

entre les lignes

RATP

N° 27 - MAI 1977 - JOURNAL BIMESTRIEL D'INFORMATION DU PERSONNEL

ISSN 0338-7429

Intermezzo

SOMMAIRE



page 2

page 2
REPORTAGE
Argent-sur-Sauldre
à l'heure de la carte orange

page 3
GROS PLAN
shopping en sous-sol

pages 4 et 5
FLASH RATP

page 6
CECI VOUS
INTERESSE
vers une nouvelle
organisation des concours



page 4

US METRO TRANSPORTS
à la chinoise
deux journées
d'initiation à la marche
tir à l'arc

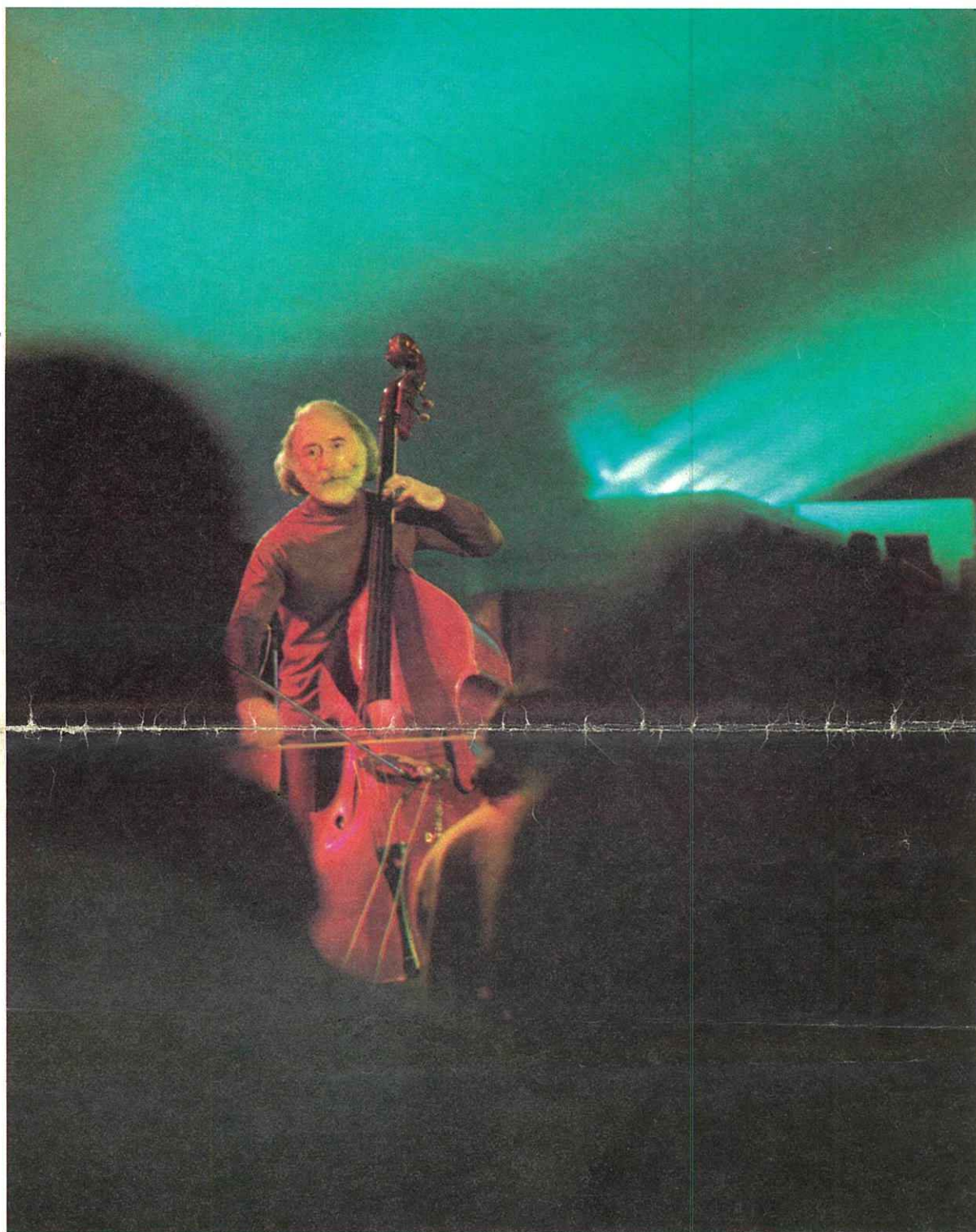


page 6

page 7
A PROPOS DE...
les accidents d'autobus
en 1975
CARNET

page 8
JOURS DE FETE

Quai des artistes



RATP - Carrier



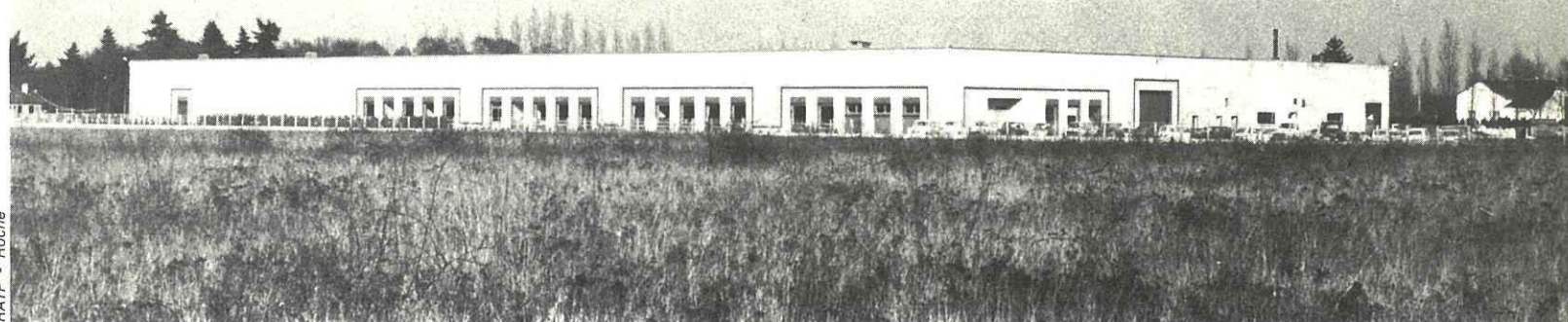
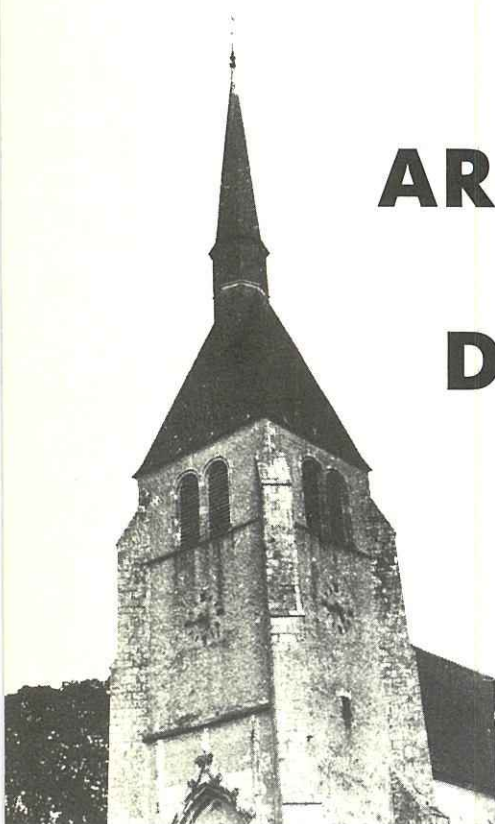
RATP - Roy

Visage insolite du métro, la vision fugace du contrebassiste François Rabbath saisie par l'objectif lors des journées des musiciens du mois de mars, illustre l'entracte, l'intermezzo musical que les voyageurs de la station Auber se sont accordés sur cette part de notre vie abandonnée chaque jour aux déplacements.

Dans sa singularité, cette séquence reflète aussi la diversité des spectacles proposés au public (voir notre reportage en page 8) pour cette première mondiale.

Plus tard, en mai, ce fut au tour des peintres d'être conviés à une rencontre de la création et du public, sur le quai de la station Saint-Augustin devenue pour l'occasion un atelier vivant.

ARGENT-SUR-SAULDRE A L'HEURE DE LA CARTE ORANGE



Une longue histoire

En 1912, la Compagnie du Chemin de Fer Métropolitain de Paris passe avec l'imprimerie Mommens, un contrat « pour la fourniture de carnets de billets ». Dès la première année, l'imprimerie réalise près de trois millions de carnets de dix tickets ; en 1918, ce sont plus de onze millions trois cent mille de ces carnets qui sortent des ateliers de Boulogne. La production s'est caractérisée au fil des années, par une croissance rapide et par une diversification correspondant à l'élargissement de l'éventail des titres de transport en usage sur les réseaux. L'imprimerie Paragon, qui a succédé à Mommens, reste l'un des principaux fournisseurs de la R.A.T.P. En 1964, l'entreprise, qui jusque là était établie à Boulogne, transfère cette partie de ses activités vers la Sologne ; une expérience de ce genre n'est pas sans soulever quelques problèmes : éloignement des communications, approvisionnements plus difficiles, etc. Rétrospectivement, c'était un peu une aventure, estime le directeur de l'usine... Pourtant le visiteur venu de Paris pour quelques heures est séduit par le cadre où a été implantée l'entreprise, à la limite des champs et des résidences, au bout du village. Pour sa production, Paragon a recruté la plus grande part de son personnel sur place, et l'a formé sur le tas.

L'usine d'Argent-sur-Sauldre, spécialisée dans la billetterie, s'ajoute à un impressionnant empilement multicolore de rouleaux de papier, pour débiter une pléiade de tickets de toutes sortes : billets de transports à l'usage des réseaux de nombreuses villes de France, mais

aussi tickets de cinéma, carnets à souche, etc.

