

ENTRE

les lignes

Bobigny
anlieue **P**réfecture
transports



RATP

N° 83
Mai 1985

SOMMAIRE

Couverture
(RATP - Chabrol)

- 3 Editorial
- 4 Branchez-vous sur Canal Dus
- 6 Les transports en commun
et la ville
- 11 Micro-ordinateur,
sa mémoire les intéresse
- 13 1940-1945
dans l'ombre des réseaux
- 16 40, rue Desnouettes
- 18 Les chroniques du conseil
- 19 Actualités
- 23 USMT

Dernière :
L'entrée du Castel-Béranger, un
immeuble Guimard situé rue
Fontaine dans le 16^e
arrondissement.
(RATP - H. Clausse)

ENTRE les lignes

JOURNAL D'INFORMATION
DE LA RÉGIE AUTONOME
DES TRANSPORTS PARISIENS

Rédaction, abonnements :
69, bd Saint-Michel, 75005 PARIS
Tél. : 329-92-24 et 329.92.71

Directeur de la publication :
Jacques Barrau de Lorde.

Rédaction :
Sylvie Fréchar, Jacques Marion,
Chantal Naar, Christian Chaumereuil.

N° d'inscription à la commission
paritaire des publications et agences
de presse : 1791 ADEP.

Maquette : Triangle Création.

Imprimerie : L'Avenir Graphique,
ZI Torcy-Sud, 77200 Torcy.



Membre de l'Union des jour-
naux et journalistes d'entre-
prise de France (UJJEF).

Ont collaboré à ce numéro :
J. Barraud, J.-P. Chanson,
H. Crouta, G. Hamoniaux,
G. Luche.

Photographies :
J. Thomas, P. Michaud.
Atelier photographique RATP :
G. Ardailon, J.-M. Carrier, B. Chabrol,
G. Gaillard, M. Marguerite, R. Minoli,
R. Roy, J. Thibault.

Les opinions ou affirmations citées
dans les articles ou reportages d'*Entre
les lignes* n'engagent que la responsa-
bilité de leurs auteurs.
Les interviews de personnalités ap-
partenant à des organismes exté-
rieurs ne sauraient engager la RATP.



