasse même son niveau de 1985. Si la fréquentation des stations situées dans le nord-est de la capitale augmente fortement, celle des stations de la rive gauche est en perte de vitesse.



**BANLIEUE**

Après deux années de forte hausse, le trafic piéline : 451 millions de voyages\*, soit + 0,6 %. Les conditions de circulation (il est presque aussi difficile de rouler en proche banlieue qu'à Paris), et des conditions de desserte quasiment inchangées : voilà les deux principales causes de cette stagnation. Seuls les réseaux des villes nouvelles enregistrent de bons résultats (+ 8 % en moyenne).



Avec près de 300 millions de voyages\*, le RER continue à progresser. Toutefois, la hausse est de moins en moins rapide : + 8,2 % en 1984, + 3,9 % en 1985, + 1,6 % en 1986 et + 1,4 % en 1987. La saturation de la ligne A, les difficultés d'exploitation rencontrées à diverses reprises et la stabilisation du réseau sont en partie responsables de cette situation. En 1988, la mise en service de la gare Saint-Michel-Notre-Dame et l'interconnexion ouest vers Cergy pourraient induire une reprise du trafic.



Enfin, 1987 s'inscrit sur la lancée de 1986 avec une hausse du trafic\* inférieure à 1 %. Jusqu'en 1985, le rythme de hausse avoisinait 2 %. Les extensions du métro et la montée en puissance du RER tiraient en avant le trafic de la Régie. Les avaries techniques sur les matériels roulants, les conditions climatiques, la crainte des attentats, les grèves, les conditions économiques ont depuis infléchi une tendance qu'aucun développement des réseaux n'était là pour soutenir. L'année 1988 s'annonce mieux sur plusieurs points. Y compris sur celui de la fiabilité des instruments de mesure employés pour connaître le trafic de la Régie.



**PARIS**

Avec 319 millions de voyages\*, les bus parisiens enregistrent un léger fléchissement de leur trafic (— 0,7 %). En 1986 et 1985, leur fréquentation avait sensiblement progressé (+ 4,5 % en deux ans). Ce recul s'explique en partie par les difficultés de circulation dans la capitale. A cause des embouteillages, la Régie n'a pas pu offrir la totalité du service prévu. La différence représente 1,1 million de voitures-kilomètres, soit l'équivalent de deux bus faisant dix-sept fois le tour de la terre.

**Christian CHAUMEREUIL**

(\*) En données corrigées de l'effet des grèves.

# R 312

## Un nouveau bus dans la ville

Un nouveau matériel bus va faire son apparition à Paris : dénommé tout d'abord autobus futur, puis R 312 ; il a été baptisé LE BUS par la RATP.

Construit par RVI\*, il est appelé à remplacer sur le réseau parisien les « standards » nés au début des années soixante (voir *ELL* n° 91 - mai 1986) et dont la chaîne de fabrication s'arrêtera en 1990.

Tenant compte de l'évolution des techniques mais aussi des souhaits de la clientèle, le R 312, au-delà d'une nouvelle génération d'autobus, est la conception moderne du transport urbain.

**D**e 1974 à 1987, treize années auront été nécessaires pour concevoir et réaliser le R 312. C'est en 1974 que le ministère des transports lance l'étude d'une nouvelle génération d'autobus. Un groupe « Projet autobus futur » est constitué trois ans plus tard avec des représentants de sociétés de transport en commun (dont la RATP qui est le chef de projet). Il définit les caractéristiques du nouveau matériel : accessibilité, amélioration de l'aménagement intérieur et du confort, esthétique nouvelle, facilité d'exploitation et d'entretien, ergonomie du poste de conduite. Exploitants, pouvoirs publics et RVI arrêtent, en 1979, l'architecture du R 312.

En 1983-1984, neuf autobus probatoires sont assemblés par l'atelier de Championnet. Ils seront testés sur 7 réseaux dont 2 à Paris. Cette expérimentation — qui constitue une première — a permis de cerner et de résoudre les problèmes techniques avant même la commercialisation du matériel.

### R 312 FICHE TECHNIQUE

Longueur	12 mètres
Largeur	2,5 mètres
Hauteur	3 mètres
Poids	11 tonnes à vide, 19 tonnes en charge
Puissance	175 ch utiles
Vitesse	68 km/h
Capacité	107 voyageurs dont 28 assis

Par rapport à l'actuel bus standard SC 10 U, le R 312 se caractérise par une plus grande longueur (12 m au lieu de 11), une puissance supérieure (175 ch au lieu de 144) et une plus grande capacité (107 places au lieu de 78).

### De larges baies

Novateur, le R 312 l'est sur le plan technique. Mais il innove aussi par son architecture et son esthétique.

Afin que les voyageurs profitent au maximum de leurs déplacements, des solutions apportant un plus grand confort ont été retenues :

Un plancher bas et plat sur toute sa longueur, qui ne comporte ni marche ni pente. Situé à 56 cm du sol (64 cm sur le standard), il est facilement accessible par 2 marches. Cette absence de dénivellation a été rendue possible par l'installation du groupe motopropulseur à l'arrière du véhicule.

Trois portes doubles s'ouvrent chacune sur une plate-forme. Le passager dispose ainsi de plus d'espace et circule facilement à l'intérieur. La porte avant est réservée à la montée, les portes au centre et à l'arrière fonctionnent en libre-service pour la descente.

« LE BUS » s'ouvre sur la ville par de larges baies, à la ligne abaissée. Un système de désembuage assure une visibilité par tous les temps.

Les sièges sont fixés sur la paroi latérale. L'absence de pieds rivés au plancher facilite l'entretien du véhicule. Aux sièges antilacération ont été préférés des sièges plus confortables, recouverts de tissu facile à changer en cas de détérioration.

\* Renault Véhicules Industriels.



**Le Bus  
RATP**

L'autobus a également été conçu pour une bonne intégration des systèmes d'aide à l'exploitation.

Une plus grande surface a été accordée à l'information des voyageurs avec notamment trois doubles panneaux de plans de ligne.

## Un entretien facilité

Sur le plan technique, le poste de conduite a fait l'objet d'études ergonomiques. Particulièrement adapté au machiniste, il améliore ses conditions de travail : réglage du siège à suspension pneumatique mais aussi du volant, meilleure accessibilité aux commandes, climatisation, vaste pare-brise. Grâce à l'implantation transversale, l'accès au groupe motopropulseur et aux organes est facilité et permet une rapidité d'intervention dans le cadre de l'entretien préventif et curatif. Les temps de maintenance, réduits au minimum, permettent un gain de coût d'exploitation important, qui répond aux exigences économiques des exploitants.

Autres innovations à noter : les roues (dont le faible diamètre permet une meilleure répartition des sièges situés au même niveau), toutes équipées de freins à double disque, un ventilateur à entraînement hydrostatique et l'introduction de microprocesseurs qui permettent une meilleure gestion des fonctions de commande des portes.

Autobus des trente prochaines années, c'est sur la ligne 38 (Porte d'Orléans-Gare de l'Est) que seront mis en service les premiers R 312.

## DÉPÔT DE MONTROUGE : PLACE AU R 312

L'arrivée d'un nouveau matériel ne passe guère inaperçue dans un dépôt ! En février, « Montrouge » attendait de pied ferme l'arrivée du dernier né de la gamme des autobus parisiens. Et déjà, des mesures étaient prises ou envisagées pour accueillir les vingt-huit R 312 affectés à la ligne 38 (Porte d'Orléans-Gare de l'Est) : réaménagement de certains arrêts et du terminus de la Porte d'Orléans en raison des dimensions du nouveau matériel, plan de remisage du dépôt revu afin de pouvoir « loger » les R 312 dans un espace où les SC 10 étaient déjà bien à l'étroit !

Dans la zone entretien, les 6 fosses seront transformées en aire de travail plate (de 6 postes) avec colonnes élévatoires et portiques. D'autres équipements à revoir : ceux utilisés pour la charge des bus qui s'effectue à droite sur les SC 10 mais... à gauche pour le R 312 !

Qui dit nouveau matériel dit formation à assurer pour les agents appelés à l'utiliser et notamment pour les machinistes. D'autres formations sont assurées sur le groupe motopropulseur et en électricité pour les agents chargés de l'entretien.

Au dépôt de Montrouge, le nouveau bus est très attendu par les agents.

## R 312 calendrier des livraisons

Une première commande de 35 véhicules sera livrée avant l'été ; 28 voitures seront affectées à la ligne 38 « Porte d'Orléans-Gare de l'Est ». Les 7 véhicules restants seront mis en service sur la ligne 26 « Gare Saint-Lazare-Cours de Vincennes » au début de l'année prochaine.

Une deuxième commande de 135 véhicules est envisagée, les livraisons s'échelonnant pendant l'année 1989.



RATP-CPA

## UN PEU D'ÉCONOMIE

Le prix du R 312 est d'environ 20 % plus élevé que celui de son prédécesseur.

Les transporteurs français et les élus responsables ont naturellement recherché, par l'intermédiaire de leurs groupements professionnels, UTP et GART, le pourquoi de cette différence. Une enquête de prix de revient a été effectuée, qui a permis de la valider.

Par ailleurs, l'UTP a procédé à une enquête sur l'évolution des prix des autobus dans des pays étrangers (RFA, Belgique, Suisse et Danemark), qui a conclu dans le même sens. Ainsi, les autobus de dernière génération construits par Daimler Benz et Man, ne sont pas significativement différents du R 312.

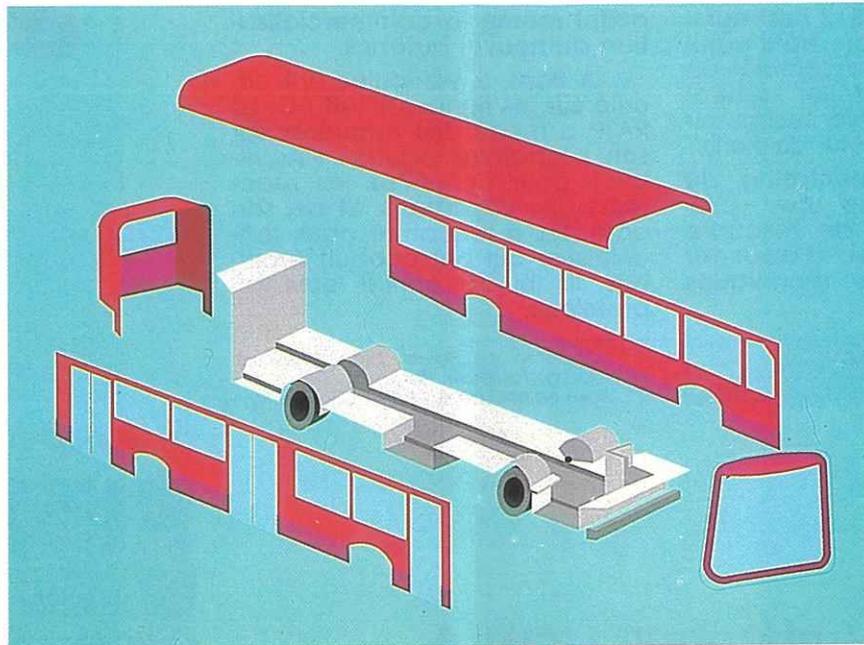
Quant aux coûts d'exploitation, ils ne sont pas affectés par le prix plus élevé des autobus : les frais supplémentaires de consommation\* et d'amortissement sont compensés par la diminution des frais de personnel et des dépenses d'entretien. En effet, la capacité supérieure des voitures permet d'en réduire légèrement le nombre (5 % du parc environ), ainsi que celui des voitures-kilomètres parcourus (3 % environ).