La fabrication de titres de transport pour le compte de la R.A.T.P. représente une part importante de la production de l'usine d'Argent. Cette part est néanmoins en diminution depuis la création de la carte orange, qui aboutit à utiliser un seul et même titre de transport pour un grand nombre de voyages. Jusqu'alors, une soixantaine de personnes étaient employées en permanence à la fabrication des tickets R.A.T.P. et aux activités annexes de conditionnement ; les deux rotatives roulant en même temps jusqu'à dix-sept et dix-huit heures d'affilée.

Aujourd'hui encore, la production annuelle pour le compte de la Régie représente quelque 240 tonnes de papier. A titre de comparaison, il faut savoir qu'un ticket ordinaire en cartonnage ne pèse que 0,5 grammes.

En 1975, 9 millions de carnets de 10 tickets ; 224 000 rouleaux de 2 000 tickets ; 23 millions de cartes hebdomadaires ; 700 000 planches de 10 tickets ; 17 500 000 billets simples et 14 millions de coupons carte orange, ont été fournis à la Régie.

Les tickets de métro sont fabriqués dans une aire réservée dont l'accès est strictement contrôlé. Un tel luxe de précautions peut, à première vue, étonner. En fait, le même problème se pose ici, toutes proportions gardées, que pour la confection des billets de banque : la valeur nominale du titre, même pour un billet de métro courant, est très supérieure à celle des fournitures ; qu'on songe à ce que représente la production d'une journée en coupons carte orange dont la valeur peut atteindre cent vingt francs à l'unité...

Au souci de parer à toute éventualité de fraude, s'ajoute celui de s'assurer qu'aucune malfaçon ne s'est glissée au cours des opérations d'impression. Ce contrôle minutieux, qui peut conduire parfois jusqu'à faire examiner les billets un par un, est rendu encore plus nécessaire par la généralisation des tickets magnétiques. De fait, depuis 1973, un contrôleur de la Régie est détaché en permanence à Argent-sur-Sauldre.

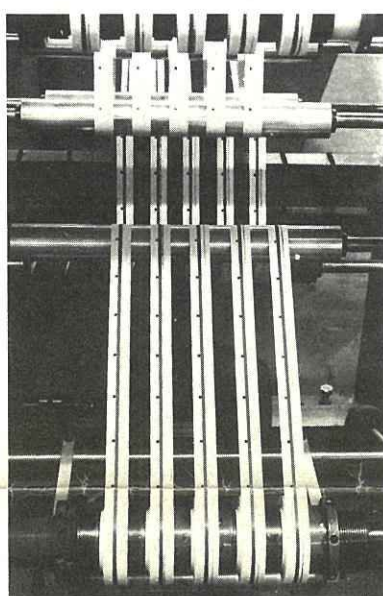
Le ticket de métro acheté et consommé chaque année par millions d'exemplaires, finit par être un objet courant de notre vie quotidienne (qui n'en a pas, une fois au moins, trouvé un dans une poche ou un sac, à mille kilomètres de Paris, sur une plage, à l'étranger...). Ce banal rectangle de 66 mm sur 30 ne semble pas receler, à première vue, de grand secret : sur une face quelques inscriptions numériques, sur l'autre une bande magnétique brune. Pourtant, de tels tickets exigent un contrôle minutieux à tous les stades de leur fabrication.

C'est à Argent-sur-Sauldre, près de Gien, dans le Cher, qu'une part importante de ces tickets ainsi que l'essentiel des coupons carte orange sont produits dans une usine du groupe Paragon S.A.

Suivre la piste

Au premier stade de la fabrication, on trace la piste magnétique sur ce qui n'est encore qu'une bobine de papier cartonné (ou de matière plas-

tique pour la carte orange). Un premier examen intervient pour vérifier la qualité du revêtement magnétique, à base d'oxyde de fer. Le traçage effectué, le rouleau est placé sur la rotative où l'on procède à la fois à l'impression des inscriptions en clair et au codage du message sur la bande magnétique. Un second contrôle a alors lieu, au niveau des imprimantes. Les tickets finalement débités en planches, rouleaux et carnets sont ensuite conditionnés sous des emballages différents selon leur usage. On procède alors à un prélèvement systématique en début et en fin de tirage (ainsi que toutes les fois qu'intervient un arrêt en cours de bobine). Cette dernière vérification porte sur le centrage, les dimensions et la correction des messages.



Pistage



Massicotage

Le diable dans la boîte

La création de la carte orange a encore compliqué les opérations en imposant une vérification des séries à l'intérieur du nouveau conditionnement plastique rendu inévitable à cause de la valeur relativement élevée des titres de transports. Pour le réseau d'autobus et pour la S.N.C.F., les coupons sont enfermés par dizaines dans des étuis plastiques ; le contrôle visuel reste relativement facile. Pour le métro, le système de cartouches retenu jusqu'à présent, a nécessité une longue mise au point : c'est ainsi que lors du premier essai, les cartouches assuraient certes une inviolabilité ab-

solue, mais en fait, s'avéraient inutilisables.

D'autres difficultés sont apparues au niveau de l'impression : le nouveau support plastique qui remplaçait la traditionnelle cartonnage, n'a pas toujours donné des résultats satisfaisants, notamment dans le numérotage des coupons. L'adoption d'un tel support plastique avait été rendue nécessaire dès lors que le nouveau titre devait durer un mois entier.

Au total, l'introduction de la carte orange, appelée dans l'avenir à remplacer la plupart du temps le titre de

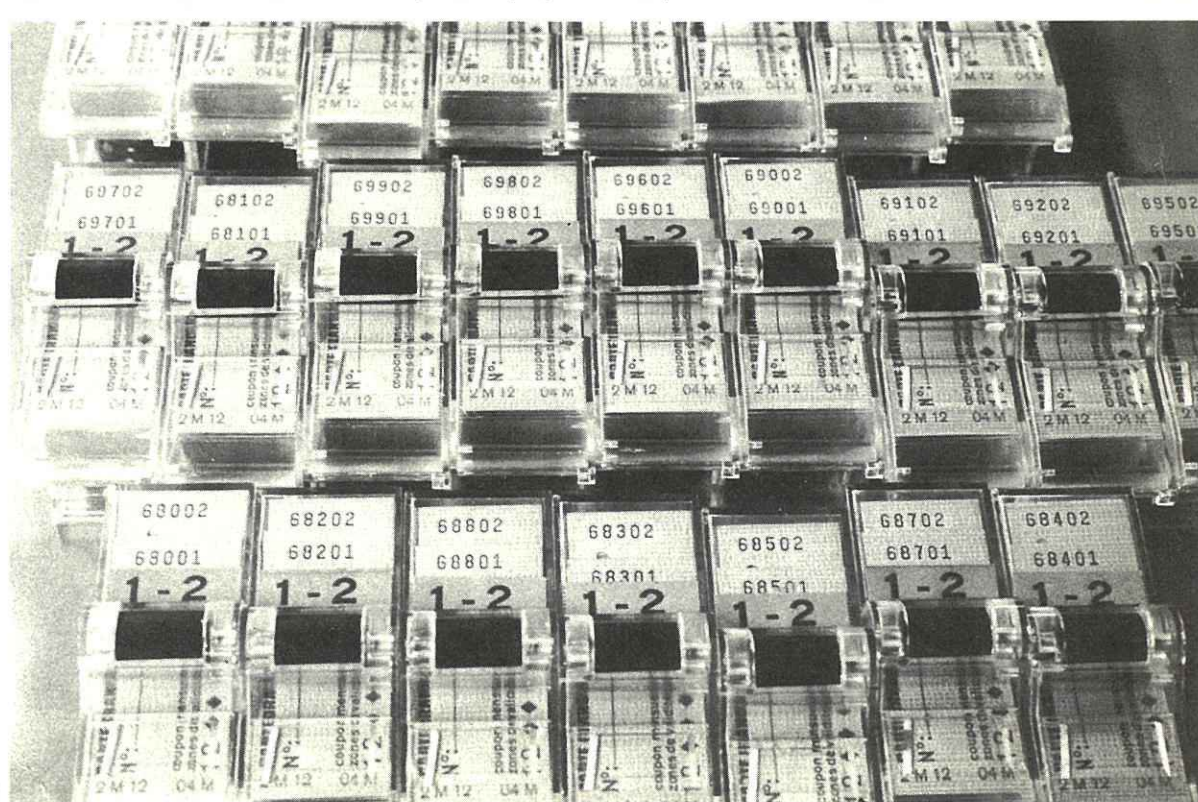
transport valable pour un seul trajet, est une opération qui ne s'est pas faite sans tâtonnements, rendant nécessaire une coopération étroite entre les techniciens de l'usine et ceux de la Régie. De la même façon, on peut dire que l'adoption des tickets magnétiques sur le métro, avait marqué un tournant décisif dans une fabrication vieille de soixante ans. Cela prouve bien qu'une production d'apparence banale, comme celle du ticket de métro, doit en fait, s'adapter constamment aux nouvelles exigences de la gestion moderne des réseaux.



Paragon



Paragon



Conditionnement de la carte orange : les cartouches.

Paragon



SHOPPING EN SOUS-SOL

Trouver chaussure à son pied dans le sous-sol parisien, y acheter des fleurs ou la petite robe pas chère « affaire-unique-à-ne-pas-manquer-sous-aucun-prétexte »... Voilà qui aurait passablement surpris Fulgence Bienvenüe, le père du métro, au demeurant si inventif.

En mars 1977 on ne dénombrait pas moins de 288 commerces dans l'enceinte du métro sans compter les 16 boutiques nouvellement installées sur les quais, dans les bureaux de chef de station désaffectés.