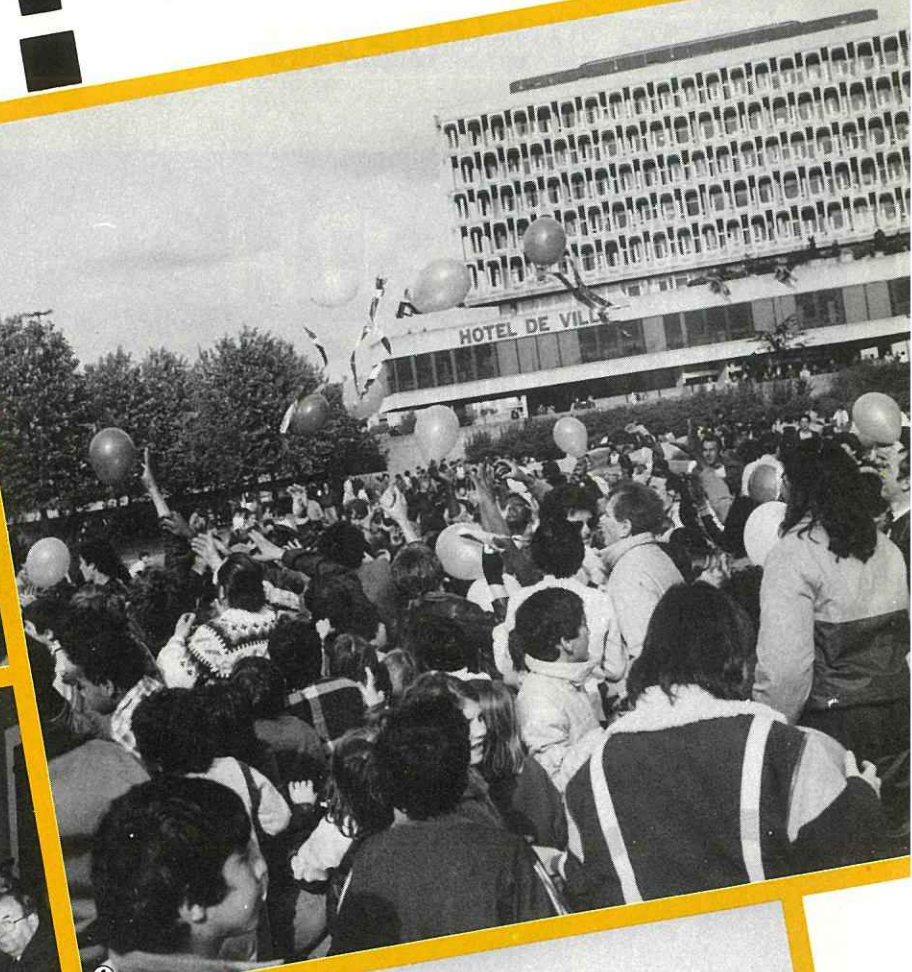
BOBIGNY - PABLO-PICASSO

A l'issue d'un concours, c'est cette mosaïque de Nino Maiello qui a été retenue pour symboliser le nom de la station. Hommage à Pablo Picasso et à la paix, elle est le fruit de quatre mois de travail. Réalisée en pâte de verre de Venise, elle offre plus de vingt nuances différentes.

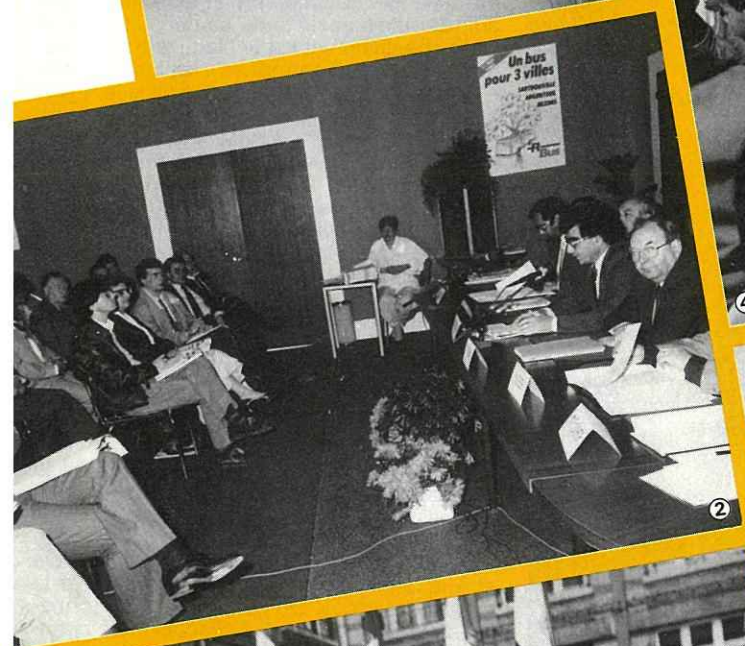
VU!



①



④



②



⑤



③

- ① M. Blot, ancien directeur de l'École technique a reçu des mains de M. Marcq les insignes de Commandeur dans l'ordre des palmes académiques.
- ② Mieux transporter : un accord RATP-Transport du Val-d'Oise.
- ③ 8 Mai, le souvenir et le respect.
- ④ Bobigny, transports en fête.
- ⑤ Les TN 4 sont ressortis pour visiter Hector Guimard.

Jacques Marion

UNE OPÉRATION D'UN GENRE NOUVEAU :



Des affiches apposées dans toute la région.

Le mois dernier – du 1^{er} au 30 avril – la RATP organisait une campagne de promotion de l'autobus en heures creuses en banlieue sur un secteur bien défini : la boucle nord de la Seine regroupant les communes de La Garenne-Colombes, Colombes, Courbevoie, Asnières, Bois-Colombes et Gennevilliers, désignée pour l'occasion zone d'action test.