Le bilan économique est donc positif pour l'entreprise.

\* Le poids à vide du R 312, une chaîne cinématique plus complexe et l'existence de petites roues entraînent un surcroît de consommation par rapport aux bus « standard ». Des mesures seront effectuées sur les deux types de véhicules (en exploitation sur le « 38 ») pour déterminer si ce surcroît de consommation est compensé par la plus grande capacité du nouveau matériel.

# R 312

## UN AUTOBUS EN MECCANO



Original, le R 312 l'est aussi dans sa fabrication avec une nouvelle méthode d'assemblage mise au point par RVI.

Pour construire le R 312 dans les meilleures conditions possibles, RVI a réalisé un procédé, unique en Europe, d'assemblage en 6 éléments : les faces avant et arrière, les faces latérales, le soubassement et le pavillon forment un ensemble modulaire assemblé par boulonnage.

Cette nouvelle méthode présente de nombreux avantages : déformations évitées, équipements interchangeables, contrôle de fabrication optimisé. Elle garantit une grande qualité de fabrication.

Elle assure également de meilleures conditions de travail à tous les postes de fabrication : pas de travail à l'intérieur et sous le véhicule, pénibilité réduite grâce à une bonne accessibilité et réduction des déplacements. Elle entraîne de ce fait une sécurité dans le travail plus grande.

A ces avantages s'ajoute une réduction des temps de montage des véhicules d'où des gains de productivité.

Quelle que soit l'exigence recherchée (prix, produit, qualité ou conditions de travail), la nouvelle méthode de fabrication du R 312 paraît être une bonne solution industrielle.



Le poste d'assemblage des faces latérales du R 312 à l'usine RVI de Vénissieux.

# ARCHIBUS À L'ESSAI

R 312



Novateur, le R 312 l'est aussi dans sa conception. Neuf véhicules probatoires, assemblés en 1983-1984 par l'atelier central de la RATP, ont été testés sur 7 réseaux\*, dont celui de Paris.

Cette expérimentation du R 312 qui constitue une « première » a permis de résoudre des problèmes et d'apporter des améliorations techniques

avant même la commercialisation du nouvel autobus.

À Paris, 2 véhicules ont circulé sur les lignes 21\*\* et PC. La RATP a mené des enquêtes sur son probatoire baptisé « Archibus » pour connaître les réactions des voyageurs. Et de son côté, ELL a rencontré deux machinistes qui ont conduit Archibus. Ils lui ont confié leurs impressions.

\* Angoulême, Le Havre, Lyon, Marseille, Strasbourg, Toulouse, Paris.  
\*\* Gare Saint-Lazare - Porte de Gentilly.

## UN BUS QUE L'ON A ENVIE DE PRENDRE

« J'ai pris un bus qui fait mouche... avec un grand pare-brise, beaucoup de vitres... il faisait très moderne, c'était bien... tout propre, tout clean. » Les voyageurs de l'Archibus ont été séduits par sa ligne extérieure. Imposante, arrondie, très aérée, dotée de belles finitions et de couleurs inhabituelles (blanc dominant, gris, vert et noir), « elle donne envie de prendre l'autobus ». Sa silhouette évoque la souplesse et la sécurité, la stabilité et l'espace. Ressentie comme résolument moderne, l'esthétique du bus s'intègre aisément à l'environnement urbain selon les voyageurs.

Seule la forme de l'arrière est jugée lourde et peu élégante par rapport aux matériels existants.

### Le bateau-mouche du macadam

L'intérieur de l'Archibus surprend car il ne semble pas répondre aux attentes de confort suggérées par sa silhouette. Cependant, il s'impose par son grand atout : clarté et luminosité obtenues par de vastes surfaces vitrées. Archibus offre une vision panoramique de la ville : « C'est le bateau-mouche du macadam. »

Mais l'importance des baies éclipsé l'intérieur de la voiture aux couleurs un peu fades et neutres. À la suite des tests, des couleurs saturées ont été retenues pour le R 312 : sol bleu marine, dessous de baies rouge et orangé, sièges vert cru, bleu marine et blanc.

L'aménagement intérieur de l'Archibus améliore le confort des voyageurs par sa meilleure accessibilité (plancher bas, deux

marches), sa troisième porte arrière et une station debout plus confortable grâce aux adossoirs, à de nombreuses barres d'appui et poignées.

En revanche, le confort assis est critiqué : si les sièges individuels sont appréciés, leur étroitesse et leur dureté surprennent les passagers (sur le R 312, les sièges, modifiés, sont constitués d'une coquille en plastique avec assise et dossier en mousse revêtus de tissu).

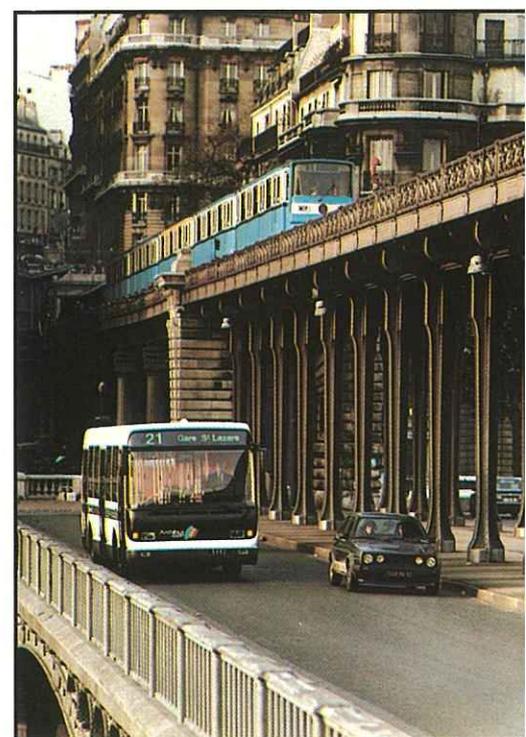
En l'absence de tout système de ventilation, la chaleur et le manque d'air ressentis par les voyageurs ont conduit à installer sur le R 312 des baies ouvrantes.

### Une sensation de métro

Le freinage trop sec a été aussi revu par RVI. L'information des voyageurs obtient un accueil largement positif dû à sa clarté et à sa bonne lisibilité (lettres vertes sur fond gris sur le bandeau extérieur).

La principale raison d'insatisfaction se manifeste à propos de l'arrière de l'Archibus rendu opaque par la présence du moteur. Vu de l'intérieur ou de l'extérieur, il tranche sur l'espace vitré général du bus et procure une sensation d'inconfort : « On ne voit pas ce qui se passe derrière le bus... c'est sombre... une sensation de métro... si on ferme tout, autant prendre le métro... ! »

Hormis ce point négatif, Archibus témoigne, pour les voyageurs, du dynamisme de la RATP, de sa volonté de se développer, tout en se souciant du bien-être de sa clientèle. « Le R 312 ? C'est le TGV de la RATP. »



## ILS ONT CONDUIT ARCHIBUS

Championnet - Bruxelles, un itinéraire insolite pour le 21 ou le PC... Françoise Burguy, machiniste sur la ligne 38, a bien conduit l'Archibus mais c'était à l'occasion du 30<sup>e</sup> anniversaire de l'Europe célébré à Bruxelles en juin 1987 (voir ELL n° 105 d'octobre 1987).

Une conduite sur route puis dans les rues de Bruxelles « aussi difficile, si ce n'est plus, qu'à Paris » lui a permis d'observer et de juger l'Archibus par rapport au SC 10 qu'elle a l'habitude d'utiliser.

### Les pavés du Pont au Change

Françoise Burguy a apprécié les améliorations apportées au poste de conduite : siège et volant réglables, commandes d'ouverture et fermeture des portes placées plus près du volant, donc plus faciles à utiliser « ce qui est important pour un geste répété à chaque arrêt ». Un bon point aussi pour la direction assistée qui nécessite cependant une conduite « légère, légère », la boîte de vitesses automatique, et la meilleure tenue de route du véhicule qui sera appréciée en particulier sur le Pont au Change, vers l'île de la Cité, dont les pavés sont bien glissants les jours de pluie...

Le R 312 est un autobus peu bruyant, en raison des progrès techniques et de la place du moteur à l'arrière : « Il nous faudra être particulièrement vigilant à l'égard des piétons, dans les couloirs à contresens du boulevard Saint-Michel. »



Françoise BURGUY

Françoise Burguy a remarqué les réactions négatives des voyageurs sur l'arrière du véhicule. Si pour elle il ne pose aucun problème de conduite, elle reconnaît qu'il peut procurer une certaine gêne à l'automobiliste suivant le bus : « il faudra être attentif et utiliser les « clignotants » pour aider le conducteur qui se trouve derrière un véritable mur ! »

### La montée c'est où ?

Alain Bonenfant est machiniste hors ligne au dépôt de Montrouge depuis douze ans. Il a conduit l'Archibus sur la ligne 21. Comme Françoise Burguy, il apprécie les adaptations possibles du siège et du volant ainsi que les économies de gestes permises par l'amélioration du poste de conduite.

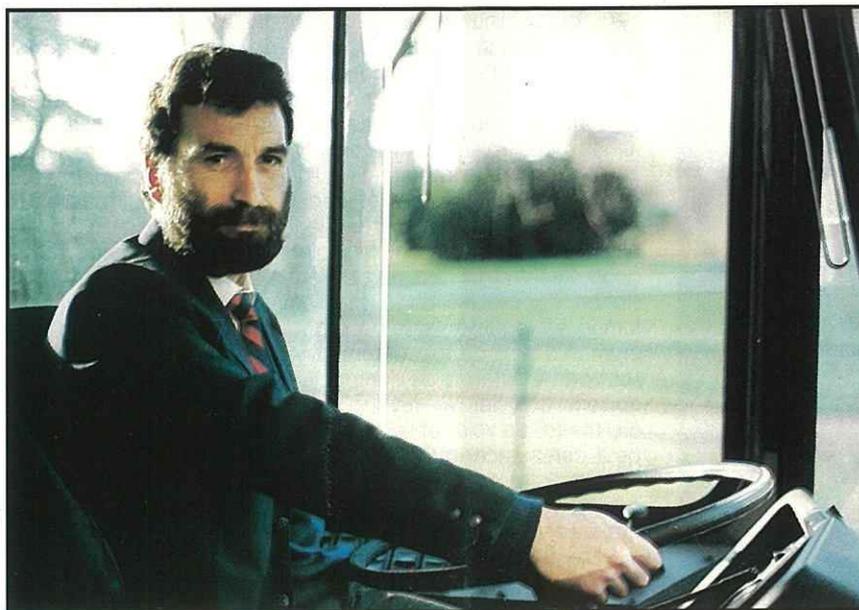
Ayant souvent l'occasion d'utiliser des PR 100, la différence de conduite avec le R 312 est pour lui moins sensible ; celle de l'Archibus n'appelle pas, de sa part, de

remarque particulière, en dehors du freinage, jugé un peu brutal.

Alain Bonenfant apprécie l'aménagement intérieur du bus : « grâce à la 3<sup>e</sup> porte, les voyageurs se répartiront le long du véhicule ». Mais il craint que « les voyageurs n'empruntent, à la montée, la porte située à l'arrière ». Plusieurs lignes d'autobus passent entre Châtelet et Luxembourg : 21 - 27 - 38 - 85, toutes équipées de matériels différents. Et déjà, certains voyageurs, de bonne ou mauvaise foi, ne savent plus quelle porte emprunter pour la montée ! « La 3<sup>e</sup> porte ajoutera à la confusion. »

Conduire un bus en ville aux heures de pointe n'est pas toujours de tout repos. Françoise Burguy et Alain Bonenfant paraissent apprécier le R 312, dont ils attendent des conditions de travail améliorées.