Il faut remonter à 1969 pour trouver les premières boutiques à la station Montparnasse Bienvenüe. Survient en 1970, la mise en service du RER et, à cette occasion, l'ouverture du très important centre commercial de la Défense. A partir de ce moment la Régie va poursuivre et développer sa politique d'animation en mettant à la disposition du public une gamme complète de services différenciés. 91 stations de métro parmi lesquelles Opéra, Etoile, Miromesnil et Montparnasse accueillent au niveau de leurs salles de recettes ou d'échanges des commerces traditionnels mais aussi des dispositifs automatiques de photographie. Tous les genres sont représentés depuis les boutiques de prêt-à-porter, de chaussures, les agences de banque, jusqu'aux cafétérias, tabacs, boulangeries et autres tillons et clés-minutes. Les bureaux de chef de station sont plus spécialement orientés, en raison du peu d'espace dont ils disposent, vers des services de dépannage. C'est ainsi que l'on trouve des labos photo, des services de prêt et dépannage d'appareils ménagers ou de téléviseurs, des mini-drugs assurant la vente de 100 articles d'alimentation, d'hygiène-beauté et d'entretien ménager, des « cafétérias » enfin, où sont proposés des jus de fruits frais.

Il en va de même dans 20 stations du RER dont la Défense, Saint-Germain-en-Laye, Chatou, Nation, Fontenay-sous-Bois. Ces divers commerces et boutiques répartis sur l'ensemble du réseau, dont certains sont ouverts de 7 h à 23 h et qui, même fermés, doivent rester éclairés, contribuent grâce à une présence humaine presque constante, à animer les stations et permettent ainsi d'intégrer un peu plus le métro dans la ville.

Une boutique : comment ?

C'est la société Promo Métro qui assure depuis sept ans la gestion du domaine commercial de la Régie. Elle est seule habilitée à donner l'autorisation d'ouvrir un commerce dans l'enceinte du métro.

Cette ouverture nécessite l'inscription au registre du commerce

pour la signature d'une convention d'occupation dont la durée est variable. Ces commerces étant situés sur le domaine public ne peuvent, en effet, faire l'objet d'un bail. Une caution de 3 mois de loyer est exigée.

La redevance d'occupation peut être fixe ou calculée d'après un pourcentage sur le chiffre d'affaires réalisé avec un minimum garanti. Elle varie également en fonction de la surface et de la qualité de l'emplacement. Pour les vendeurs « à la sauvette » les conditions sont un peu différentes : ils doivent être en possession d'une autorisation renouvelée chaque mois et remise contre le paiement du loyer, pour pouvoir débiter leur marchandise sur l'étagère d'1 m² mis à leur disposition dans les couloirs du métro.

Des règles très strictes sont imposées en ce qui concerne l'hygiène (pas de dégagement d'odeur, entretien régulier des locaux), la bonne marche du service public et la sécurité (emploi de matériaux ininflammables).

Dépannage d'abord

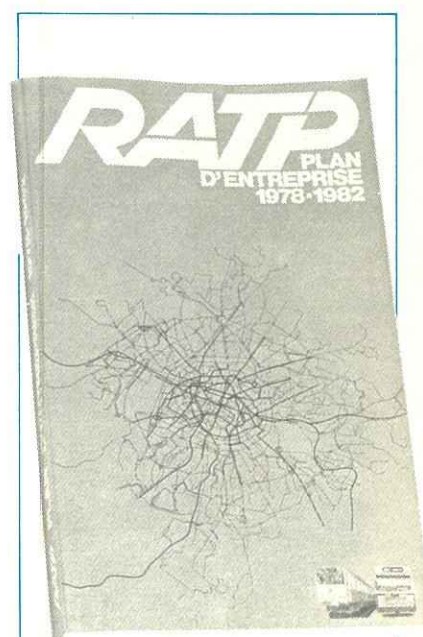
Mais pour les commerçants, ces installations sont-elles rentables ? Les voyageurs toujours pressés du métro prennent-ils le temps de s'arrêter ? En réalité, tout dépend du type de commerce. Les produits offerts, leur qualité, leur prix, ont été étudiés en fonction de la clientèle visée, la clientèle « métro », qui ne cherche pas les produits de luxe mais plutôt les petits objets de dépannage pouvant être achetés rapidement au cours des trajets domicile-travail. C'est ainsi que certaines catégories de commerce comme le prêt-à-porter, les travaux photo, les produits importés obtiennent un vif succès auprès du public.

A titre d'exemple, une boutique de vêtements occupant une surface de 40 m² à la station Nation a réalisé 500 000 francs de chiffre d'affaires en décembre 1976. Un beau résultat en vérité.

Ajoutons, enfin, que d'ici la fin 1977, une cinquantaine de bureaux supplémentaires de chef de station seront aménagés et à peu près autant au cours de l'année 1978. Ainsi, en poursuivant une politique d'animation qui a su gagner la faveur du public, et en s'efforçant d'ouvrir chaque jour davantage le métro sur les activités de la ville, la Régie vise à améliorer de façon décisive ce que les spécialistes ont convenu d'appeler « le vécu du transport ». Une telle action contribue en tout cas, d'ores et déjà, à débarrasser le métro parisien de l'image négative d'univers clos et sans vie qui fut la sienne jusqu'à un passé récent.



RATP - Ardillon



PLAN D'ENTREPRISE

Le plan d'entreprise 1978-1982 paraîtra cette année à la fin de l'été. « Entre les lignes » lui consacreront trois pages de son prochain numéro.

Les agents de maîtrise et d'exécution intéressés pourront, comme l'an dernier, en demander l'envoi.

La ronde des expositions



RATP - Roy



RATP - Ardillon

Madame le ministre à Infobus

En plus d'un nombreux public estimé à près de 5 000 visiteurs durant les week-end, « l'Infobus » a reçu cette année, dans le cadre de la Foire de Paris (30 avril au 15 mai), un visiteur de marque en la personne de Madame Christiane Scrivener, secrétaire d'Etat à la consommation.

Mozart à Expojeunes

Sous l'appellation du prestigieux musicien se cache, on le devine, l'école technique de la Régie présente, du 26 mars au 6 avril, à Expojeunes dans l'ancienne gare de la Bastille. Cette exposition entendait faire connaître aux garçons mais aussi aux filles, toutes les possibilités d'enseignement et de formation professionnelle préparant à certains métiers de la Régie.



RATP - Gaillard

Transport Expo 77

Unique exposition au monde, consacrée, en 1977, aux transports terrestres, Transport-Expo 77 s'est tenue du 19 au 24 avril au parc des expositions de Paris-le-Bourget.

Les innovations présentées faisaient apparaître une tendance dominante à la modernisation des systèmes classiques. Pour la première fois, cette année, un stand commun R.A.T.P./S.N.C.F. était consacré à l'interconnexion.

Que se passe-t-il

Succès pour la ligne de rocade 323



RATP - Carrier

Mise en service le lundi 28 mars, la nouvelle ligne 323, reliant Issy-les-Moulineaux (Mairie) à Ivry-sur-Seine (Mairie) a atteint, après une semaine d'exploitation, le trafic prévu de l'ordre de 6 000 voyageurs par jour.

Rocade de proche banlieue, longue de 11 km, la ligne 323 dessert neuf communes, est en correspondance avec la ligne de Sceaux, à la station « Laplace » avec trois lignes de métro, aux stations « Mairie d'Ivry » (ligne 7), « Châtillon-Montrouge » (ligne 13), « Mairie d'Issy » (ligne 12) et avec 22 autres lignes d'autobus. Elle offre également des liaisons directes entre les quartiers d'habitation, les équipements et les zones d'activité de tout un secteur de la banlieue sud.

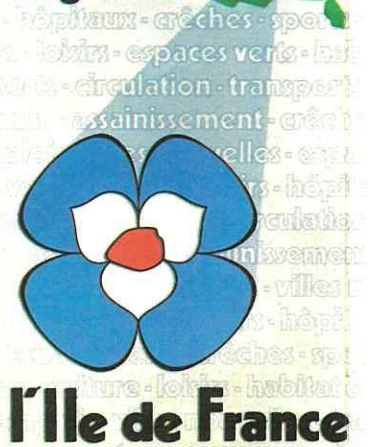
La création de la ligne 323 revêt une importance particulière qui dépasse l'intérêt d'un simple aménagement local du réseau de transport. Il s'agit en effet — après les prolongements des lignes 196 à Massy, 192 dans Créteil et 103 à Villeneuve Triage — de la première application importante des études de restructuration du réseau d'autobus de banlieue menées par la Régie en concertation avec les administrations intéressées et les élus.

Rappelons que sont achevées actuellement les études de restructuration concernant les secteurs Val-de-Marne et Seine-Saint-Denis et que les études concernant les Hauts-de-Seine seront terminées à la fin du premier semestre 1977.

La région Ile de France

Sensibiliser les habitants de l'Ile-de-France à l'existence de « leur » région, tel a été le thème d'une campagne d'information organisée, du 16 mai au 14 juin, sous l'égide du Conseil régional. Elle s'est traduite, courant mai, par un important affichage sur les plaques avant bus. Durant la première quinzaine de juin, deux autobus itinérants mis à disposition par la Régie, ont, au cours de leur périple, donné l'occasion aux habitants de 24 communes de l'Ile-de-France de mieux prendre conscience du « phénomène régional ».

Votre Région...



Ile de France

Métro, RER

Nouvelle dénomination des réseaux ferroviaires de la R.A.T.P. : dorénavant les termes « métro urbain » et « métro régional » disparaissent respectivement au profit des seules appellations « Métro » et « RER ». Au cours des différentes phases de l'interconnexion le sigle RER désignera, aussi bien les lignes régionales de la R.A.T.P. que certaines lignes de la S.N.C.F. Banlieue.

Quoi de neuf dans le métro ?

Mode 77

La Régie a passé en 1975 « la commande du siècle » : 1 000 voitures de métro, type MF 77 dont les premiers trains seront mis en service au printemps 1978.

Mais afin de tester auprès des voyageurs un certain nombre d'améliorations attendues, tant au niveau du confort physique que psychologique, une voiture MF 67 circulant sur la ligne 3 « Levallois-Gallieni » a été partiellement transformée pour recevoir certains éléments de l'équipement intérieur du futur matériel MF 77 : aménagement de sièges séparés qui remplaceront les traditionnelles banquettes et éclairage diffusé depuis un plafond à résille. Cette expérience poursuivie dans les conditions normales d'exploitation donnera aux voyageurs un avant-goût du métro de l'an 2000...