Dans son précédent numéro, *Entre les lignes* vous a brièvement annoncé l'opération sans pour autant vous dévoiler les raisons qui ont conduit au lancement de l'opération : « Branchez-vous sur Canal bus ! » Campagne destinée à promouvoir non pas une ligne mais tout un réseau.

Accroître le trafic en banlieue

Mieux desservir la banlieue, donner dans ces secteurs – souvent défavorisés par rapport à la capitale – la priorité aux autobus en permettant leur développement : tel est un des objectifs de la RATP, d'ailleurs rappelé dans le plan d'entreprise qui vient d'être publié.

Si le développement du réseau en banlieue est un des domaines d'action privilégiée de la RATP, il ne peut être mis en application que sur une longue période. Mais ceci ne doit pas être une excuse pour ne rien faire à court terme et il est apparu possible et utile de lancer immédiatement des actions susceptibles de mieux remplir l'offre de transport existant et plus particulièrement en heures creuses – de 14 h à 17 h – dans la zone de la région parisienne bien desservie, c'est-à-dire correspondant aux zones 2 et 3 de la carte orange.

C'est de là que partit l'idée de lancement de cette opération. Campagne de promotion d'un genre nouveau puisqu'il n'y a pas eu de « changement de produit » (création de lignes, modifications de lignes existant déjà etc.) mais qu'il s'agit de promouvoir un réseau existant déjà depuis plusieurs années et pour lequel l'intérêt des voyageurs potentiels doit être relancé. La tâche prend alors toute son ampleur mais aussi toute sa difficulté, car si c'est effectivement sur la plage dite des heures creuses que l'entreprise a le plus à gagner – l'offre de transport n'est pas utilisée à son maximum – comment inciter les voyageurs, sans modification ou amélioration du service, à utiliser davantage le réseau d'autobus ? Une enquête réalisée montre le paradoxe qui le caractérise : c'est au moment où les conditions de circulation dans la ville lui permettent d'être le plus performant qu'il est le moins fréquent. C'est contre cette situation qu'il faut lutter en améliorant l'information, souvent insuffisante, sur ce réseau et en promouvant le produit par lui-même. Tels sont d'ailleurs les objectifs de cette campagne de promotion.

Le choix d'un public et d'un secteur

Pour cela, une cible – public auquel la campagne s'adresse – a été définie. Elle se compose ici d'individus qui utilisent l'autobus pour des déplacements non contraints, à des fins personnelles, tous sensibles au spectacle et à la découverte de la ville que permet le transport par bus. On peut, pour « Branchez-vous sur Canal bus ! », distinguer trois grandes catégories de voyageurs concernés, que nous désignerons en utilisant la terminologie imagée, pouvant surprendre certains, qu'a proposée le bureau d'études chargé de cette analyse.

Les « sédentaires » : personnes âgées à revenus modestes se déplaçant peu. Il faut bien reconnaître que si ces voyageurs « commercialement parlant » ne sont pas les plus intéressants pour la RATP, ils manquent d'informations sur le réseau d'autobus.

Ceux que l'on appelle les « centrés », qui se composent de jeunes et de personnes âgées et dont la mobilité est une mobilité de voisinage.

Enfin, ceux que l'on a désigné par le vocable quelque peu cavalier de « factotum ». Entendons par là les personnes inactives – notamment des femmes – qui organisent leur journée en fonction de leurs obligations familiales.

Quant au secteur retenu pour réaliser cette action test – la boucle nord de la Seine –, il a fait l'objet de nombreuses études et a été choisi parmi une dizaine de secteurs constituant les zones 2 et 3 de la Petite Couronne,



La distribution des bulletins de participation au concours.



en raison de la qualité du service offert tant au plan des fréquences qu'au plan de la desserte locale et de la diversité des points d'attraction : rues commerçantes, centres sportifs, théâtres, etc.

La population recensée en 1982 compte 298 000 habitants, soit la population d'une ville importante de province et les lignes d'autobus impliquées par l'opération sont au nombre de 13.