\* Porte d'Orléans - Gare de l'Est.  
\*\* Gare Saint-Lazare - Porte de Gentilly.



RATP-Marguerite

Alain BONENFANT

Enquête réalisée par Simone FEIGNIER

# ÉCHEC AU FEU

**D**ans la partie sans fin qui se joue contre l'incendie, si penser le mettre « mat » relève du phantasme, il est possible de le tenir en « échec ». Naguère surprise, la RATP a depuis renforcé les moyens de contrer efficacement un adversaire sournois.

Le film catastrophe *La Tour infernale* montre dans ses dernières séquences un Steve McQueen-colonel de pompiers s'adressant, l'air désabusé, à un Paul Newman-architecte de la tour, à peu près en ces termes : « Vous continuerez à construire ces pièges à fumée et nous à essayer de les éteindre jusqu'à ce que vous nous demandiez comment les construire. » Et l'architecte de répondre : « D'accord, prenons rendez-vous. »

Ce rendez-vous, la RATP l'a pris voici plus de dix ans maintenant. Une série d'incidents importants mais heureusement sans conséquences humaines, avaient révélé certaines faiblesses dans le métro d'alors.

## Pourtant, depuis Couronnes en 1903...

Et pourtant, le métropolitain, depuis la catastrophe de Couronnes en 1903, avait organisé son exploitation autour de la prévention incendie. Mais sa longue tradition, justifiée, de sécurité avait finalement joué contre la perception de risques nouveaux liés à l'évolution des réseaux. C'était, un peu, une chasse gardée et on n'aimait pas trop que des étrangers, même les pompiers, viennent mettre leur nez chez nous. « La confiance reposait sur des moyens techniques qui se sont révélés insuffisants, inadaptés ou qui n'ont pas été bien utilisés. L'organisation des intervenants a inattendu faute de préparation.



RATP-Thibaut

Exercice 87  
30 000 m<sup>3</sup> de fumée pour faire plus vrai.

Enfin, le sinistre a pris une ampleur et s'est développé sous une forme que l'on n'attendait pas. » Tel est le constat fait, dans un bilan de la CTSI\*, par la régie elle-même de sa situation du moment.

La première alerte significative se produit en 1973 avec l'incendie malveillant d'une voiture de la ligne n° 7 à Porte d'Italie. Grande fut la surprise de constater que la nature des matériaux utilisés pour l'équipement de la voiture avaient permis sa destruction complète, et même la détérioration d'une partie de la station. L'important dégagement de fumées nocives avait intoxiqué deux voyageurs. Les services d'entretien se préoccupent aussitôt de la tenue au feu des matériaux employés et l'échange des aménagements intérieurs des voitures a commencé.

Un dimanche matin de novembre 1975, au terminus Porte de Vincennes, ligne n° 1. Comme la plupart des dimanches, l'exploitation est plutôt calme. Vers 8 h un conducteur signale dans les galeries où sont garés les trains, une abondante fumée. Une infiltration a provoqué un court-circuit entre la barre de guidage où circule le courant traction et la roue chargée de guider le train, mettant le feu aux pneumatiques. Les pompiers alertés un quart d'heure plus tard, ne peuvent, de la station, s'approcher du foyer tellement la fumée est épaisse. Ils sont obligés d'emprunter la voie de raccordement en passant par les ateliers de Fontenay. Mais ils doivent dérouler les tuyaux sur plus de 600 mètres de voies et l'attaque du feu ne peut commencer que deux heures après l'alerte. Si les destructions ne concernent que six voitures, c'est que la leçon avait été tirée de l'incendie de Porte d'Italie.

Les difficultés d'intervention rencontrées par les pompiers ont été telles que la prise de conscience des risques encourus

provoque la mobilisation de la réflexion sur la sécurité incendie en relation étroite avec les sapeurs-pompiers.

L'effort financier, traduction de toute action dans ce domaine, a été à hauteur de la tâche à accomplir. En dix ans, ce sont, exprimés en francs 1984, presque quarante milliards de centimes qui ont été investis, au réseau ferré, dans l'amélioration de la protection contre les sinistres. Le matériel roulant en a reçu 70 %, massivement dans les années 1974/1975 pour remplacer les matériaux dangereux. Les « installations fixes » ont absorbé les autres 30 % en aménagements sécuritaires et remplacement de matériaux inflammables.

## Un dimanche matin, Porte de Vincennes

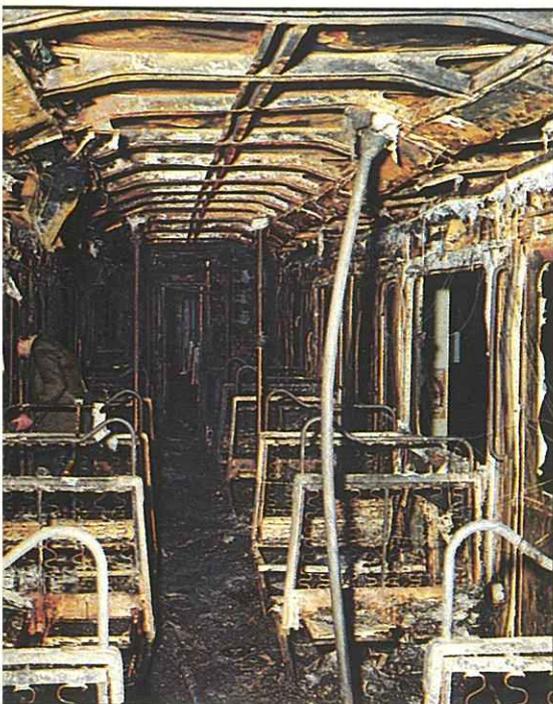
Des organismes permanents sont créés et, depuis, le travail conjoint avec les professionnels du feu ne s'est jamais démenti, amenant la RATP à un niveau de savoir-faire lui permettant aujourd'hui d'apparaître comme une référence pour les autres réseaux. La réciproque est vraie aussi et à travers le Comité international des métros, les échanges d'expériences ne peuvent que profiter à tous.

Mais la modestie s'impose car quelles que soient les sécurités mises en place personne ne peut se prétendre totalement à l'abri d'un accident grave, le nucléaire aux USA et plus récemment en URSS nous en a apporté la terrible démonstration.

Il reste alors à se préparer aux pires situations, à former les hommes, à s'équiper de matériels efficaces, de façon à être le moins possible pris au dépourvu.

Pascal BEGUE

\* Commission technique de sécurité incendie.



Incendie d'une voiture à Porte d'Italie, en 1973.  
Cliché RATP-CPA

## LES MANŒUVRES ET EXERCICES CONJOINTS RATP - BSPP\*

Les manœuvres sont effectuées dans les grandes gares du RER aux heures creuses. Elles ont pour but d'entraîner les pompiers à l'application d'un règlement d'intervention dans le cas d'accident ferroviaire (déraillement - incendie) survenant en gare ou à proximité. Elles durent deux heures environ une ou deux fois par an.

Les exercices ont pour but d'élaborer ou de perfectionner des processus d'intervention visant à améliorer l'efficacité des secours. En « vraie » grandeur (voir *Entre les Lignes* n° 92 juin 1986), ces exercices impliquent complètement l'organisation de la RATP. Le Directeur général et le général commandant la BSPP y assistent.

Le premier exercice s'est déroulé en janvier 1982 et le septième, en novembre dernier, avait pour thème un incendie dans le métro. Cette fois-ci, c'est l'interstation Reuilly-Diderot/Nation ligne n° 1 qui a servi de cadre. Afin de se replacer le plus possible dans ce que pourrait être la réalité, 30 000 m<sup>3</sup> de fumée ont été répandus dans le tunnel à l'aide de fumigènes.

Ce souci de se replacer dans les conditions réelles y compris les plus défavorables est parfois mal interprété. C'est ainsi qu'en novembre 1986, l'exercice qui se déroulait dans le RER avec un important dégagement de fumée, avait, parmi d'autres, le but de tester les procédures de désenfumage. A la demande des pompiers, la véracité de la simulation avait porté jusqu'au non-fonctionnement, toujours envisageable, de la télécommande des ventilateurs, situation malgré laquelle il faudrait bien commencer l'intervention. Les services techniques opéraient pendant ce temps une réparation simulée. Ce non-fonctionnement volontaire a depuis été présenté à tort comme une carence des installations de la Régie.

\* Brigade de sapeurs-pompiers de Paris.



## DES POUBELLES CONTRE L'INCENDIE

Dans ce qu'ils appellent le triangle du feu, les spécialistes de l'incendie distinguent trois composants indispensables au feu :

- 1 — le comburant : en général l'oxygène de l'air ;
- 2 — le combustible : ce qui brûle ;
- 3 — l'énergie d'activation : la chaleur qui débute puis entretient le feu.

Au titre de la prévention, c'est principalement sur le combustible que l'intervention est possible.

L'utilisation de matériau ayant une bonne tenue au feu est une réponse. Saviez-vous que dans la dernière génération de métro (le MF 77) si les vitres du « coin salon » paraissent sales c'est sans doute lié à la poussière du tunnel, mais surtout parce qu'elles sont traitées de façon à résister à de très fortes températures dans le but d'éviter la propagation du feu ?

Une autre possibilité est de supprimer ce qui peut brûler et la propreté du réseau est ainsi directement liée au nombre d'incendies recensés.

La dégradation passée du niveau de propreté du métro s'est traduite statistiquement par une recrudescence de ces petits feux ayant nécessité une intervention : 245 en 1985 pour 160 l'année précédente, en majorité des débris situés sous tunnel à l'abord des stations.

Les lignes équipées de matériel roulant sur pneumatiques sont plus sensibles que les autres. Le courant d'air dû à la plus grande vitesse des trains favorise l'accumulation de papiers et autres emballages — restauration rapide aidant. Le train aspirateur passe en conséquence une fois tous les deux mois sur les lignes « pneu » et une fois tous les quatre mois sur les lignes « fer ».

Une solution plus radicale peut consister en une interdiction de fumer dans l'ensemble du réseau, trains et stations, comme à Bruxelles, Berlin, Caracas, Lille, Montréal, Moscou, New York, Rome, Sao Paulo, Washington, et la liste est loin d'être complète. Solution impopulaire peut-être, mais à Prague il est bien interdit d'y manger des glaces !



Clichés Marguerite  
Exercice incendie 87

## UNE ORGANISATION MULTIFORME

Comme toute entreprise, la RATP veille à la sécurité de ses personnels et de ses installations.