RATP - Thibaut

PHT René Coty



Venant s'ajouter aux quatre postes haute tension déjà existants, le poste René Coty a été mis en service le 21 mars dernier. Dans une première phase de l'exploitation, un seul transformateur fonctionne, il est alimenté par un câble de 225 000 volts arrivant du poste E.D.F. d'Alésia. Le second doit entrer en activité au mois d'octobre, ce qui doublera la puissance disponible.

Actuellement 6 postes de redressement sont reliés au P.H.T. René Coty : Bastille (5) Porte de Saint-Cloud (9), Cité (4), Bourg-la-Reine (Sceaux), Daumesnil (8) et Italie (6).

Opération Tame 2

Une nouvelle tranche de l'opération TAME 2 a été réalisée le 1^{er} juin : le service à agent unique a été appli-

qué dans 27 nouvelles stations, venant ainsi s'ajouter aux 85 stations déjà gérées selon ce principe.

Il est par ailleurs prévu que 29 stations pourront, à certaines périodes de faible trafic, notamment durant les mois de juillet et août, passer en service à agent unique.

En revanche, le service classique a été rétabli dans trois stations, Bir-Hakeim, Saint-Philippe du Roule et Duplex (sauf en service de nuit), ceci pour tenir compte de l'évolution de la charge de travail de certains postes.

Les musiciens dans le métro



Les musiciens qui s'adonnent à leur art favori aux détours des couloirs sont désormais officiellement « reconnus » par la Régie. Cette décision s'inscrit dans la logique du succès de l'opération « Musique dans le métro ». Les candidats gratteurs de guitare ou violoneux ayant déposé leur demande auprès de la Régie sont autorisés pendant 3 mois, période qui peut-être renouvelable, à égarer l'enceinte du métropolitain à condition de ne pas pratiquer la quête forcée, ni d'entraver la circulation des voyageurs. Leur nombre est actuellement limité à soixante-dix et un badge attestant leur agrément leur est délivré.

Palissades enchantées (suite)

Les élèves d'Anne-Marie Piaulet, professeur d'éducation artistique à Blois exposent depuis la fin mars à Paris. Dédaignant comme en septembre 1976, les cimaises des musées et

Salut l'artiste

Pour travailler dans un service dit technique, on en est pas moins artiste. S'occupant de la modernisation des stations depuis 6 ans, Hervé Mathieu vient en effet d'obtenir une sorte de consécration en exposant, du 9 mars au 5 avril, dans une célèbre galerie parisienne. Ses eaux-fortes, signées Mathieu-Bachelot apparaissent comme un savant entrelacs où droites, courbes et ellipses jonglent avec l'espace et la lumière. Son inspiration, comme sa virtuosité technique sont, en fait, la synthèse de recherches personnelles dans le domaine de la perspective, de l'esthétisme industriel et de l'architecture.

Graveur sur cuivre durant ses heures de loisir, Hervé Mathieu consacre actuellement ses dons artistiques à créer pour la Régie une fresque carrelée destinée à décorer la station « Châtelet-Les Halles ».



RATP - Roy

I sur le réseau d'autobus ?

Nouvelle gare routière

Le 4 avril a été mise en service une nouvelle gare routière à la Porte de la Villette. Située à l'angle de l'avenue Corentin-Cariou et du boulevard Macdonald, elle accueillera les lignes 149, 150 et 250 A. Ce report de

terminus, en correspondance directe avec la ligne du métro n° 7, s'inscrit dans le cadre de l'aménagement des réseaux d'autobus locaux rendu nécessaire par les prolongements de lignes de métro en banlieue.



RATP - Roy

Autobus à plate-forme centrale

L'aménagement intérieur d'une série de 100 autobus actuellement en cours de commande, va être modifié par la suppression d'une rangée de sièges sur la partie avant et par la création d'une plate-forme centrale : la capacité sera ainsi portée de 72 à 84 places et la circulation à l'intérieur des voitures améliorée. Cette

augmentation de la capacité de transport illustre l'effort de la Régie pour répondre au succès de la carte orange.

Autobus confort

Davantage de barres d'appui et de poignées mobiles seront installées dans les autobus confort : en effet, pour mieux répondre aux souhaits des voyageurs, ces modifications apportées actuellement au matériel en service seront étendues aux commandes futures.

Le deuxième souffle

Victimes des frondaisons de Paris et, il faut bien le dire, d'une certaine bouderie du public, ce n'est pas sans une certaine nostalgie que les 25 autobus à impériale exploités sur les lignes 53 et 94 ont été retirés, début avril, après 9 ans de service. 15 jours après leur mise en vente, leur reconversion était assurée. Pour eux, une nouvelle carrière commençait : les uns devenant centre de transfusion sanguine ou pièce de musée, les autres atelier itinérant de réparation de bateau ou bureau mobile de publicité...

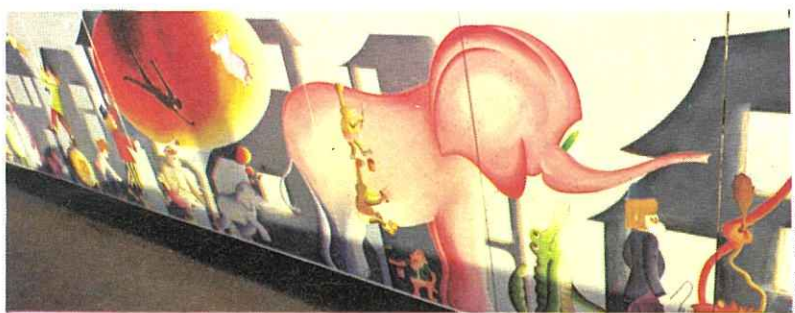


RATP

Lignes "standard"

Les autobus de gabarit réduit, P.G.R., ont été remplacés par des "standard" sur les lignes 32, 48, 39, 76, 89 et 85, ce qui augmente notablement la capacité de ces lignes.

les galeries huppées, ils ont choisi la Régie pour exercer leur singulier talent, celui de peintre sur palissade. L'une d'elle, située sur un chantier de la Gare de Lyon, boulevard Diderot, s'est ainsi transformée en une vaste fresque illustrant le thème de la joie de vivre. La réalisation de ce véritable triptyque où figurent notamment « le voyage », « la nature luxuriante » et « le cirque » a demandé quelque 8 heures de travail par jour et 9 personnes sur le chantier durant une semaine.



RATP - Thibaut

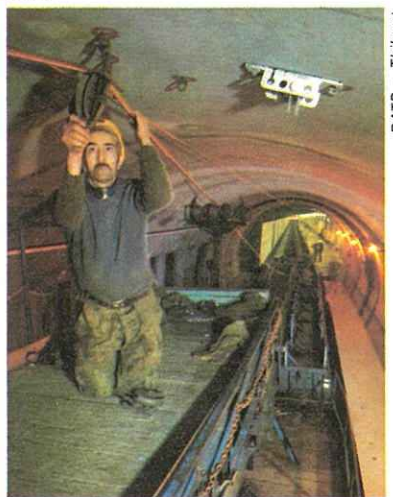
Le point sur les travaux

Caténaire

Achévé dans le tunnel de la section Auber-Nation, le déroulage des câbles principaux a commencé entre « Luxembourg » et « Châtelet-Les Halles ».

Ligne 7

Sur le prolongement de la ligne 7 à Aubervilliers se sont achevés le 22 avril les travaux d'exécution en souterrain de la voûte du tunnel à une voie.



RATP - Thibaut

« Gare de Lyon » : train dérouleur de ligne.

Ligne de Marne-la-Vallée

La pose de voie sur l'ensemble de la ligne est terminée depuis le mois de mai. Le déroulage de la caténaire a été entrepris. Des essais en charge du pont sur la Marne et du viaduc ont été réalisés avec succès.

Station "Gare de Lyon"

Le déroulage de la caténaire, terminé sur la voie 1, est entrepris sur la voie 2.



Baranger

Vue aérienne de la ligne de Marne-la-Vallée entre Fontenay-sous-Bois et la gare de Neuilly-Plaisance.

Station "Châtelet-Les Halles"

La pose des carrelages au niveau des quais ainsi que dans la nouvelle station « Les Halles » (ligne 4) a été achevée fin mars. L'équipement de la centrale de ventilation Nord, l'habillage des trottoirs roulants et les travaux de flocage dans la station « Les Halles » ont commencé.

En avril, le déroulage des câbles dans le plafond de la salle des échanges a été exécuté.

Solidarité métro Bienvenue métro



UN SOURIRE N'EST JAMAIS PERDU.

LE METRO C'EST VOUS.

En accueillant, du 24 avril au 14 mai, un millier de secouristes bénévoles de la Croix-Rouge, dans le cadre de la campagne nationale de cet organisme, la Régie a voulu à son tour dire non à l'égoïsme, non à l'indifférence. Ces bénévoles représentant, en effet, pour l'immense public du métro parisien un exemple de refus de l'indifférence à l'égard d'autrui qu'un service public tel que la R.A.T.P. ne pouvait qu'encourager.

Cette solidarité à l'égard d'autrui, l'opération Croix-Rouge l'a engagée dans un domaine très précis, celui de l'assistance aux personnes victimes d'accident ou de malaise. Ignorer les gestes qui sauvent conduit souvent à se comporter en témoin passif. Par leurs démonstrations, les équipes de la Croix-Rouge et de la Protection civile ont pu sensibiliser les voyageurs aux 4 gestes élémentaires dont peut parfois dépendre une vie : pratiquer la respiration artificielle, poser un pansement compressif, soustraire au danger et donner l'alerte.

Délaissant le bas-côté des nationales, les « bons samaritains » de nos week-end routiers sont descendus dans le métro pour expliquer leur action, faisant ainsi prendre conscience au public que certaines situations de la vie sociale exigent l'action solidaire de tous.

Dans le même esprit, du 20 au 30 juin, une opération « Bienvenue métro » sollicitera cette fois, la participation active des voyageurs. Accueillir les touristes est l'affaire de tous. Ceux qui pratiquent une ou plusieurs langues étrangères, ou ceux qui, tout simplement, connaissent bien le métro pourront renforcer l'action des agents de la Régie en aidant et en informant les touristes étrangers et provinciaux.