Ce test pourra être reproduit dans d'autres secteurs, en fonction du succès obtenu. Pour l'entreprise, d'un point de vue commercial, il est particulièrement significatif puisque le public concerné par « Branchez-vous sur Canal bus ! » utilise essentiellement des tickets ou, depuis peu, l'abonnement journalier. Un suivi rigoureux de l'opération permettra de suivre l'évolution du trafic et de faire un compte précis des voyageurs et des recettes supplémentaires.

Quatre semaines pour convaincre

Un mois, cela peut paraître long, mais c'est en fait un laps de temps assez court lorsque l'on s'est fixé – comme ce fut le cas – 3 objectifs principaux :

- Informer les voyageurs sur le réseau.
- Faire essayer.
- Fidéliser.

Pour informer, le service du développement commercial, pilote de toute l'opération, constatant que bon nombre de voyageurs ne savent pas lire un plan traditionnel du réseau d'autobus, a conçu une réglette informative (voir photo), véritable répertoire des lieux et des pôles d'attraction de chaque commune. En tout, 6 réglottes – une par ville – ont été réalisées et distribuées aux habitants, avec l'intervention des travailleurs d'utilité collective (TUC) de la RATP, dans tous les lieux d'échanges privilégiés (écoles, marchés, lycées, centres commerciaux, etc.).

Par ailleurs, pour que le réseau bus soit très présent dans l'esprit des habitants du secteur concerné, les voitures des 13 lignes impliquées dans l'opération avaient été décorées pour l'occasion, sans oublier les points d'arrêt et les abris-bus. Toute cette animation était complétée par une campagne d'information soutenue intégrant les médias locaux (journaux locaux, affichage électronique, bulletins municipaux,...) et l'affichage plus général (abribus, flancs d'autobus,...).

Enfin, durant toute la période de promotion, un centre d'information « Canal Bus » a renseigné les voyageurs les plus curieux. Pour cela, dans chaque commune, un autobus avait été spécialement aménagé. A son bord, une hôtesse et du personnel RATP juniors



Les TUC ont participé activement à l'animation.

(TUC) fournissait toutes les précisions souhaitées sur l'animation.

Le deuxième objectif de la campagne était de faire essayer. Il fallait que le maximum de personnes utilise le bus afin de se rendre compte des avantages qu'il offre.

Pour cela, un bulletin-jeu composé d'un coupon regroupant 4 tickets gratuits a été largement distribué dans toutes les communes participantes. Après utilisation, une partie du coupon était à remettre dans une urne, tandis qu'une fois par semaine, on procédait à un grand tirage au sort. Si de nombreux prix étaient à gagner, citons notamment pour chaque tirage un téléviseur et des prix de la boutique chic et choc, il fallait avoir utilisé les 4 tickets sur au moins 2 lignes participant à la promotion et avoir pris l'autobus entre 14 h et 17 h, c'est-à-dire aux heures creuses.

Enfin, pour fidéliser le voyageur, objectif final de l'opération sans lequel son succès ne sera que provisoire, la RATP devra revenir dans le secteur et de façon régulière à l'occasion d'événements locaux ou de la vie quotidienne. Elle l'envisage d'ailleurs dès la rentrée prochaine lorsque la ligne 304 qui dessert le secteur sera équipée d'autobus articulés. Entre les lignes ne manquera pas alors d'être présent pour vous décrire l'opération mais aussi tirer les enseignements de la première campagne de promotion réalisée en ce mois d'avril, et dont les effets durables devraient alors se faire sentir.

Sylvie FRECHARD

LES HEURES CREUSES EN BANLIEUE

Le plan d'entreprise envisage un accroissement du trafic du réseau bus de banlieue en heures creuses de 3,6 %. Accroissement qui ne peut être réalisable que par :

- des transferts de la marche à pied vers l'autobus,
- plus de déplacements,
- des transferts de la voiture particulière sur les transports en commun.

Pour susciter de nouvelles utilisations, la RATP sera vraisemblablement amenée à reproduire l'opération réalisée dans les Hauts-de-Seine sur des secteurs géographiques choisis pour leur potentiel de clientèle supplémentaire et pour la qualité du service qui est offert.