Au plan interne, elle a mis en place :

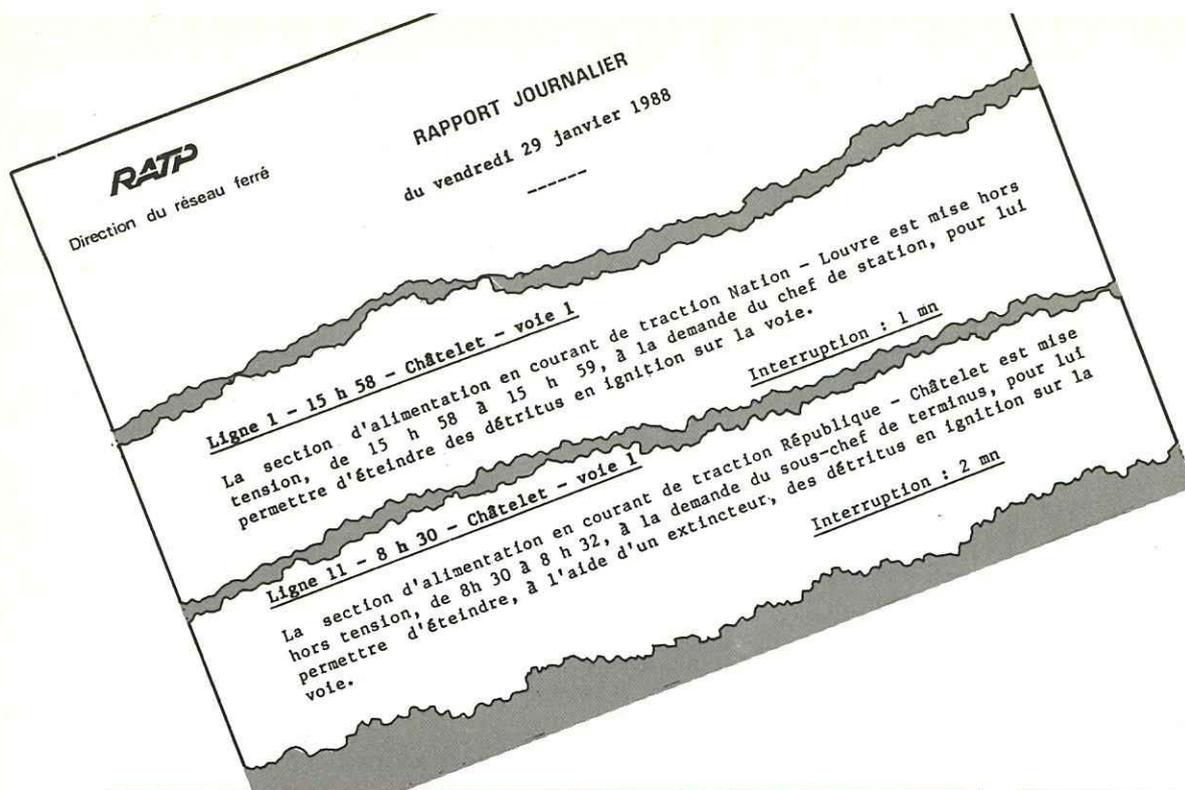
- Une commission technique de sécurité incendie (CTSI) réunissant les principaux services.
- Un groupe sécurité-prévention incendie-secourisme rattaché au service PM - sécurité du travail.
- A la direction du réseau ferré un groupe sécurité incendie - gardiennage composé de trois agents recrutés parmi les cadres de la BSPP assure un rôle de conseiller technique et veille à la formation des personnels de la direction. Tous les ans presque mille exploitants reçoivent à l'occasion d'un stage de formation au CFPR\* une journée d'entraînement à l'utilisation de tous les types d'extincteurs et à l'attaque de tous les types de feu.

Mais elle présente la particularité d'être un établissement recevant du public. Elle est tenue d'appliquer les différents textes réglementaires ayant trait aux risques d'incendie et de panique qui organisent la protection des voyageurs. Dans ce cadre, l'Inspection générale de sécurité (IGS), organisme indépendant des directions de la Régie, veille à l'application des règles en vigueur. L'IGS procède à des visites périodiques de contrôle des gares et stations dont elle rend compte aux commissaires de la République ou au préfet de police pour Paris. Rattachée à la Direction générale, elle assure, de plus, dans ce domaine, un rôle de conseil aux services de la RATP.

La Commission d'études RATP/BSPP créée en 1976 coordonne les études et actions de protection contre l'incendie. Au bilan :

- Les manœuvres et exercices sur le réseau.
- L'élaboration de procédures de désenfumage.
- La mise au point de matériels et d'installations spécifiques améliorant l'efficacité des secours.

\* Centre de formation du personnel et réglementation du réseau ferré.



## ESCALIERS MÉCANIQUES, LA RATP JOUE-T-ELLE AVEC LE FEU ?

A la suite de l'incendie de la station King's Cross à Londres, une petite polémique s'est instaurée autour des escaliers mécaniques de la RATP.

Dans le cadre d'une restructuration des services TE chargés de la maintenance de ces installations, la question de l'efficacité des détecteurs d'incendie sur les escaliers mécaniques a été soulevée.

La politique de la RATP est actuellement la suivante :

— il est hors de question de supprimer les détecteurs incendie des escaliers comportant des parties en bois.

Le système de détection incendie est inutile pour :

— les escaliers débouchant à l'air libre sur la voie publique,  
— les escaliers sous surveillance visuelle d'agents station qui se révèlent plus efficaces que n'importe quel automatisme.

En ce qui concerne les autres escaliers, les statistiques portant sur les incendies et la façon dont ils ont été découverts montrent que ce sont rarement les automatismes qui les ont révélés. L'importance du dégagement de fumée, voire un feu à son début, est trop faible pour que la détection fonctionne. Dans la plupart des cas ce sont des agents ou des voyageurs qui les ont signalés.

Outre leurs réponses souvent trop tardives, les détecteurs actuels sont sujets à de trop nombreux dérangements.

Le problème de leur remplacement, à défaut de leur suppression pure et simple, est actuellement posé. Des dispositions plus efficaces sont l'objet de multiples réflexions.

## IL EST DANGEREUX DE TIRER LE SIGNAL D'ALARME

Est-il plus facile d'évacuer les voyageurs et d'intervenir sur un feu lorsqu'un train est en station où lorsqu'il s'arrête sous un tunnel ? L'évidence de la réponse est plus délicate à traduire dans les faits. Tous les trains sont équipés de signaux d'alarme à la disposition des voyageurs et quoi de plus naturel que de le tirer si la fumée commence à envahir une voiture.

C'est dans les années 1974/1975 que la question s'est posée dans toute son acuité à la suite d'un incident sur le RER. D'autant que des statistiques ont montré que même pour les autres cas, l'arrêt du train sous tunnel n'était pour la plupart du temps pas justifié.

Il a été admis que le meilleur choix était celui de l'inhibition du frein de secours à la disposition des voyageurs une fois que le train avait quitté la station. Le train ne s'arrête qu'à la station suivante, même après l'actionnement. Le conducteur reste cependant le maître de la situation et peut décider l'arrêt du train, des liaisons phoniques lui permettant, en fonction de ce qu'il entend, de prendre une décision.

La RATP a convaincu ses tutelles et les autres réseaux. Le Comité international des Métros s'est rangé à son avis dès 1976 et le ministère des Transports a modifié la réglementation en 1982. L'équipement des lignes est en grande partie réalisé aujourd'hui, les dernières devant l'être dans un proche avenir.

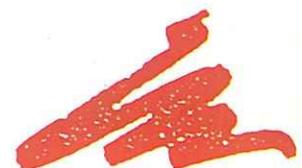
## ATTENTION FUMÉE

A Couronnes, c'est uniquement la fumée qui fut responsable des 84 victimes. Un feu en souterrain est d'autant plus redoutable que les fumées ne peuvent se dissiper. Aujourd'hui un « guide-opérateur » qui n'a rien de touristique malgré les apparences, permet de connaître l'efficacité sur l'ensemble du réseau du désenfumage à l'aide des ventilateurs. Ces installations conçues à l'origine pour le confort thermique des voyageurs ont immédiatement été perçues par les pompiers comme une aide précieuse au désenfumage. Plus de 200 nuits d'essais ont permis la mise au point de ce guide en permanence à la disposition de l'IPP-FE\*.

Seul le RER est équipé de ventilateurs spécialisés dans le désenfumage. Avec l'importance du trafic voyageur et la grande profondeur du souterrain, ce dernier pose des problèmes particuliers. Vingt-quatre heures sur 24, un ou deux pompiers surveillent en permanence les grandes gares. Elles sont pourvues de lignes téléphoniques directes avec la BSPP. Il en est de même pour les locaux contenant des installations spécifiques par exemple les grands équipements informatiques.

Sur les lignes de métro dotées de trains sur pneumatiques plus sensibles que les lignes « fer », les terminus sont équipés de détecteurs de fumée.

\* Inspecteur principal de permanence du service de l'exploitation.



### Jugement de Créteil : LA RÉGIE EN APPEL

Entre les lignes vous avait informé, en décembre dernier, du jugement prononcé par le Conseil des Prud'hommes de Créteil annulant les mesures disciplinaires prises à l'encontre d'agents du réseau routier, après les grèves du début 1987.

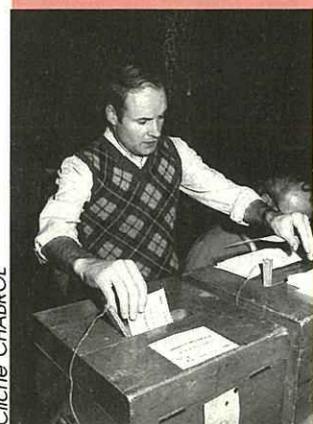
La RATP a fait appel de ce jugement fondé sur la divergence de certaines dispositions du Code du travail et du statut du personnel de la RATP.

Le 26 janvier dernier, le juge des référés a prononcé une ordonnance suspendant

l'exécution provisoire des dispositions du Tribunal des Prud'hommes sur deux points :

— la publication du jugement dans *Entre les lignes*, au motif que le journal a déjà « suffisamment renseigné ses lecteurs sur le contenu et la portée de ce jugement et, cela, dans des conditions dont l'objectivité ne peut être sérieusement mise en doute ».

— le versement de dommages et intérêts aux organisations syndicales intervenant dans l'instance.



Cliché CHABROL



### UN « MINI-TRANSPORT » À ROISSY ?

Le 18 janvier dernier, à l'occasion d'une conférence de presse sur l'activité d'Aéroports de Paris (ADP) en 1987, Bernard Lathière, Président d'ADP, a indiqué « qu'un projet de mini-transport ferroviaire était à l'étude pour compléter la desserte interne de l'aéroport de Roissy ». Il s'agirait de relier la gare RER de la ligne B avec l'aérogare de Roissy 2, utilisée par Air France et Air Inter.

Les liaisons entre le RER et les aérogares s'effectuent actuellement au moyen de navettes autobus. Seuls les autobus du 350 et du 351 assurent une desserte directe depuis Paris. La future gare TGV, qui devrait être construite en 1993 à proximité de Roissy 2, ne résoudra en rien ces problèmes

de desserte puisqu'elle sera située sur la ligne TGV contournant la capitale et assurant l'interconnexion entre le TGV-Nord et le TGV-Sud-Est.

Pour l'instant, la nature de ce mini-transport n'est pas fixée. Toutefois, B. Lathière estime que les capacités nécessaires et les distances à parcourir excluent les solutions du type trottoir roulant. Un système du type SK (voir ELL n° 92) ou un mini-VAL pourraient en revanche être envisagés.

Après le problème de la desserte d'Orly, c'est celui de la desserte de Roissy qui se trouve désormais posé, sans qu'on explique pourquoi on a construit la gare du RER à plus de 500 mètres des aérogares.

### Élections des délégués du personnel

Le 12 janvier dernier, les agents de la Régie étaient appelés à élire leurs 341 délégués du personnel. Par rapport à 1987, la participation augmente de 3,8 %. Elle atteint 68,3 % frisant ainsi le record de 1986 (69 %). D'une manière générale, ces élections sont celles de la stabilité.