Le badge qu'ils arboreront témoignera de leur disponibilité pour guider, renseigner, aider l'étranger, égaré ou peu familier de l'univers métropolitain. Au-delà de la courtoisie, de telles attitudes ne peuvent que créer un meilleur climat et donner au métro un visage plus humain.



Cet été, beaucoup de Touristes prennent le métro pour la 1^{re} fois.

Certains ne parlent pas français. Vous pouvez les aider :
1. Inscrivez sur le badge la (ou les) langue(s) étrangère(s) que vous parlez.
2. Décollez le badge de son support.
3. Portez-le de façon visible (par exemple sur votre revers, sur votre robe ou votre sac) en l'appliquant simplement du côté adhésif.
Cet autocollant est spécial textile. Il adhère au tissu sans faire de peluches et sans laisser de traces. Vous pouvez l'utiliser plusieurs fois. Entre-temps, replacez-le sur son support.
Si vous voulez aider les touristes français, alors portez simplement votre badge, sans mention.

le Métro c'est vous

RATP

Propos express

Peu d'entre nous savent qu'il existe à la Régie quelque 1 050 secouristes bénévoles. A l'occasion de l'opération « Croix Rouge dans le métro », il nous a semblé intéressant de recueillir les propos de l'un d'entre eux, M. Trécourt, inspecteur à la direction des services techniques et directeur départemental adjoint du secourisme du Val-de-Marne à la Croix Rouge.

M. Trécourt, selon vous, cette manifestation a-t-elle été bien accueillie par le public ?

Les voyageurs ont non seulement reconnu l'importance des gestes d'urgence ou de survie mais ils ont aussi posé de nombreuses questions qui dépassaient le stade des simples démonstrations. Un véritable dialogue s'est instauré entre les équipes de secouristes et le public qui, je crois, a perçu qu'au-delà de cette opération Croix Rouge, il s'agissait de promouvoir une certaine forme de solidarité, dont le secourisme n'est qu'une illustration.

En quoi consiste votre action à l'intérieur de la Régie ?

Il y a actuellement environ 1 050 secouristes bénévoles, c'est-

à-dire titulaires du brevet national de sauvetage. Toutes les professions sont représentées, du conducteur de train à l'ingénieur, de l'ajusteur-électricien au chef de division administratif. Ils exercent concrètement leur responsabilité au niveau local, atelier ou bâtiment administratif, et leur tâche peut se résumer ainsi : prévention, information et, bien sûr, secourisme.

La Régie a-t-elle des besoins spécifiques en matière de secourisme ?

Il convient d'abord de rappeler qu'il est fait obligation à toute entreprise à caractère industriel et commercial de plus de 20 personnes d'avoir un certain quota de secouristes ; les besoins pouvant varier entre les établissements, tels ateliers ou laboratoires présentent en effet des risques particuliers : danger dû à la manutention, risque d'électrocution ce qui est particulièrement vrai sur le réseau ferré.

C'est pourquoi la direction du personnel de la Régie assure dorénavant elle-même, sous le contrôle de la médecine du travail, la formation des secouristes volontaires afin que précisément, les besoins de la Régie soient mieux pris en compte.

Vers une nouvelle organisation des concours

Dès 1975, le Plan d'Entreprise avait annoncé la mise à l'étude d'une réforme tendant à améliorer la méthode actuelle de sélection par concours interne.

Mise au point par le bureau des concours, la réforme a été présentée le 29 avril dernier aux représentants du personnel. En voici les grandes lignes.

Désormais les épreuves éliminatoires seraient remplacées par des épreuves dites « modules de niveau » qui porteraient sur des connaissances générales, donneraient accès à un nombre beaucoup plus grand de spécialités et, en cas de succès, resteraient acquises pour une durée à déterminer. L'enseignement du Centre de Perfectionnement Technique et Administratif (CPTA) préparerait directement à ces modules.

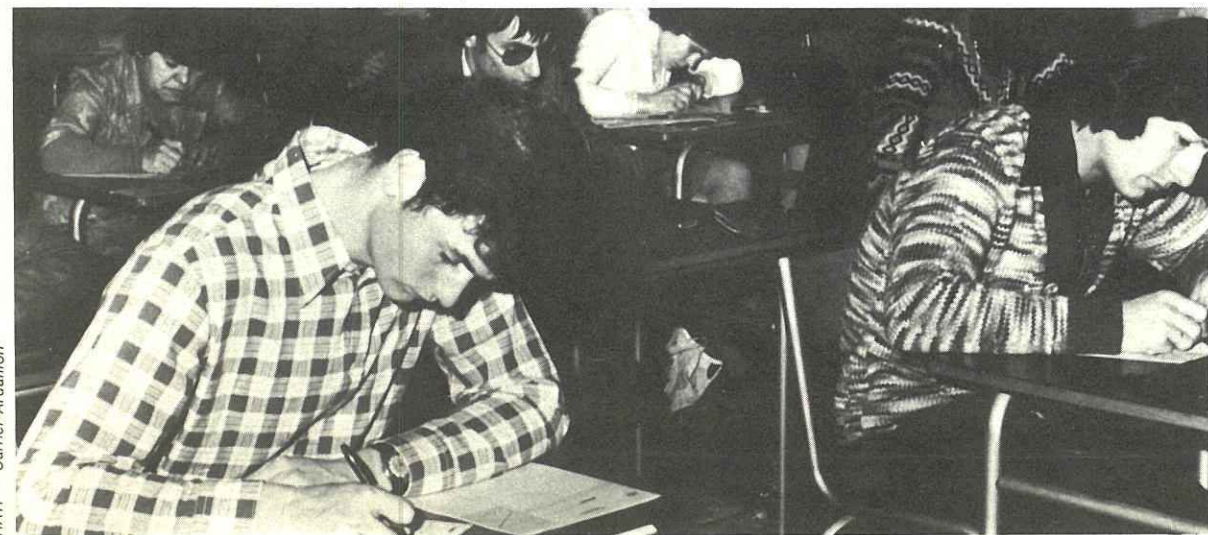
Parallèlement, les stages professionnels seraient étendus à l'ensemble des concours et orientés précisément vers la préparation des épreuves professionnelles qui constitueraient la sélection finale.

Le nouveau système qui atténuerait, pour les candidats, la sanction du « tout ou rien » actuel d'un concours devrait, en outre, permettre d'alléger le déroulement des sessions et de coordonner les concours propres à chaque niveau hiérarchique.

Que huit mille agents de la Régie s'inscrivent chaque année, à la soixantaine de concours représentant plus de 150 spécialités, montre assez bien les espoirs mis dans cette forme d'avancement. Conçu comme un instrument de promotion sociale, le concours constitue également le moyen décisif permettant d'ouvrir des possibilités de carrière. Mais si les candidats affluent, le nombre de places mises en compétition reste né-

cessairement limité : 1 200 par an, grosso modo, (dont 700 environ seront finalement pourvues par cette voie). De là, peut être, une certaine déception chez les candidats malchanceux. La préparation, qui exige souvent un effort difficile tant à cause de l'éloignement du domicile par rapport aux centres d'enseignement, des obligations familiales, que de l'absence de cours de préparation parfaitement adaptés aux épreuves, semble, en cas d'échec, avoir été faite en pure perte dans l'actuel système du « tout ou rien ». Le système des concours pourtant, présente en lui-même les plus sérieuses garanties. Par exemple, combien savent que la procédure des épreuves est contrôlée à tous les stades par des observateurs syndicaux et que les copies font l'objet d'une double correction anonyme ?

L'objet de la réforme n'est pas de modifier cette procédure qui garantit l'objectivité des épreuves mais de pallier certains inconvénients du système actuel. C'est autant le souci d'atténuer la sanction d'un échec total que la prolifération des candidatures et des spécialités qui l'a rendue nécessaire.



stages. Le fait qu'un candidat se présente à X concours et spécialités, aboutit souvent à désorganiser le calendrier de la session, gêne les directions qui ne savent pas sur quelles prévisions tabler pour définir leurs besoins en personnel et entraîne un nombre élevé d'échecs car les candidats ne peuvent préparer aussi complètement chacune des nombreuses spécialités auxquelles ils se présentent. Ainsi, pour le concours d'inspecteur-adjoint des travaux neufs et des services techniques, la note générale définissant le nombre de postes à pourvoir et le calendrier des épreuves est parue fin août 1976, alors que les résultats ne seront connus qu'en juin 1977.

La réforme en cours vise donc à rationaliser un système de sélection et donc d'avancement auquel est attaché le personnel.

La sélection se déroulerait en deux phases :

- des examens de niveau pour déterminer les candidats ayant les connaissances générales minimales requises pour occuper un certain nombre de postes dans des spécialités voisines ;
- des épreuves professionnelles, précédées d'un stage d'application, qui constitueraient le concours proprement dit.

La fin du « tout ou rien »

L'aspect le plus novateur de la réforme est la création des « modules de niveau » qui remplaceraient les anciennes épreuves éliminatoires. Avec la réforme, le succès à ces épreuves resterait acquis aux candidats pour plusieurs sessions de concours, et pourrait leur servir dans plusieurs spécialités.

S'agissant d'un contrôle de niveau, le programme des épreuves porterait sur des connaissances de culture générale (Français, Mathématiques) et sur des connaissances théoriques de base déjà orientées vers les grandes branches d'activités : résistance des matériaux, électricité générale, mécanique, électromécanique, électronique, etc.