D'après une analyse quantitative de la demande en heures creuses, c'est la période 14 h-17 h qui a été sélectionnée comme répondant bien tant sur le plan des volumes de déplacements que sur le plan des motifs à la stratégie de promotion envisagée. Parallèlement, une enquête auprès des habitants de la banlieue a été menée. Il en ressort que la notion d'heures creuses ne possède aucun contenu positif et ne se conçoit que comme le négatif de l'heure de pointe. L'attente dominante des usagers à l'égard des modes reste l'efficacité pour les déplacements régis par les contraintes liées au temps. Seuls les déplacements qui échappent à cette contrainte sont compatibles avec l'autobus en heures creuses. Pour ceux-ci seulement, on peut évoquer les attributs positifs du transport en heures creuses : confort, ambiance détendue, voyageurs moins agressifs, etc.

Accroître le trafic heures creuses du réseau d'autobus, c'est donc pour la RATP :

- donner un contenu positif à ces heures,
- rendre l'autobus psychologiquement présent,
- s'adresser à un public particulier (sédentaires, individus se déplaçant à l'intérieur d'une zone donnée, personnes inactives). C'est ce qui a été fait en avril dans les six communes de la boucle nord de la Seine. Viendra sans nul doute prochainement le tour d'autres communes des environs de Paris...

S. F.

De la zone maraîchère à la zone
de carte orange

L'HISTOIRE DES TRANSPORTS À BOBIGNY

UN CALVAIRE EN BANLIEUE

À Bobigny, exsangue en 1871, ville chef-lieu en 1970, comme dans toute la banlieue nord-est, le béton n'a pas couvert les fleurs mais les boues de Paris.

On veut ouvrir le métro sur la ville ? C'est justice et c'est logique. Les transports se développent avec la ville et la ville avec les transports. La ville vit mal là où les transports sont en retard, empêchant l'arrivée des activités économiques, des commerces, des loisirs, des équipements suburbains. Bien qu'ayant toujours compté de nombreux emplois Bobigny était la caricature d'une réalité : on ne peut expliquer ses transports sans rappeler la naissance de la banlieue, c'est-à-dire tout ce dont Paris ne voulait pas et tout ce que la province ne pouvait plus nourrir.

Les lieux-dits de Bobigny témoignent qu'il y avait là, bien avant, de la terre et de l'eau : en naissaient des pâtures (la vache à l'aise, la bergère), des arbres productifs (la cerisaie, les vieilles vignes), des labours (les guérets, le champ famélieux), des points d'eau (l'abreuvoir, le trou bonne eau) et des ruisseaux dont l'un alimentait les fossés du château.

C'est là que doit cesser la nostalgie des terres blondes et des eaux claires car seuls les maîtres de ces féodalités en profitaient, venant là « s'encanailler », comme Madame de Sévigné et l'une des nombreuses « folies » d'Henri IV en témoignent.

Il y avait la terre et il y avait l'eau, mais elles n'ont pas donné la boue.

La boue, c'est Haussmann

Ils sont 950 vivant de la culture à fuir devant les Prussiens qui assiègent Paris en 1870. Morne plaine entourée des forts d'Aubervilliers, Rosny, Romainville, il ne restera plus un arbre debout. Seules quatre maisons seront épargnées au milieu de 20 000 mètres de tranchées.

Les grandes cultures ne reviendront pas. Avec ceux que Paris chassait de ses murs, ils deviendront maraîchers. Le matin ils vendront leurs légumes aux Halles et le soir ils seront éboueurs, rapportant sur leur charrette les pourritures, fumiers et excréments dont ils « enrichissaient » la boue de leurs marais. Le problème des transports n'existe pas encore, Bobigny comptant un cheval pour dix habitants.

Les constructions d'Haussmann ne chassent pas de Paris que les cultures. Viendront en banlieue ses gares de triage, ses cimetières parisiens, ses industries polluantes, ses spéculateurs fonciers. Le Père Lhande, curé de Bobigny, raconte en 1927 : « Ce que Paris lui a envoyé, ce sont d'abord par milliers et milliers ses pauvres hères, ses indésirables, ses Turcs, ses Serbes, ses Tchécoslovaques, ses Arabes puis, plus tard,... ses ouvriers, ses cheminots, ses petits employés. »

La « Commune de Paris » a fait peur : les lotissements doivent contribuer à éloigner la misère et à « embourgeoiser l'ouvrier ».