Listes	Résultats en % des voix*			Résultats en sièges****		
	Collèges**		Total	Collèges**		Total
	1 <sup>er</sup>	2 <sup>e</sup>	Régie**	1 <sup>er</sup>	2 <sup>e</sup>	Régie**
CGT	50,9	33,7	46,4 (-0,1)	138	47	185 (-1)
FO	14,9	nr	11,0 (+0,4)	31	nr	31 (+2)
Autonome	16,2	0,9	12,2 (-0,1)	26	0	26 (-6)
CFDT	7,2	16,5	9,6 (+0,4)	11	17	28 (+2)
CFTC	1,6	nr	1,2 (-0,1)	1	nr	1 (-)
Indépendants	7,4	4,1	6,6 (+0,1)	12	1	13 (+2)
CFTC/FO (ATMIC)	1,7	27,4	8,4 (+1,0)	6	35	41 (+6)
Autonome/CGC	nr	17,4	4,5 (-0,8)	nr	16	16 (-3)
Candidats libres	nr	nr	nr (-0,9)	nr	nr	nr (-2)

nr : liste non représentée dans le collège.

(\*) : en % du nombre de voix obtenues par l'ensemble des listes.

(\*\*) : 1<sup>er</sup> collège : personnels « exécution ».

2<sup>e</sup> collège : personnels « maîtrise » et « cadre ».

(\*\*\*) : les chiffres placés entre parenthèses indiquent les variations observées entre 1988 et 1987.

(\*\*\*\*) : par rapport à 1987, 2 sièges de moins dans le 1<sup>er</sup> collège et 2 de plus dans le 2<sup>e</sup> collège.

## PARIS EMBOUTELLÉ

Le maire de Paris a rendu compte des travaux du Comité municipal d'étude sur la circulation. Les mesures prévues à 10 ans doivent permettre à la voirie d'absorber 7 % de trafic de surface en plus, et aux transports en commun 17 % d'usagers supplémentaires.

Pour les transports en commun, plusieurs projets ont été évoqués :

- développement de l'information voyageurs ;
- doublement de la ligne A du RER entre les gares de Lyon et Saint-Lazare via les gares du Nord et de l'Est ;
- réactivation des projets de métro sur la petite ceinture Sud ;
- meilleure desserte du secteur Seine Sud-Est (Bercy, Tolbiac).

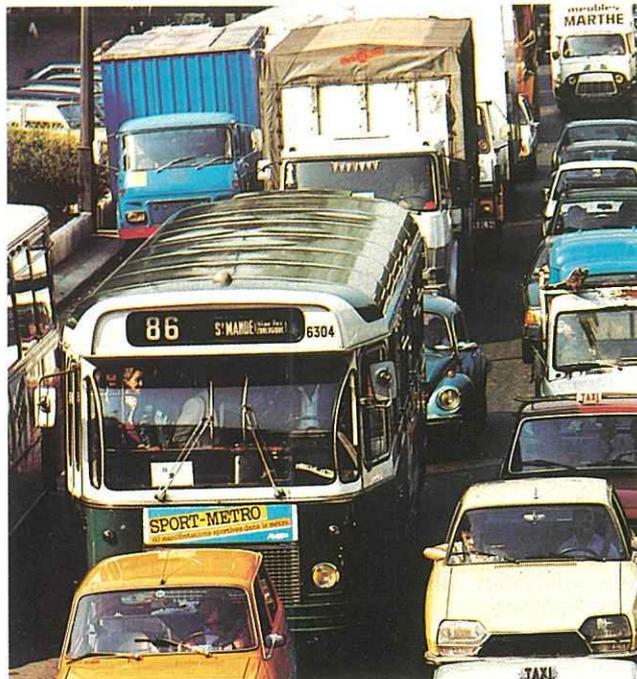
M. Chirac a précisé que pour ces trois derniers objectifs la solution « pourrait consister en la création d'ici la fin du siècle d'une ligne ou d'un réseau de métro contemporain, beaucoup plus rapide que le métro classique, moins coûteux que le RER et totalement automatique ».

### Gertrude

Concernant la circulation automobile, trois mesures de poids :

- 400 policiers auxiliaires issus du contingent (payés par la ville, non verbalisateurs, gérés par la Préfecture de Police) et 150 surveillants du stationnement (verbalisateurs).
- La mise en place du système GERTRUDE (expérimenté à Bordeaux) en complément de l'actuel système SURF : régulation des feux par ordinateurs.
- Projet LASER (liaison autoroutière souterraine express-régionale) permettant de traverser Paris dans des gaines souterraines à 60 km heure.

« Le pari que je fais avec les Parisiens, concluait le maire, est de préserver la liberté de chacun et d'améliorer la situation actuelle en ne retenant aucune solution contraignante. Ce pari, je suis certain que nous pourrions le gagner même si quelques fois le scepticisme règne ici ou là. »



Cliché ARDAILLON

■ Paris compte 250 000 places de stationnement sur la voie publique, 47 000 places en parcs, 380 000 places privatives en immeuble.

■ Entre 1978 et 1986 la circulation a augmenté de 9,3 % environ. Estimation pour les 10 ans à venir : + 7 % (Mairie de Paris).

■ On parle de mettre une ligne d'autobus sous observation pour mesurer différents moyens d'améliorer sa circulation : aménagements de voirie, fréquence élevée, nouveaux matériels, promotion particulière.

■ On estime à 90 000 le nombre des voitures en stationnement interdit le jour et 60 000 la nuit.

■ Si « Gertrude » semble recueillir la majorité des bons commentaires, le projet LASER a été rejeté par les groupes d'élus de l'opposition municipale comme « un gadget folklorique » (PS) « contre l'amélioration du service public » (PCF). (Source AFP).

■ Le projet LASER a relancé dans la presse le débat radiale/rocade : LASER permettra-t-elle de désembouteiller Paris ou attirera-t-elle de nouveaux véhicules ?

■ Pour SOS environnement, le plan anti-embouteillages de Paris est en fait un « pétard mouillé ». Son président est expert puisqu'il avait lancé les « pétards allumés » du pyrénéen et de la propreté du métro.

■ L'Association des usagers du transport (AUTRE) adhérente de la FNAUT dénonce le projet LASER comme le « futur gouffre financier » et réclame un véritable plan des déplacements donnant priorité aux transports collectifs (source AFP).

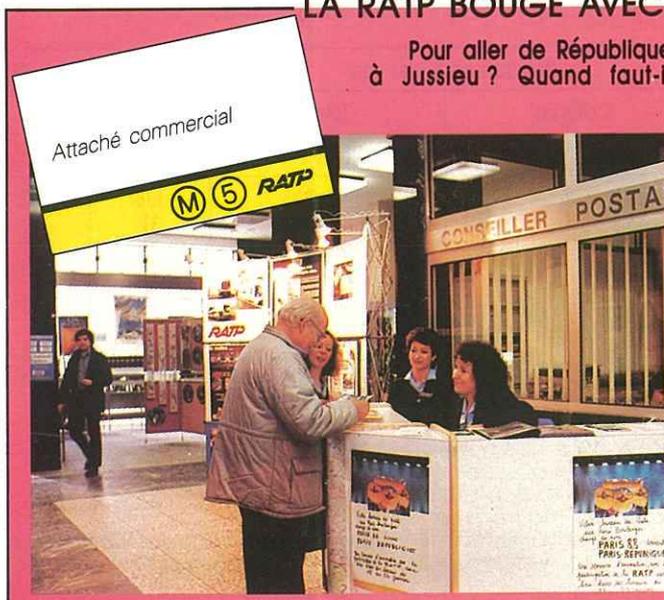
## LA RATP BOUGE AVEC LA POSTE

Pour aller de République à Jussieu ? Quand faut-il

acheter la carte orange ? Où se procurer un plan de métro ?... Autant de questions qui trouvaient réponse, du 18 au 22 janvier dernier à la poste de la rue René-Boulanger, près de la République.

Les agents commerciaux de la ligne 5 (Place d'Italie - Bobigny-Pablo-Picasso) y tenaient en effet un stand d'information. Sur une initiative de la Poste : le prétexte en était la nouvelle appellation des bureaux parisiens : « Paris 88 » devenait ainsi « Paris République ».

Une occasion pour le métro de participer à la vie de la ville que l'équipe commerciale de la « 5 », n'a pas laissé échapper.



Stand RATP dans les bureaux PTT 56, rue René-Boulanger (près République)  
Cliché MINOLI

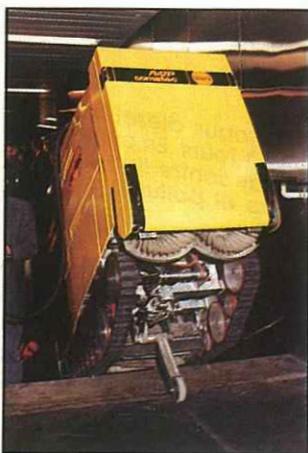
## LA MONTÉE DES ROBOTS

En janvier dernier, le CAB 001 était présenté au Conseil d'administration de la RATP. Le CAB (en clair, le chariot autonome de balayage) est le deuxième prototype des matériels robotisés qui serviront d'ici l'an 2000 aux équipes de nettoyage du métro parisien. Il a été mis au point par le Commissariat à l'énergie atomique.

Grâce à ses chenilles, le CAB 001 franchit sans problème les escaliers du métro. À partir du mois d'avril ou de mai, un CAB 002 sera utilisé régulièrement sur le réseau, pour le nettoyage des couloirs et des salles des billets. Dans le courant du troisième trimestre, un CAB X pour « terrain plat » (sic) fera son apparition. Son terrain d'action : les quais du métro et les grandes salles d'échanges des gares RER.

Enfin avant la fin de l'année, deux autres robots devraient hanter le sous-sol parisien. Il s'agit du robot de nettoyage des voûtes (il sera capable de briquer la voûte d'une station en une seule nuit) et du robot de nettoyage des voies (il devra faire le ménage en station et enlever les mégots, les sacs en papier, les vieux tickets qui provoquent régulièrement des débuts d'incendie).

Une plate-forme de transport est également à l'étude. Dérivée du CAB 001, elle permettra de déplacer dans les stations les outils et les matériaux utilisés sur les chantiers d'entretien. Aujourd'hui, cette manutention s'effectue à la main. Un baudet mécanique en quelque sorte !



Robot de nettoyage à Châtelet - les Halles.

Cliché CHABROL

## OUI, MAIS... NON, MAIS...

« La direction et les organisations syndicales se sont rencontrées pour examiner les problèmes soulevés par les arrêts spontanés de travail consécutif à des agressions subies par des agents.

Les organisations syndicales suivantes : SAT, GATC, FO-ATMIC, Indépendants, CFTC, acceptent de s'engager dans une réflexion commune avec la direction sur les thèmes de la prévention, de l'assistance

aux agents concernés et de la sensibilisation de l'opinion visant à améliorer la situation afin d'éviter les arrêts de travail spontanés qui pénalisent les voyageurs sans pour autant apporter de réponse concrète au problème de la sécurité.

Dans cette perspective constructive, la RATP décide de ne pas poursuivre la procédure disciplinaire engagée à la suite de l'arrêt spontané

de travail du 24 décembre sur la ligne 5.

N'ont pas signé ce constat : la CGT, la CGT et FO exécution. »

Cette réunion intersyndicale du réseau ferré a été présentée par le directeur général et le directeur du réseau ferré à la presse le 20 janvier.

Elle faisait suite à deux récentes agressions de conducteurs sur les lignes 3 et 5. Un préavis de grève avait été déposé (CGT et Autonomes) pour le 22 janvier.

Rappelant la lettre de la législation (le préavis et l'exposé des motifs précis doivent permettre de négocier) la direction de la RATP a voulu marquer par l'exemple son exigence de respect de la légalité des préavis de grève.