Ces modules, d'un nombre identique pour tous les concours donnant accès à un même niveau hiérarchique (3 pour le concours de technicien ; 5 pour ceux de maîtrise et cadres par exemple), auraient un caractère moins spécialisé que les actuelles

Une formation mieux adaptée

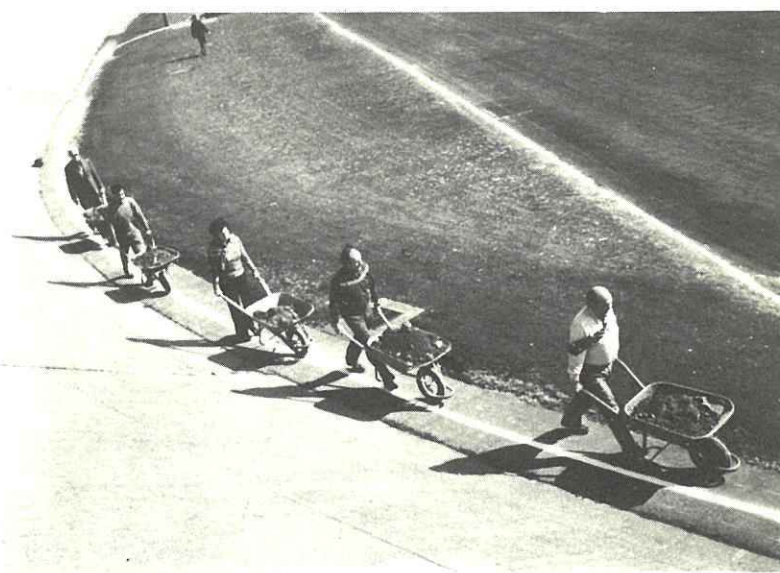
Les stages professionnels, qui, actuellement, n'existent que pour les concours de cadres et de techniciens seraient généralisés et conduiraient directement aux épreuves professionnelles finales. Une sélection devrait toutefois être maintenue sous une forme ou sous une autre. On ne saurait, en effet, envisager qu'un même candidat puisse suivre un nombre exagérément élevé de stages. Pour une même session et un même concours, le candidat ne pourrait donc choisir que les spécialités d'un même groupe (trois spécialités le plus souvent).

Au terme du stage, les épreuves professionnelles constituant la sélection finale porteraient sur des connaissances approfondies (réglementation, opérations administratives et règles de sécurité propres à l'emploi postulé), sur une pratique de l'outil professionnel (technique très spécifique, installation et matériel utilisé), enfin, une partie pratique pourrait consister en un dépannage, un essai ou une étude.

Tel qu'il se présente, on voit clairement les avantages que le personnel peut tirer du nouveau système : la suppression du « tout ou rien » de la sélection actuelle, une préparation plus aisée, les candidats pouvant, dans une certaine mesure, étaler leurs efforts sur plusieurs années ; une formation adaptée, le CPTA devenant le support idéal de la préparation des modules de niveau ; une meilleure préparation aux épreuves professionnelles par la généralisation des stages. Les services, quant à eux, pourraient escompter une réduction appréciable de la durée des sessions.

La mise en place de la réforme va, cependant, nécessiter un certain temps. Le bureau des concours espère pouvoir faire fonctionner le nouveau système en 1980-1981, mais déjà dès la session de 1978-1979, le bénéfice des épreuves éliminatoires resterait acquis aux candidats. Pour l'heure, il s'agit encore de dresser le catalogue des modules nécessaires dans chaque spécialité et d'adapter l'enseignement du CPTA à cette réforme. Une nouvelle réunion inter-syndicale permettra alors à la direction de faire le point sur les conditions de mise en œuvre du nouveau système et aux représentants du personnel de faire connaître leur point de vue.

A la chinoise !



RATP - Minoli-Ardillon

L'une de nos préoccupations les plus importantes depuis trois ans a été le « devenir » du vélodrome.

Dès que mes camarades m'ont fait l'honneur de m'élire à la présidence de l'U.S.M.T., je me suis efforcé de définir les trois possibilités de solution à ce problème.

La première, qui n'en est pas une à proprement parler, consisterait à rester dans la situation actuelle qui, depuis 17 ans, conduit à conserver au prix de dépenses d'entretien non négligeables une sorte de « mur de l'Atlantique » sans grande utilité pour l'U.S.M.T.

La seconde aboutirait à remplacer le vélodrome par un stade omnisports athlétisme, football, rugby, hockey, ce qui donnerait des possibilités accrues aux grandes sections de sports d'équipe ; malheureusement le coût d'une telle opération la rend illusoire et il ne serait pas réaliste de s'y attacher.

Reste comme troisième solution la restauration et la remise en service du vélodrome, opérations qui ont, du reste, toujours été souhaitées par le Comité d'entreprise de la Régie et ses représentants au Conseil d'administration du Club.

Le maintien de la situation actuelle étant absolument incompatible avec le dynamisme qui caractérise notre action depuis trois ans, nous

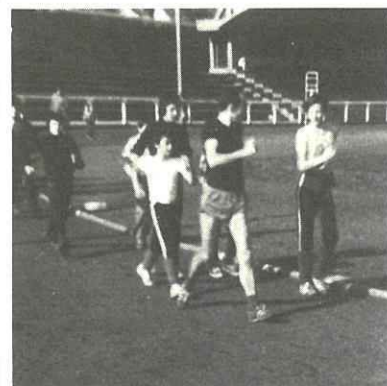
nous sommes engagés résolument dans un processus qui doit normalement conduire à la remise en service du vélodrome dans un avenir relativement proche.

Le très petit nombre de pistes cyclistes dans la région parisienne, particulièrement dans la banlieue sud, la valeur exceptionnelle du dessin de notre piste, réplique du célèbre Vigorelli de Milan, nous permettent de penser sans faire preuve d'un optimisme excessif, que l'intérêt départemental, régional et même national de notre vélodrome ne sera pas méconnu par les organismes publics auxquels nous soumettons notre problème.

En attendant, le vieux proverbe « aide-toi, le ciel t'aidera » nous a inspirés pour réaliser un travail préalable indispensable : le dégagement du tunnel d'accès à la piste obstruée par 75 m³ de gravats. Les sportifs du club, dans un bel élan collectif digne de l'esprit « métro », ont effectué ce travail avec pelles et brouettes en à peine plus d'un mois. Bravo à tous et gageons que nous ne tarderons pas à voir, un jour que nous espérons aussi proche que possible, la récompense de nos efforts sous la forme d'un beau vélodrome rénové et d'installations annexes précieuses pour nous tous.

Jean Villemer
Président de l'U.S.M.T.

Deux journées d'initiation à la marche



Organisées par la section « Marche » de l'U.S.M.T. et l'Orphelinat Paris R.A.T.P., ces journées qui se tinrent les 2 et 16 mars 1977, avec la participation de Norbert Priem, 6^e du championnat de France des 100 km et de Fabrice Duniach, international sur 20 km, donnèrent lieu à l'attribution de 72 brevets aux enfants membres des « Enfants du Métro » et aux pupilles de l'Orphelinat Paris R.A.T.P.

Ces brevets ont été remis par Monsieur Albert Chaperon, représentant le Comité national de Marche, lors d'un goûter offert par la section « Marche » de l'U.S.M.T.

CCAS

Des enveloppes pré-imprimées à l'adresse de la Caisse de coordination aux assurances sociales (18, rue de Naples - 75381 Paris Cedex 08) seront jointes désormais aux ordonnances renvoyées aux retraités ainsi qu'à tous les ressortissants de la CCAS.

Les intéressés disposeront ainsi en permanence d'un pli tout prêt pour l'envoi du dossier suivant.

Cette facilité nouvelle devrait notamment contribuer à résoudre les difficultés rencontrées par les personnes âgées ou handicapées.

entre les lignes

RATP

RATP Service des Relations Extérieures - Presse et information 53 ter, quai des Grands-Augustins, 75271 Paris Cedex 06

Rédaction : 41, rue de Caumartin, 75009 Paris
Tél. : 073-36-50, 6971, 6973
Union des journaux et journalistes d'entreprise de France

Directeur Fondateur : Michel Linon
Directeur de la publication : Marcel Kopp
Rédacteur en chef : Sylvain Fournier
Rédacteurs : Michel Dubois, Martine Pelletier, J.-M. Roche
Conception Lintas-Paris

Imprimerie L'Avenir Graphique, 325, rue de Charenton, 75012 Paris.

Ont aidé à la réalisation de ce numéro : H. Crouta, Mme Duroyon, G. Gaillard, J. Thomas
Atelier photographique RATP

TIR A L'ARC

L'U.S.M.T. envisage la création d'une section « Tir à l'arc », qui fonctionnerait au stade de la Porte de Choisy, 23, avenue de la Porte de Choisy, 75013 Paris.

Les personnes susceptibles d'être intéressées par cette activité et, éventuellement, d'assurer un encadrement technique dans cette spécialité, sont priées de s'adresser au secrétariat de l'U.S.M.T.

159, boulevard de la Villette, 75010 Paris.

Téléphone intérieur : 1968 ou 206-52-38.



Maurice Héreau (Marathon)

En se classant 4^e du marathon de Nogent-sur-Marne, qualificatif pour les épreuves internationales du printemps, notre courageux coureur de fond, Maurice Héreau, a conquis ses premiers galons d'international dans l'excellent temps de 2 h 19 mn et récolte ainsi les fruits des inlassables efforts consentis depuis plusieurs années.



Equipe première de basket féminin

Au terme d'une saison difficile, notre équipe première de basket féminin, finaliste du championnat de France de Nationale 3, accède non sans panache à la Nationale 2 où elle sera confrontée, la saison prochaine, à l'élite du basket français.

Décathlon : la revanche d'Yves Le Roy

Yves Le Roy médaille d'argent au championnat d'Europe, à Rome en 1974, n'avait pu disputer l'an passé le décathlon aux Jeux olympiques de Montréal à la suite d'une sérieuse blessure.

Saluons son retour prometteur au premier plan, illustré par sa victoire en mai dernier, dans le cadre de la rencontre France-Finlande, avec un total de dimension internationale supérieur à 8 000 points.

A PROPOS DE... A PROPOS DE... A PROPOS DE...