Les premiers entoureront la halte du chemin de fer, puis le tracé du tramway. L'un appelle l'autre mais l'écart se creuse entre logement et transport (voir tableau).

Mon rêve, un boursier

L'illusion n'est pas seulement dans les affiches annonçant pour les lotissements tout ce que le miséreux parisien n'avait pas : l'air, l'eau, l'électricité, le jardin. « Le rêve familial, le grand air, l'union fraternelle, le prévoyant » sont les noms des lotissements mais aussi des aspirations profondes (faut-il préciser de cette époque ?).

A l'arrivée ni voirie, ni commerce, ni éclairage, ni transport, les dettes empêchant de finir la maison. Les responsables étant hors de portée, les habitants – en ce temps-là – s'en prenaient au personnel de la STCRP ou à la municipalité. Les transports sont à l'ordre du jour de toutes les séances du conseil municipal et par exemple : 1919 – « Considérant que (...) la population ouvrière se trouve dans un état de surexcitation poussée au dernier degré (...) Il se produira certainement des actes isolés d'action directe qui sont toujours regrettables en tous points de vue. »

Lotissement de BOBIGNY CITÉ DE L'OPÉRA Route de Bondy à St-Denis Près du Canal de l'Ouercq

Le dit lotissement se compose de lots variant de 250 à 320 mètres, ayant tous accès sur rue.

FACILITÉ DE PAYEMENT

Il est garanti à tout acquéreur :

- 1^o l'eau ;
- 2^o le gaz ;
- 3^o l'électricité.

Les rues seront de 6 mètres de largeur, avec trottoirs de 2 mètres chacun, soit 10 mètres de largeur totale, sans aucun frais pour l'acquéreur.

MOYENS DE LOCOMOTION : Tramways : Opéra, 21 et 95 – Les Lilas – Gargan – Pavillons-s/Bois – Le Raincy, arrêt : Route de Rosny à Noisy-le-Sec. – Chemins de fer de l'Est : gare de Noisy-le-Sec.

1902 BELLE ÉPOQUE ET PREMIER TRAMWAY

C'est le soir, à Paris, qu'après souper, ouvriers, employés, bourgeois, grands du monde se délassent, se reposent des tracas, des travaux, des fatigues de la journée, jouissent des plaisirs de la société. Ils assistent aux concerts, vont dans les théâtres, fréquentent les soirées, entendent des conférences, ou simplement s'attardent aux terrasses des grands cafés.

Tout cela, plaisirs inconnus aux gens de notre commune. Pas même possibilité de prendre part à un dîner de famille ou entre amis. Comment reviendrait-on à Bobigny sur le coup de onze heures, minuit ? La seule idée d'avoir à affronter la nuit sombre, à se trouver isolé en pleins champs, par des routes boueuses, presque toujours sous les rafales violentes du vent, sans compter l'insécurité et les dangers dus aux malandrins ; tout cela, certes, vous glaçait d'effroi.

En ce temps-là, à la nuit tombante, chacun se hâtait de rentrer au logis, de s'y boucler.

[...] Un jour une nouvelle extraordinaire, imprévue se répandit parmi eux : un tramway ! On va établir un tramway à Bobigny !

Ce n'était pas une fausse rumeur.

De lourds camions arrivèrent, trainés par quatre chevaux, chargés de longs et lourds rails, qui furent déposés de place en place route de Romainville et route de Paris. Des équipes de terrassiers suivirent. Rapidement une voie ferrée fut posée.

A quelques mois de là, les habitants ébahis regardèrent passer comme une sorte de lourde caisse montée sur camion, roulant sur les rails, dans un affreux bruit de ferraille, et dévalant à une allure rapide du pont de la Folie aux Six Routes.