Comprenant « les raisons de la protestation des agents » elle a affirmé ne pas pouvoir les suivre quand le voyageur devenait à son tour victime indirecte de l'agression.

Au réseau ferré, les statistiques 87 ont augmenté de 32 % par rapport à 1986 : 215 agressions d'agents, 495 incidents de contrôle soit 710 incidents sérieux. Au réseau routier ce chiffre est d'environ de 500 et en augmentation de 24 %.

Accord pour dénoncer, désaccord sur les moyens de résoudre semble être le constat unanimement regretté.

On peut penser que le groupe de travail s'appliquera à faire des propositions rapides, les non-signataires représentant plus de 60 % des électeurs-exécution du réseau ferré.

### TÉLÉPHONE : LE GRAND CHAMBARDEMENT.

À noter sur votre calepin !

### LE NOUVEAU NUMÉRO DU JOURNAL TÉLÉPHONE

L'opération du 16 avril prochain va modifier le numéro d'appel du journal téléphonique d'*Entre les lignes*.

Pour conserver le contact avec l'actualité de l'entreprise, vous devrez composer dès le 17 avril au matin le :

# 6 4444

Attention : jusqu'au 16 avril, vous devez continuer à appeler au 2 4444. A bientôt et merci de votre appel.

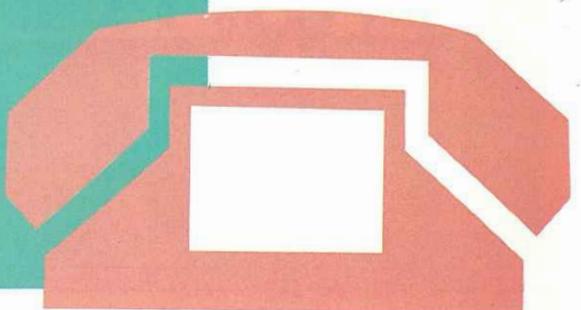
Dans la nuit du vendredi 15 au samedi 16 avril prochain, les équipes du service de télématique (ST) vont changer en quelques heures près de 7 000 numéros de téléphone dans toute la Régie. Cette opération est un peu le point d'orgue de la modernisation du réseau téléphonique intérieur, engagée en 1982.

Pour une partie des utilisateurs le changement sera limité. Le 2, qui figure devant les quatre chiffres de l'ancien numéro de poste, sera simplement remplacé par un autre chiffre. A Noisy par exemple, le 2 se transformera en 3 tandis qu'aux Grands-Augustins le 2 se transformera en 6 (le numéro d'*entre les lignes* passera du 2 4352 au 6 4352). Pour les postes accessibles directement de l'extérieur, il y aura désormais concordance entre le numéro de téléphone intérieur et les cinq derniers chiffres du numéro d'appel PTI. Seul Championnet fera provisoirement exception à la règle puisqu'au 42-57-5 correspondront des numéros intérieurs du type 55...

Les autres utilisateurs concernés changeront complètement de numéros d'appel intérieur. Le service ST profitera de l'opération pour rationaliser le plan de numérotation de la Régie. Des postes situés dans un même bâtiment ou dans un même secteur géographique devraient désormais avoir des numéros d'appel voisins.

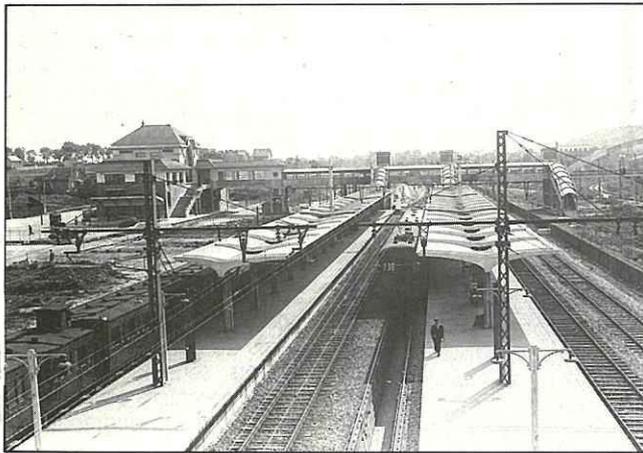
Avant le 16 avril, différentes opérations d'information seront lancées dans l'entreprise. Ensuite, des renseignements sur les nouveaux numéros d'appel pourront être obtenus en appelant les opératrices de Tel+ au 23333 (ou par l'extérieur au 40.02.33.33).

Dans le courant de l'été, un centre de supervision du réseau téléphonique sera mis en service à Bercy pour en assurer la surveillance et la gestion. Enfin dans un an, le nouveau central de Championnet sera mis en service. La RATP disposera alors d'un réseau de télécommunications internes adapté aux exigences actuelles.



## LE JUBILÉ DU MÉTRO RÉGIONAL

8 décembre 1977 — 8 décembre 1987 : dix ans de RER. Entre les lignes s'en est fait largement l'écho (voir ELL n° 107). Cet anniversaire a éclipsé une autre date tout aussi importante dans l'histoire du réseau régional d'Ile-de-France. C'est le 18 janvier 1938 que la Compagnie du chemin de fer métropolitain de Paris (CMP) devenait officiellement responsable de l'exploitation de la ligne de Sceaux, entre Luxembourg, Robinson et Massy-Palaiseau. Dix ans auparavant, il avait été décidé que le métro pourrait enfin franchir les limites de la capitale pour aller desservir la banlieue parisienne. En 1931, la CMP présente un projet de métro express. Le 10 avril 1932, une loi prévoit le transfert à la CMP d'une ligne de chemin de fer desservant la banlieue sud de Paris. Après plusieurs années de travaux, la ligne de Sceaux devient le prototype de ce métro express suburbain. Quarante ans plus tard, elle donnera naissance à la ligne B du RER.



Massy-Palaiseau 1938  
La CMP exploite la ligne de Sceaux

■ Attention école ! Une voiture école a été réalisée par « l'équipe des tamponnées » de l'atelier de Saint-Fargeau (notre photo). Elle est destinée aux agents de la COMATEC qui pourront y apprendre les techniques du nettoyage. Cette caisse provient d'une voiture (de type MP 59) accidentée en 1981 à Pont de Neuilly.



Cliché Minoli

■ Le service des bâtiments (NB) a mis au point et réalisé une armoire de télégestion des opérations de chauffage à l'immeuble Philidor. Objectif : économies d'énergie, de maintenance, et gains de fiabilité. Sa fonction ? Gérer 300 fonctions.

■ Le dernier des 21 éléments de trains MS 61 (qui roulent sur la ligne A), confiés pour rénovation à la Société De Dietrich, est revenu en février. La SNCF, qui avait en charge 23 éléments, a rendu le dernier en décembre. Les autres sont mis à niveau par les ateliers de la RATP de Boissy et Montrouge.

## CONFIDENTI'ELL

■ Veaux, vaches, couvées, dans le métro ? On prépare une animation sur le thème de l'agriculture pour le mois de novembre, à Auber.

■ Comment inviter les voyageurs à acheter leur carte orange entre le 20 et 30 du mois précédent ? Peut-être une carte de fidélité. Mais quelle récompense ?

■ De la publicité dans Situ ? On en parle. Situ, le petit ordinateur qui vous indique le chemin et le moyen de transport le mieux adapté, pourrait aussi, moyennant finance, indiquer des lieux commerciaux.

## INHABITU'ELL

■ Des inspecteurs des impôts dans le RER. C'était du 22 au 27 février, à Châtelet et Gare de Lyon, pour conseiller les voyageurs dans leurs déclarations.

■ Radio Transports DX organise, au Plessis-Robinson les 25 et 26 mars, un Salon international des amateurs radio-TV. Ils éliront Miss Radio (entre autres activités). RT DX, 1, avenue Augustin-Dumont 92240 Malakoff.

■ Depuis le 18/12/87, quatre autobus diesel fonctionnent à l'éthanol (alcool de bois) à Tours. En principe les performances sont les mêmes. Par contre le moteur est plus silencieux, plus souple, vibre et pollue moins.

■ Dessinateurs à Auber. On pouvait obtenir, d'après photo, le portrait de son (sa) bien-aimé(e) du 11 au 14 février. Saint-Valentin oblige. Un salon de l'amour se tenait, au même moment, dans le hall d'exposition d'Austerlitz.

## KIWI, KIWI, KIWI

« Fais-moi un kiwi, deux kiwis, trois kiwis »...

Alors que sur les principales chaînes de télé, des spots de pub incitaient nos concitoyens à manger des kiwis, la RATP décidait d'interdire la vente des fruits et légumes frais dans l'enceinte du métro et du RER à partir du 5 février. La mesure a touché trente-huit points de vente, disséminés dans vingt-sept stations. Les commerçants concernés, pour l'essentiel des vendeurs de kiwis et d'avocats, ont protesté en organisant une manifestation devant le siège de la RATP.

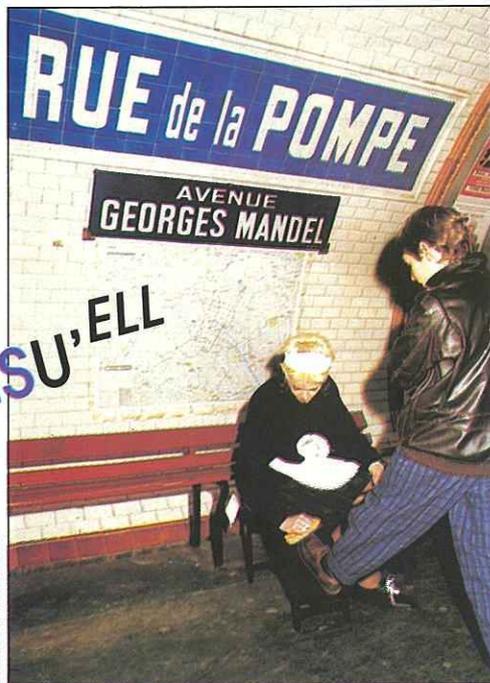
Ce sont des raisons d'hygiène, mais surtout d'encombrement des couloirs qui justifient cette décision. Toutefois, elle ne résout en rien le problème des vendeurs à la sauvette, contre lesquels la RATP reste désarmée (voir *ELL* n° 108, p. 35). La multiplication de ces vendeurs prouve néanmoins qu'une partie des voyageurs apprécie vivement de pouvoir acheter des produits divers dans le métro ou le RER. Il y a aujourd'hui près de 840 commerces dans l'enceinte des réseaux RAPT. La Régie et la société Promométro étudient actuellement la manière de concilier les attentes de la clientèle avec les impératifs « de la libre circulation des voyageurs » dans les couloirs du métro.

4444 du 1/2 et du 8/2/1988



Cliché Dumay

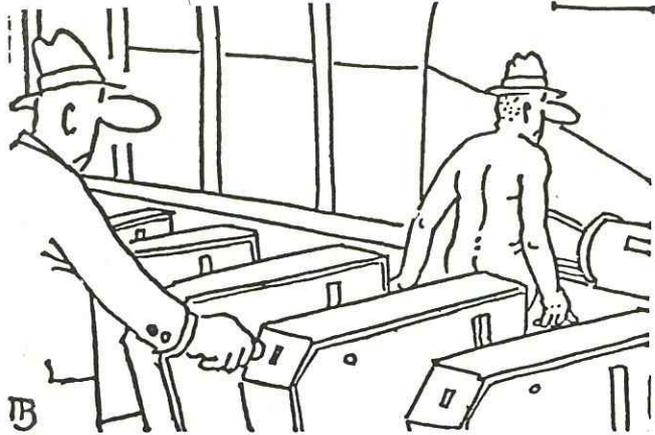
À la SNCF on joue pourtant la carte « KIWI »



Cliché Ardailon

La publicité se fait parfois souriante. Pour promouvoir une marque de cirage, soubrettes et valets de chambre sont descendus dans le métro pour cirer les chaussures des voyageurs. Le choix de la station est un pur hasard.