Les accidents d'autobus en 1975

127 millions de kilomètres parcourus, 570 millions de voyageurs transportés, tel est le bilan en 1975* de l'exploitation du réseau d'autobus Paris et banlieue. C'est par rapport à ces chiffres impressionnants qu'il convient de situer les 10 224 accidents qui ont fait l'objet d'une enquête approfondie de la part du réseau routier. Ses conclusions confirment une tendance observée depuis une dizaine d'années. Elle fait apparaître une diminution du nombre des accidents d'autobus alors que, dans le même temps, exception faite de l'année 1974, la circulation automobile en région parisienne a augmenté malgré la crise de l'énergie.

« Prenez l'autobus, c'est plus sûr » pourrait dire le publicitaire, slogan confirmé par le statisticien, chiffres à l'appui :

— la fréquence des accidents de conduite aux 100 000 km (collisions, accidents de personne à l'intérieur de l'autobus dus à la brusquerie de la conduite) a diminué sur l'ensemble des lignes de 5,60 % par rapport à 1974 (1,13 % à Paris, 9,21 % en banlieue).

— le nombre moyen d'accidents pour mille heures de conduite est passé de 0,92 en 1974 à 0,88 en 1975 soit une diminution de 4 %.

— la proportion de machinistes n'ayant pas eu d'accidents (3 174) est en nette augmentation par rapport à 1974.

— le nombre de victimes aux 100 000 km (tiers, voyageurs et agents) est en diminution malgré une appréciable augmentation (11,74 %) de voyageurs due au succès de la carte orange.

Certes, il y a encore, il y aura toujours trop d'accidents mais la tendance à la baisse est plus qu'encourageante.

Notons cependant que les risques d'accidents sont très différents entre Paris et la banlieue et même très variables d'une ligne à l'autre à l'intérieur d'un même réseau.

C'est ainsi que depuis 1971, la fréquence des collisions aux

100 000 km a davantage diminué en banlieue qu'à Paris (19 % au lieu de 15 %), contrairement à la fréquence des accidents de voyageurs dus aux accélérations et décélérations brusques dont la forte diminution est un peu plus sensible à Paris qu'en banlieue (44 % au lieu de 41 %). Ceci est d'autant plus remarquable que l'augmentation de trafic résultant de la carte orange a parfois entraîné fin 1975 une forte proportion de voyageurs debout, donc plus sensibles aux brusqueries de la conduite.

Si certaines dispositions techniques, tels les couloirs réservés ou la priorité des autobus aux carrefours équipés de feux, expliquent en partie les résultats obtenus, ils sont dus essentiellement à une formation plus poussée de machinistes, notamment depuis la mise en service de l'aire de manœuvre de Créteil, formation qui se prolonge d'ailleurs en ligne, même auprès des conducteurs chevronnés.

Vendredi, 18 heures

De véritables qualités d'as du volant sont en effet nécessaires aux machinistes pour déjouer de plus en plus les multiples chausse-trappes d'une circulation devenue tentaculaire. Le lien semble, en effet, « évident » entre les accidents et la densité de la circulation, comme le démontre l'analyse de la fréquence des accidents suivant les heures de la journée, les jours de la semaine et les mois de l'année.

Sauf entre 5 et 6 heures, le nombre des accidents de conduite rapporté au nombre d'autobus en service, heure par heure, est toujours plus élevé à Paris qu'en banlieue, l'écart étant très net après 9 heures.

— à Paris où la circulation est devenue intense toute la journée, après une montée régulière jusqu'à 12 heures suivie d'une baisse plus accentuée qu'en 1974 entre 13 et 14 heures, la fréquence s'accroît brusquement pour rester élevée de 14 à 19 heures (le maximum, faiblement détaché, se situe entre 17 et 18 heures).

— en banlieue, où les pointes de circulation restent plus marquées, la



RATP

progression au cours de la journée est plus irrégulière ; le maximum se situe entre 18 et 19 heures.

Dans la matinée, une recrudescence enregistrée en 1974 entre 10 et 11 heures, se situe une année plus tard, entre 11 et 12 heures. Comparées à celles de l'année précédente, les valeurs maximales sont en nette diminution (5,4 % à Paris et 13,2 % en banlieue).

La fréquence des accidents est en outre la plus élevée le vendredi, souvent jour de circulation difficile en raison des départs en week-end, un peu plus faible le lundi, où l'activité commerciale est réduite, inférieure de moitié à celle des autres jours, le dimanche, c'est-à-dire lorsque la circulation est la plus fluide.

Quant aux moyennes mensuelles d'accidents, elles varient tout au long de l'année suivant la densité de la circulation saisonnière, le maximum se situant aux mois de novembre et décembre, le minimum au mois d'août.

39 ans et 8 mois

Certes, le nombre d'accidents varie suivant la densité de la circulation. Il est également fonction de l'âge et de l'ancienneté à la Régie des machinistes.

La fréquence des accidents est d'autant plus élevée que le machiniste est plus jeune, surtout en dessous de 35 ans ; mais sauf en début de carrière où l'inexpérience est en cause, la jeunesse n'aggrave les risques qu'indirectement. Les machinistes ne sont pas répartis entre les

lignes au hasard et dans les mêmes conditions. Les plus jeunes ne sont pas en roulement et travaillent donc sur plusieurs lignes ; connaissant moins bien l'itinéraire ils sont plus sujets aux accidents que leurs collègues. Ce n'est qu'avec une ancienneté croissante qu'ils obtiennent un roulement, d'abord sur des lignes les moins demandées, puis, souvent sur des lignes de banlieue (où il y a moins d'accidents) plutôt que sur des lignes de Paris et, d'une façon générale, sur des lignes réputées plus faciles.

En outre, l'âge moyen des machinistes, après une augmentation entre 1971 et 1973, suivie d'une stabilisation en 1974 (39 ans et 6 mois), augmente légèrement en 1975 (39 ans et 8 mois). Cela est dû à un recrutement plus faible des jeunes machinistes en 1975 par rapport à l'année précédente.

Parallèlement à l'âge, l'ancienneté moyenne des machinistes qui avait également augmenté ces dernières années et s'était stabilisée en fin d'année 1974 avec 11 années et 7 mois, augmente légèrement (11 ans et 11 mois).

Ces chiffres, tels les résultats de sondages, ne sont que le reflet d'une situation à un moment donné, en l'occurrence l'année 1975. Sans doute ne préjugent-ils pas de l'avenir. Au demeurant, ils sont l'indice d'une évolution favorable, et ce d'autant plus qu'ils concernent un réseau en progression constante.

* A l'heure où nous publions ces lignes le bilan 1976 n'est pas encore connu.



RATP - Carrière-Ancillon



départs à la retraite



RATP - Ardillon

DECEMBRE 1976

DIRECTION GENERALE
PEPIN Jacqueline

DIRECTION DU PERSONNEL

Service P-CLD

BERNIQUET Louise

Service PA

COLIN Armand

HEULIN Pierre

DIRECTION DU RESEAU FERRE

Service FE

BOUYEUX Guy

CHARRIER Jacques

GAILLARDON Henri

GIRAL François

LANGENOVE Marcel
PEYRETAILLADE Alfred
TRANCHANT Ernestine

DIRECTION DU RESEAU ROUTIER

Service RM

BRUNEAU Roger

DABLAIN Jean

ERNU Daniel

GUERRET Jean

HARDY Roland

LAROUSSE Albéric

PASBECCO Michel

PAUL Georges

Service RT

PERARD Francisque

THOMAS Albert

Service RA

BRUNET Jean

DIRECTION DES SERVICES TECHNIQUES

Service TV

BLIN Robert

JANVIER 1977

DIRECTION GENERALE

MERPIILLAT Eliane

DIRECTION DES ETUDES GENERALES

Service GI

JEGOUSSE René

DIRECTION DU PERSONNEL

Service P/CLD

GUENOUN Marcel

Service PA

LAMBERT Maurice

MUNOZ Antoine

POINCONNET Roger

RACINE Marcel

SINTES Robert

DIRECTION DU RESEAU FERRE

Service FE

BARRE André

BIZARD Ginette

CAILLY Jean

COMMUNE Philogène

LEVEILLIO Maria

MICHAUD Guy

PERRIN Augustine

Service FR

BENIMELI Georges

DIRECTION DU RESEAU ROUTIER

Service RM

BONNET Robert

COHEN-ZARDI Sloumon

COISCAUD Maria

HERVE Pierre

DIRECTION DES SERVICES TECHNIQUES

Service TB

LEBRETON André

FEVRIER 1977

DIRECTION DES ETUDES GENERALES

Service GL

BARDOT Pierre

DIRECTION DU PERSONNEL

Service P/CA

PIED Simone

VIRLOT Albert

Service PA

KASSAPIAN Josette

RIOU Jean

SORIN André

DIRECTION FINANCIERE

service EC

SANTINO Joseph

DIRECTION DU RESEAU FERRE

Service FE

ABBOTT Urbain

ATHENOU René

AUGUY Henri

AZRA Joseph

DUBOC Raymond

GERARD Fernand

LESAGE Roland

MARTIN Roger

MATHIEU Nestor

MAZE Maurice

MESLIN René

MOINE Hélène

PARTHONNAUD Jacques

PELLERIN Anne

POTHIN René

QUIQUEMPOIS Marcel

RESSET Jean

VILLEGIER André

Service FR

BARRAT Jean

DEBLANDRE Claude

GUERSCKOVITCH Albert

DIRECTION DU RESEAU ROUTIER

Service TB

HERPE Théophile

Service RE

CARRIERES Georges

GRANRY Bernard

GUGLIERMINOLTI Gaston

MEDERIC Louis

SAGUE Emile

Service RT

MALDONADO Alfred

PLAZANET Julien

TETU Jean

DIRECTION DES SERVICES TECHNIQUES

MICHEL François

Service TE

GUILLLOU André

LENICOLAIS Charles

MUSCAT Alfred

Service TB

BARBET Pierre

Le comité d'entente des associations d'anciens combattants, résistants mobilisés et victimes de guerre de la RATP communique :

Le 22 août 1944, le Commandant Louis Bouchet et six de ses compagnons pris les armes à la main étaient fusillés par les Allemands dans les Fossés du Fort Neuf de Vincennes, pendant les combats pour la Libération de Paris.