C'était le prélude d'un service régulier de transports, faisant la navette entre les Limites et les Six Routes, et quelque temps après entre Pantin et ces mêmes Six Routes.

Ça marcha quelque temps ainsi, au grand soulagement des gens de la commune, qui n'en revenaient pas qu'on leur eût accordé une voiture omnibus, tout heureux de faire, moelleusement assis sur des coussins rembourrés, cette interminable route, allant des différents coins de Bobigny jusqu'au tramway de Pantin.

Enfin, par un beau jour, on lut, sur le fronton de la voiture arrêtée au rond-point des Six Routes, ce mot magique — Opéra.

Quoi ! Était-ce possible ? Sans descendre, tout d'une traite on serait transporté jusqu'à l'Opéra, au cœur de Paris, dans le plus élégant des quartiers, et cela de Bobigny ? Qui l'aurait cru ?

Bobigny, jusque-là ignoré, méconnu, allait se relever aux yeux des citoyens. Son nom flamboyait, sur une belle pancarte, dans les plus belles avenues de la capitale ; son nom serait associé à celui de l'Opéra ; on lirait cette enseigne — OPÉRA-BOBIGNY.

— C'était presque la gloire. Dans tous les cas on parlerait maintenant de Bobigny, dans les milieux cossus, de ce Bobigny, qui, jusque-là, n'avait connu la vogue que sur le carreau des Halles.

J. FERRET, curé de Bobigny.

« Bobigny, ses maraîchers, ses nouveaux venus, les Parisiens » p. 39-46-47. TÊQUI éd. 1910.

Transports et démographie à Bobigny

Date	Moyens de transport collectif	Population	Évolution
1875	Néant	950	
1882	Halte SNCF	1 173	+ 23,5 %
1902	Halte SNCF - 1 ligne tramway	1 937	+ 65,1 %
1911	Halte SNCF - 2 lignes tramway	3 666	+ 89,2 %
1921	Halte SNCF - 3 lignes tramway	6 750	+ 84,2 %
1927	Halte SNCF - 5 lignes tramway, 1 bus	11 439	+ 69,5 %
1930	idem	17 370	+ 51,6 %

Pour les seules catégories ouvriers-employés l'évolution est :
1911 à 1921 : + 151 % - 1921 à 1931 : + 157,5 %

Les dates de mise en service et recensement peuvent varier d'un an.

1922 – « Considérant que la ligne "Bobigny-Les Halles" est le seul moyen de transport à Paris de la population de Bobigny et d'une grande partie de celle de Drancy ; (...) Que le nombre de voyageurs est si important qu'on peut constater à ces heures d'affluence des personnes juchées sur les parties extérieures du tramway, marchepieds, tampon arrière (...) Qu'en outre les voyages assurés dans ces conditions sont souvent suivis d'accidents (...) Que la durée du trajet de Bobigny à la Place de la République ou aux Halles est de 1 h 05 minutes. »

1924 – « Considérant qu'un grand

nombre de travailleurs ne peuvent trouver place dans les voitures et sont exposés à des attentes prolongées (...) Que chaque jour, et notamment le dimanche, aux points d'embarquement la foule, très dense, prend d'assaut les voitures et se livre à des bagarres. »

Pendant la guerre, le métro ligne 5 arrivera à l'Église de Pantin (1942), mais en 1946, outre la halte SNCF aujourd'hui disparue, ne passeront plus que trois lignes d'autobus (21, 51, 151).

Bien sûr, en 1970, on ne peut plus se plaindre en souriant comme le faisait cet article de *l'Aube Sociale* en 1926 : « Voulez-vous aller passer la soirée à Paris ?

Là le plaisir est grand. Vous rentrerez après une demi-heure de marche dans la boue et dans la nuit, en jurant que vous n'y retournerez plus, car les trams et les autobus ne sont pas faits pour nous. »

Mais si vous jouez de malchance, après 22 heures ça n'est pas mal non plus, en 1985, la boue en moins.