## T'ELL ET GRAMMES



### TRANSPORTS INTERNATIONAUX

• La *Literatournaïa Gazeta* (Moscou) se préoccupe du fonctionnement du métro. On parle d'augmenter le prix du voyage de 5 à 10 kopecks ! Les coûts augmentent, disent les uns, le confort recule disent les autres. Notre confrère évoque aussi les « incidents de contrôle », la gratuité dont bénéficient certains alors que les employés du métro n'en bénéficient plus. Le journaliste affirme que des « kopecks peuvent être économisés grâce à une technologie moderne (...) car, nulle part ailleurs, le plafond du progrès technique n'est aussi bas qu'au métropolitain ».

\*

• LSTS, Société d'ingénierie et filiale de SOFRETU aux États-Unis (SOFRETU est la filiale d'exportation de la RATP), a signé un contrat de 20,8 millions de dollars pour le réaménagement de « Jamaica Station ». C'est la gare de banlieue la plus chargée des États-Unis.

### NOMINATIONS

- Jean-Michel Paumier, ex-chef du service des projets de développement du réseau (NP), a été nommé chef du cabinet du directeur général, et chef du service central de la Direction générale.
- Jean-Marie Liénart, ex-adjoint au chef du service des aménagements et de l'entretien, est désormais chargé de la gestion prévisionnelle des cadres à la Direction du personnel.
- M. Cronier a été nommé conseiller du directeur général. Il se penchera particulièrement sur les questions de productivité.
- Jacques Banaszuk est nommé adjoint au directeur du réseau ferré. Il conserve à titre personnel ses missions à la société Transcom.
- Paul-André Bolgert, directeur du réseau ferré, est nommé directeur général adjoint de la RATP, sur le poste remis à disposition par Louis Guieyesse nommé conseiller du président et du directeur général.

### SANTÉ

• Interrogé sur A2 à propos du dépistage de la drogue effectué à partir d'analyses d'urine lors des examens d'embauche, le président du Conseil de l'ordre des médecins a déclaré : « Il n'est pas admissible qu'un employeur, de son propre chef, impose tel ou tel examen aux médecins du travail et demande à en avoir le résultat. »

### « VOS SOUVENIRS INTÉRESSENT ! »

Tel est l'appel que vous lance l'équipe chargée des relations publiques de la RATP.

Dès qu'il s'agit de préparer une exposition (comme celle du dépôt de Floréal), dès qu'un metteur en scène veut créer une atmosphère 1930 ou tourner une scène dans le métro, dès qu'un groupe d'élèves ou d'étudiants se retrouve avec un mémoire sur Paris ou ses transports... Eh bien tout ce petit monde converge vers le service de la promotion et des relations publiques.

Pour répondre à ces demandes, il faut bien connaître la Régie, avoir un réseau de correspondants et disposer d'une quantité de documents ou d'objets d'époque !

C'est là que les difficultés surgissent. Pas facile de faire revivre un receveur de 1950 avec son uniforme exact, les boutons marqués du sigle RATP aux lettres enchevêtrées, la sacoche en cuir, la moulINETTE à billets. De même, les bus à plate-forme et les métros Sprague, que la Régie conserve en état de marche, ont perdu les détails intérieurs (plans de ligne, plaques d'email publicitaire sur les sièges...) qui donnaient leur cachet.

Alors si vous disposez d'objets ou de documents susceptibles de servir à ce travail de reconstitution, contactez : M. Vaintrub  
RATP-Relations publiques  
55, quai des Grands-Augustins  
75006 PARIS.

Votre aide est indispensable pour éviter que le passé de l'entreprise sombre dans l'oubli. Faire connaître la RATP de 1988, c'est aussi savoir retracer son évolution et présenter l'action de ceux qui l'ont faite.

### FLORÉAL : APPEL À TÉMOINS

Courant octobre, une exposition sur l'histoire du dépôt Floréal sera organisée aux Lilas, dans l'enceinte même du dépôt. Les organisateurs de cette manifestation sont actuellement à la recherche de tous les documents (photos, plans, archives...) et de tous les objets pouvant permettre de retracer l'histoire de ce dépôt et de présenter l'évolution des métiers des agents du réseau d'autobus. Par son thème, cette exposition constitue un événement car il est rare que la Régie présente ses coulisses au public.

Si vous possédez de tels témoignages sur la vie quotidienne d'un dépôt d'autobus, acceptez que ces documents servent de support à l'exposition (les pièces seront sous vitrines et l'exposition sera gardiennée), n'hésitez pas à écrire avant le 10 avril à : Exposition « Floréal »  
RATP-Direction du réseau routier  
Dépôt des Lilas  
25, rue Floréal  
93260 Les Lilas

Indiquez brièvement la nature des objets ou des documents que vous possédez, ainsi que l'endroit (adresse, téléphone) où vous joindre. D'avance un grand merci !

● Pour son troisième anniversaire, le groupe Service Public prépare son troisième disque. Sortie prévue en mai 88. Entre les lignes vient d'en recevoir la maquette et vous en parlera dans son numéro d'avril. On peut dire, en avant-première, qu'il atteint la grande qualité. Les collaborations y sont pour beaucoup. Serge Gainsbourg (Le poinçonneur des Lilas), Paul Brel (Dans le métro) et Jean Muzy pour les arrangements musicaux. Le choix des deux titres n'est pas encore fait. En concurrence « Sexy partout » et « On assure ». C'est moins bon que les deux premiers mais plus commercial. Il faut bien vivre ! Résultat des courses, le mois prochain.

### ORSAY EN MINIATURE

Du 26 mars au 10 avril prochain, l'Association des modélistes ferroviaires du personnel RATP (AMFP-RATP) participera au Salon du modèle réduit qui se tiendra au Parc des expositions de la Porte de Versailles. Il présenteront au public une réplique au 1/87 de la gare d'Orsay, sur la ligne B du RER. Longue d'une dizaine de mètres, cette maquette reproduit en détail le tronçon de ligne compris entre l'entrée de la gare (côté Saint-Rémy-lès-Chevreuse) et le viaduc sur l'Yvette (côté Paris). A ne pas

manquer, le petit personnage qui pêche au bord de l'Yvette. Il a une technique du lancer à faire pâlir les membres de la Brème des transports ! L'AMFP-RATP présentera également une série de matériels roulants caractéristiques du RER-RATP : automotrices Z, MS 61, MI 79. Ils ont été réalisés de toutes pièces par des modélistes de l'association. Une belle occasion de jouer les Gulliver dans une gare lilliputienne.

(\* AMFP-RATP, 11, quai Aulagnier - 92600 Asnières, tél. : 47 91 22 79.

### Anniversaire

Sur le papier, la RATP a 40 ans. C'est la loi du 21 mars 1948 qui crée la Régie Autonome des Transports Parisiens. La naissance officielle est prévue 9 mois plus tard (!) le 1<sup>er</sup> janvier 1949. ELL vous proposera une rétrospective en fin d'année.



Achetez ce petit livre \*, ne serait-ce que parce qu'il est rare que la forme poétique trouve un éditeur à ses débuts. On passe assurément un bon moment avec Daniel Vercoûtère et on se sent moins seul. Daniel est agent de la Régie, au service des équipements électriques. Son accueil, c'est sa réponse à trop de « tu dis n'importe

quoi ». À « la Devos », il a voulu montrer que n'importe quoi n'était déjà pas rien. Ce sont plus des chansons — on pense parfois à Bachellet — que des poésies académiques. Il y a plus de vécu que de recul sur les joies et les souffrances ; plus d'espoirs et de regrets que de vies assumées. Y défilent la famille, enfants, grand-père, sœur, enfants, le chien, le sapin, les amours. Cela commence par « La fontaine blanche » et le reste coule très bien. Si la cote poétique gêne encore parfois aux entourures (« Et jamais n'avons pensé qu'au long de tant d'années ») l'hémistiche et le vers peuvent vivre heureux ensemble (« On oublie trop les autres pour aimer celui-là »).

\* D. Vercoûtère. Tél. : 25 740. Service TE.ETM, 54, rue des Petites-Écuries. Prix : 43,90 F.

## LE TICKET POUR L'ÉCOLE

Durant deux mois, de la mi-janvier à la mi-mars, le ticket est parti en campagne pour l'école technique de la RATP. Mais cette fois, la vedette n'était pas le petit morceau de carton jaune et marron, mais la bande magnétique qui renferme les multiples informations (codées en langage binaire) sur la validité du billet. Vous n'y comprenez rien ? Le langage binaire vous est aussi familier que le chinois ? Pas de panique, comme le dit l'affiche, vous avez deux ans pour vous y mettre !

Dans la même veine que les affiches des campagnes de pub du dernier trimestre 1987 (ELL n° 107), cette affiche marque peut-être un nouveau tournant dans la communication Régie. Le ticket serait-il en passe de devenir le seul symbole de la RATP, y compris de ses activités les plus « techniques » ? D'autres « services » Régie feront-ils leur promotion en jaune et marron ? L'école technique est-elle un cas isolé ?

Rappelons que l'école technique de Noisiel accueille un peu plus de 200 élèves et qu'elle les forme trois ans aux métiers de mécaniciens d'entretien, électromécaniciens ou électrotechniciens. (ELL n° 77).

(Voir illustration dernière page)

## LE CLUB DES CINQ

Cinq agents de la RATP se sont vus décerner un Prix de l'initiative par le ministère des Transports.

Il s'agit de :

— Pierre Hervouet, agent de maîtrise du réseau routier, chargé du SERVAl, transport des handicapés du Val-de-Marne géré par la RATP. Il est récompensé pour les liens chaleureux qu'il a su développer avec ses clients.

— Jean-Pierre Tisserand, qui a imaginé et organisé l'activité des TUC pour accompagner les personnes à mobilité réduite dans leurs voyages en transports en commun.

— Georgette Hervé, machiniste, pour l'aide qu'elle a apportée à une personne blessée par balle, en détournant son bus.

— Emmanuel Usala, attaché commercial, pour le document d'information qu'il a réalisé à l'intention des étudiants qui ne pouvaient s'inscrire à Jussieu, concernant les autres universités.

— Hervé Chaudet, machiniste, pour l'action qu'il a menée pour venir en aide à un voyageur victime de deux syncope.

Des médailles leur ont été remises le 17 février, en présence de leurs chefs de service, par le ministre.

## DE MOZART À VAN GOGH

*« C'est là que j'ai trouvé ma véritable voie dans l'impressionnisme. J'ai trouvé une autre lumière, une nouvelle réflexion par rapport à mes toiles, j'ai, depuis, le désir que le témoin d'une œuvre d'art prenne un immense plaisir à la regarder, qu'il soit touché dans sa sensibilité la plus profonde. »*

Pour un ancien de Mozart (\*), 12 ans mécanicien en atelier, voilà des propos hors du commun. Mais la provocation Hervé Lambinet l'aime bien semble-t-il, tel son autoportrait. Sa technique même y ressortit. Mélange de peinture à l'huile et d'aérogaphie, alliance d'impressionnisme et d'hyperréalisme elle porte parfois l'empreinte de sa formation à la publicité.