La cérémonie commémorative aura lieu le lundi 22 août 1977 dans les Fossés du Fort Neuf de Vincennes. Le rassemblement des délégations et des drapeaux

est fixé à 17 h 30 derrière le Fort-Neuf de Vincennes, à l'extrémité sud du Cours des Maréchaux (métro : Château de Vincennes).

Préalablement, il sera procédé à un dépôt de gerbe à la plaque commémorative de la station Château de Vincennes - Rassemblement à 17 heures (sortie : côté Paris).

Nous vous remercions à l'avance de votre présence à ces cérémonies du souvenir.



« La musique, disait Ravel, n'est pas un moyen de transport. » Ce propos, la Régie l'a démenti sur un rythme molto allegro en organisant, du 23 au 26 mars dernier, une grande première mondiale, quatre jours de « musique dans le métro », façon originale de créer la fête, de provoquer d'étranges rencontres.

Djamel Allam à « Montparnasse » (2), Titi Circus à « Saint-Denis-

Basilique » (3), Urban Sax et Pia Colombo (1) à « Auber », il n'en finirait pas cet inventaire à la Jacques Prévert où le nom des stations répondrait à celui des musiciens. Autant de lieux où les voyageurs métropolitains distraits un instant de leur course quotidienne, se sont laissé emporter au gré des notes égrenées.

Pour applaudir Astor Piazzola faisant vibrer son bandonéon aux ac-

cents de nostalgiques tangos, ils vinrent à plus de 5 000. Et de la musique, il y en eut pour tous les goûts, du rythme jazz, des vibrations « rock and folk », aux accents héroïques de l'ouverture d'Egmont, interprétée par l'orchestre symphonique de la Régie (4) devant un auditoire de mélomanes, venus tout exprès dans cette station au nom prédestiné, celui du compositeur français Auber.



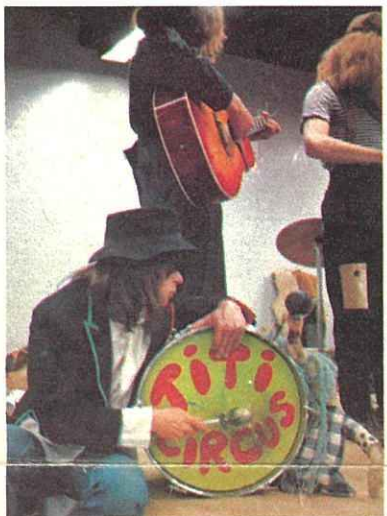
RATP - Roy



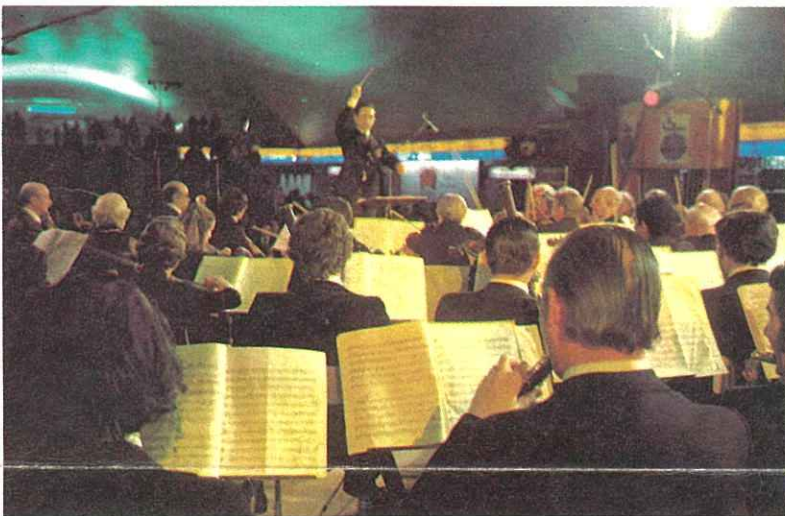
RATP - Minoli



RATP - Roy



RATP - Dumas



RATP - Gaillard

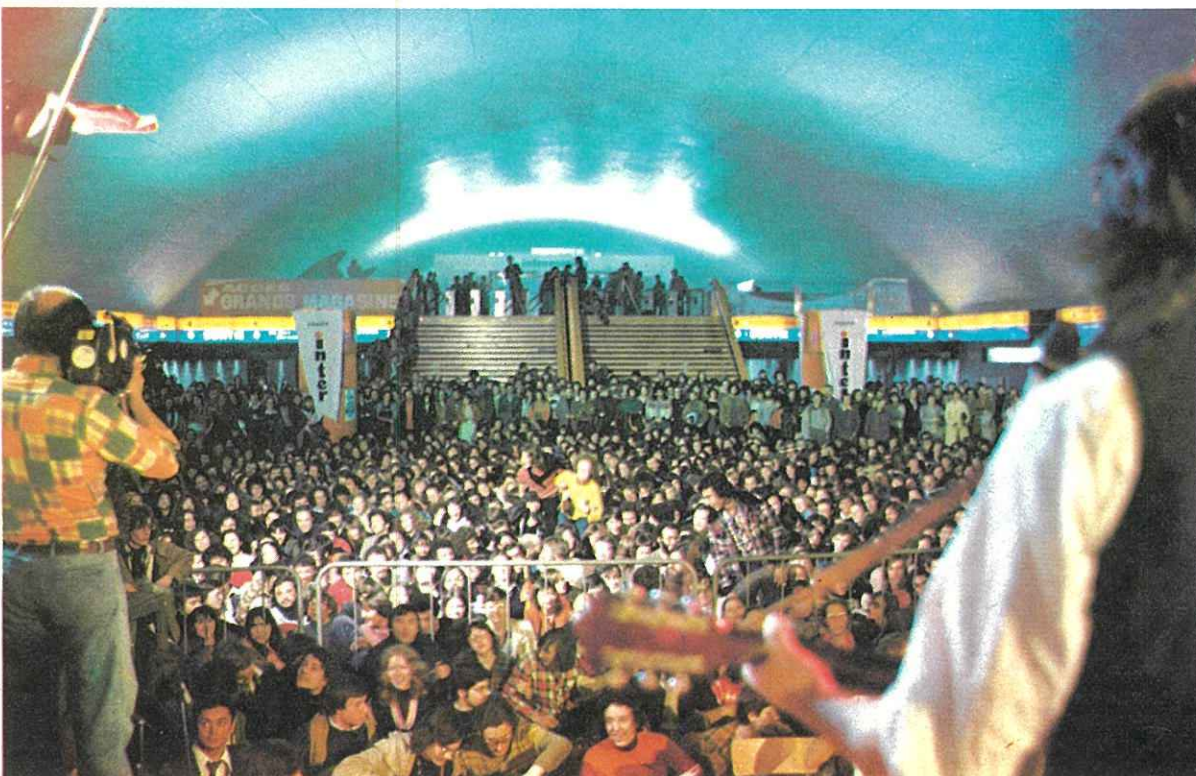


RATP - Dumas



RATP - Gaillard

Un grand moment : l'enregistrement de l'émission « Marche ou rêve » de Claude Villers (5), dont le titre est déjà tout un programme s'il est vrai que le rêve se prouve en rêvant.



RATP - Minoli

Une muse chasse l'autre...

Une fois encore, l'enceinte du métro, s'est ouverte aux artistes. Plus qu'une galerie d'art, le quai de la station « Saint-Augustin » est devenu pendant trois jours un véritable atelier.

Du 10 au 12 mai, au milieu de la foule des jours ordinaires chacun des neuf peintres*, invités par la Régie, a

composé sur le thème « l'homme dans la ville », une toile de 12 m² tendue sur les cadres habituellement réservés à la publicité.

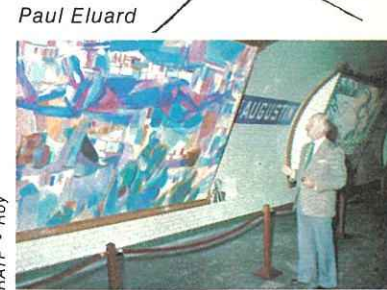
Après le vernissage, les toiles sont restées exposées jusqu'au lundi 6 juin.

* Constantin Andréou ; Hélène Gauvry ; Antonio Guanse ; Raymond Guerrier ; Serge Labeguerre ; Jacques Lagrange ; Robert Lapoujade ; Jean-Jacques Morvan et Claude Schurr.



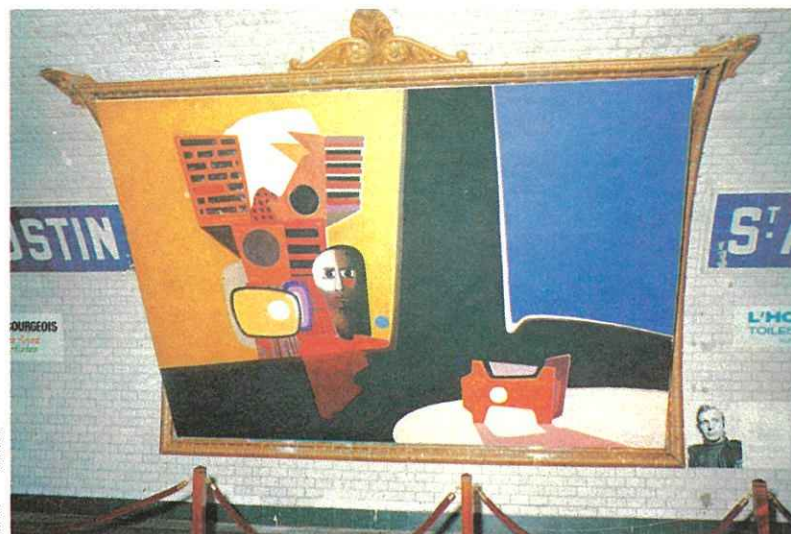
Ville entre nos poignets comme un lien rompu
entre nos yeux comme un œil déjà vu
ville répétée comme un poème
ville ressemblante

Paul Eluard



RATP - Roy

RATP - Roy



RATP - Roy