Le destin bascule parfois étrangement : un accident, l'inaptitude, le CPTA (\*\*) et le voilà graphiste au bureau de dessin du « routier ». Un aérographe découvre dans un placard — qu'il me pardonne mais c'est une sorte de stylo à encre qui fonctionne sur le principe du pistolet à peinture, à l'air comprimé — un congé forma-

tion, une thèse et voilà une nouvelle corde à son arc, la couverture du n° 108 d'ELL c'est un peu lui aussi.

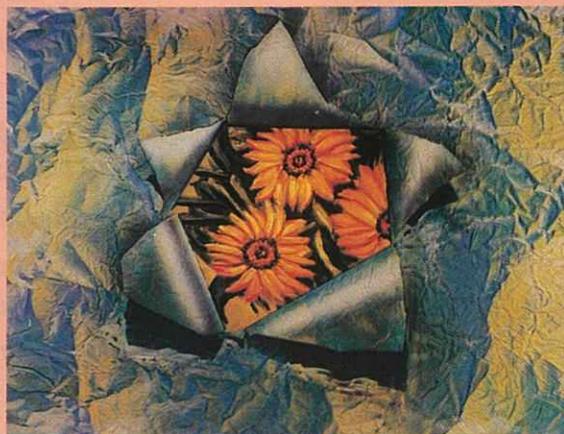
À Groslay, dans la banlieue nord il donne bénévolement à la Maison de la Culture des cours d'initiation et expose tous les ans. Il projette une expo de 50 toiles à Ste-Maxime en septembre 89 et une autre en Allemagne.

La Provence c'est sa patrie d'élection où comme les impressionnistes il a découvert la lumière et un coup de foudre pour un village du Var auquel il offre une toile pour la décoration d'une chapelle, lui qui se dit athée.

*« C'est de famille. Mon oncle a reçu un grand prix de peinture, mon frère peint et mon père, grand admirateur de Van Gogh et de Vlaminck passait tous les jours à St-Germain-des-Prés avec le 95 — comme receveur ». Et puis n'existe-t-il pas un musée Lambinet à Versailles !*

(\*) L'école d'apprentissage de la RATP autrefois rue Mozart à Paris est aujourd'hui à Noisiel - voir ELL n° 77 - novembre 1984.

(\*\*) Centre de perfectionnement technique et administratif, rue Van Dyck.



## BON DE TABAC...

...à notre estimé confrère France-Soir pour ses titres à l'emporte-pièce du 30 janvier.

## Métro : les fraudeurs attaquent

Les agressions de contrôleurs ont augmenté de 122 %

Les statistiques qui lui ont été fournies font état d'une augmentation de 26 % des incidents entre fraudeurs et agents

de contrôle (de 276 à 348) et d'une augmentation de 122 % des incidents entre contrevenants et agents de la surveillance générale (de 66 à 147). Les agressions d'agents, elles, sont en augmentation de 10 % (de 195 à 215).

Reste à savoir si ces titres alarmistes sont un « incident de contrôle » ou une « agression » à l'égard de la RATP.



## RAPPELLE-MOI TON NOM...

La dénomination des stations de métro est directement liée à la géographie locale. Commune, lieu-dit, route, monument, peu importe pourvu que le nom soit de nature à faciliter l'orientation des voyageurs.

L'usage est de faire référence à la voie la plus directement desservie.

C'est ainsi que, par la grâce d'une implantation heureuse, des personnalités oubliées depuis des lustres ont connu un regain de notoriété. Combien, de nos jours, hormis quelques érudits ou les riverains de la voie évoqueraient encore Botzaris, Corvi-

sart ou Le Peletier, si leur nom n'était celui d'une station.

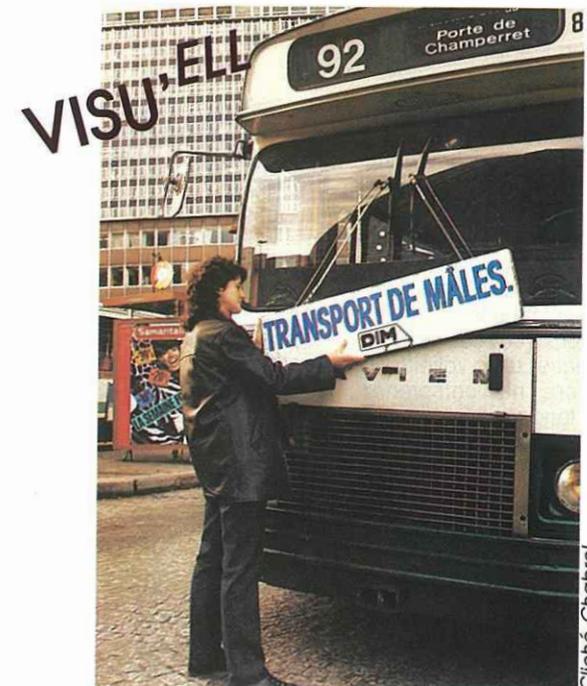
Peu, assurément et les légions glorieuses tombées dans un profond anonymat ne le contrediront pas.

Mac Donald lui-même disparaît progressivement de nos mémoires. Il eut pourtant suffit de lui dédier une station de métro, fût-elle modeste, pour enrayer cet insidieux processus. Au risque, il est vrai, d'effacer définitivement le maréchal d'empire sous le roi du fast-food.

## UN HOMME D'ESPRIT : AUBER

Fils d'un officier des chasses royales, Daniel-François-Esprit Auber naît à Caen le 29 janvier 1782. Très tôt il manifeste un goût marqué pour les arts mais son père, lui-même amateur averti, le destine aux affaires. En 1802, au terme d'un séjour en Angleterre où il a découvert l'écriture musicale, Auber décide de devenir compositeur.

Durant trois ans, il bénéficie



Cliché Chabrol

Il y a plusieurs façons de se rendre à « Porte Maillot » : le métro, l'autobus et la publicité. En espérant qu'après cette promotion, certains voyageurs ne seront pas trop collants ou culottés avec les agents féminins conduisant les bus.

des conseils de Cherubini, directeur du Conservatoire, et se lance résolument dans la carrière théâtrale. Quelques succès modestes puis en 1818, « la Muette de Portici » apporte à son auteur une gloire durable.

Comblé d'honneurs et de titres, Auber connaît encore de belles réussites avec Fra Diavolo (1830), le Domino Noir

(1837), les Diamants de la Couronne (1841), Haydée (1848), et Manon Lescaut (1856).

Gravement malade, il s'éteint le 12 mai 1871 au 22 de la rue Saint-Georges, après des mois de privations dues à la guerre puis à la Commune.

Il aura vécu sous dix régimes différents !



## JEU FAITES-LES PARLER

La légende est de Didier Marcombes du service FE. Beaucoup d'entre vous ont proposé « odeur du soir à l'heure de pointe ». Signalons aussi l'envoi de Jean Pinck (Rueil), qui a équipé son collègue d'une pince à linge sur le nez ! Beaucoup ont évoqué Jasmin et Philippe Binet (FE) pose la question : « Alors, je vous en mets combien de flacons ? ». Quant à Alain Daix (RM) il demande : « Que pensez-vous de ce peigne à moustache ? ».



Cliché Ardaillon

# LE JUDO A L'USMT

## LE JUDO

Le judo fait parti de ces sports dits « Olympiques » qui ne retiennent guère l'attention des médias. Et pourtant avec près de un million de pratiquants, d'innombrables titres dans les championnats d'Europe, du monde et aux jeux Olympiques, le judo mériterait meilleur traitement, d'autant qu'en plus d'être un sport de compétition, il possède toutes les vertus éducatives notamment pour les jeunes.

Tradition, respect de l'adversaire, maîtrise de soi... bref toute une philosophie.

## LES ORIGINES

Le judo est d'origine japonaise, mais devrait à proprement parler être appelé judo Kodokan car c'est l'institution nommée Kodokan qui a posé les règles actuelles. Le judo d'aujourd'hui dérive du traditionnel Jiu-Jitsu (2 à 3 siècles avant J.-C.). Les techniques de cette dernière discipline reconsidérées, épurées, systématisées et associées à un idéal devinrent celles du judo.

Le fondateur de l'école actuelle est le professeur Jigoro Kano, né en 1860 et mort en 1938. Esprit remarquable, le professeur démontra la supériorité de sa méthode (qui tire la force de la souplesse : ju = souplesse et do = voie) en 1886 lorsque quinze de ses élèves battirent les quinze meilleurs pratiquants des autres écoles.

## PHILOSOPHIE ET COMPÉTITION

Le Kodokan est l'élévation d'une simple technique à un principe de vie, à une éducation de l'esprit afin de se perfectionner soi-même et de contribuer à la prospérité universelle. Maximum d'efficacité et minimum d'efforts.

Il existe deux méthodes d'entraînement, le Kata qui est le déroulement cérémonieux d'exercices suivant un ordre préétabli de façon à ce que chaque combattant sache exactement à l'avance ce que va faire son adversaire et le randori qui est un exercice libre pratiqué dans les conditions réelles de compétitions.

Le judo étant devenu désormais un sport d'athlète, il est également nécessaire de suivre une préparation physique importante, et notamment pour les judokas de bon et de haut niveau de pratiquer des exercices de musculation.

## LE JUDO A L'USMT

Cent soixante adhérents, quarante ceintures noires dont dix « compétiteurs » hommes et quatre femmes, constituent la section judo de l'USMT. Pour les adultes, les entraînements se déroulent les mardis, mercredis, jeudis et vendredis de 18 h 00 à 19 h 30, 77, avenue A.-Netter, 75012 Paris. Les jeunes (trente benjamins et vingt minimes garçons et filles) quant à eux s'entraînent tous les mercredis sous la direction de quatre moniteurs, selon un horaire dépendant des âges.

Maître Robert Marchand est le directeur technique de la section et Claude Leroy, l'entraîneur.

Parmi les bons résultats de cette section qui semble connaître un certain renouveau, il faut mentionner la 3<sup>e</sup> place de Denis Boinquet aux championnats de l'Île-de-France, dans la catégorie des moins de 65 kg, et la 5<sup>e</sup> place de Stéphane Robin, dans cette même épreuve, en toutes catégories. Ils sont ainsi

qualifiés tous les deux pour les championnats de France.

A Vittel, aux championnats des cheminots, les 5, 6 et 7 juin 1987, Denis Boinquet remporte le titre des moins de 65 kg, tandis que Xavier Lenormand se classe second de cette même catégorie.

Entraînements et compétitions sont pratiqués dans des salles appelées dojo (qui signifie à l'origine salle de méditation) sur des tapis carrés de 10 m de côté nommés tatamis.

Les judokas, selon leur grade, portent une ceinture de couleur au-dessus de leur kimono — de la ceinture blanche à la ceinture noire, cette dernière étant divisée en dans ou degrés (du 1<sup>er</sup> au 10<sup>e</sup>). D'ailleurs, dans l'idée du professeur Kano si un maître atteignait un degré tel qu'il dépasse tous les autres, il devait reprendre la ceinture des débutants, ayant achevé le cercle complet du judo où, comme dans la vie, la sagesse infinie rejoint la supême innocence.

En compétition, il existe désormais sept catégories de poids. Chaque combat dure 5 minutes à moins qu'un des deux concurrents ne soit déclaré vaincu par ippon (tombé sur le dos et immobile), avant la fin du temps réglementaire. Un arbitre et deux juges de coin surveillent le bon déroulement du combat.

Gérard LUCHE



Photos RATP Marguerite

# VOUS AVEZ 2 ANS POUR COMPRENDRE CETTE AFFICHE