Du dortoir à l'hôtel

La mémoire est d'autant plus courte en banlieue que beaucoup ont pris son développement en marche. Exclue de l'histoire de France, à la fin du XIX^e siècle elle s'est fabriquée une histoire, un urbanisme, une économie, des modes de vie, des traditions. Certains les refusent ou les ignorent, partant vers d'autres lotissements où les attendent probablement l'air pur, les transports, l'eau, le gaz, l'électricité et un petit jardin. L'important reste que cela s'est passé en moins d'un siècle, jalonné de guerres et de crises.

Alors passer du dortoir à l'hôtel, certes, mais sachant qu'il y a 50 ans seulement le dortoir fut difficilement construit de plâtre et de planches et que certains hivers furent rudes ; que les bâtiments, parfois décriés, construits voici 30, 20, 10 ans, non sans défauts, ont été une avancée extraordinaire ; qu'il y a des liens étroits entre cette densité, les transports, l'emploi, les commerces, les équipements collectifs, le logement.

Jacques MARION

PROLONGEMENT DE LA LIGNE 5 À BOBIGNY



Les nouvelles installations de Bobigny ont été inaugurées le 26 avril : un terminus de métro, une gare routière, un parc de liaison.

Ces équipements, nous les avons présentés en février 83, pendant les travaux.

Entre les lignes a longuement développé, à l'occasion du prolongement de Villejuif, les problèmes de mise en service technique et les principes d'organisation des réseaux (mars et avril 85). Par ailleurs nous avons déjà abordé les originalités que représentent l'accord d'association avec la compagnie d'autobus TRA (janvier 85) et l'arrivée prochaine du tramway.

L'atelier d'entretien des trains créé près du terminus, qui accueillera également le tramway, ouvrira début 87. Nous vous en parlerons donc.

Aussi nous vous proposons une autre approche qui en souligne tout autant l'importance, et qui permet de mieux comprendre la priorité donnée à la banlieue et à la complémentarité des différents modes de transport.



LES TRANSPORTS ET LA VILLE

LES ÉLÉMENTS NOUVEAUX EN TROIS COUPS D'ŒIL

A. Prolongement du métro ligne 5 (1)

Longueur construite : 3 035 mètres dont 1 611 en souterrain, 1 424 en plate-forme au sol. Interstations : Église de Pantin 1 040 m Les Limites 2 385 m Bobigny.

Populations desservies par les 2 stations

Habitants : 14 700 à 600 mètres.
28 050 à 1 000 mètres.
Emplois : 8 200 à 600 mètres.
15 450 à 1 000 mètres.

Trafic de la première interstation

Pointe 5 550 - contrepointe 1 300.
Trafic annuel : 11,6 millions de voyageurs.



Matériel utilisé : matériel fer moderne type MF 67 (trains bleus). 5 voitures. Intervalle 105 sec. 7 trains supplémentaires aux 37 circulant déjà à l'heure de pointe sur la ligne 5.

Ouvrages particuliers : franchissement du canal de l'Ourcq et 3 passages sous voies SNCF (Paris-Strasbourg, grande ceinture, grande ceinture complémentaire) sans interruption des trafics péniches et trains.

L'emplacement d'une station supplémentaire a été réservée au « carrefour de La Folie » dans la perspective de la réouverture de la ligne de grande ceinture SNCF pour y assurer une correspondance.

B - Le terminal d'autobus

L'implantation d'une nouvelle gare d'autobus a donné lieu à une restructuration des lignes. Elle tient compte du nouveau réseau ferré, d'une enquête « origine-destination » menée par la régie auprès des usagers, et des améliorations rendues possibles par la réaffectation d'une partie des moyens rendus disponibles.

Au bilan, on estime à 22 760 le nombre de voyageurs qui gagnent du temps.

Certaines lignes resteront à l'église de Pantin : 145, 147, (ex* 147A), 148 (ex 148A et -B), 247 (ex 147-C).

La ligne 101 (ex 101 et 101-N) est établie jusqu'à la station Raymond-Queneau.

Bobigny-Pablo-Picasso accueillera en terminus les lignes : 151N, 301, 303, 354, 347 (ex 147B) et 620 (APTR). En passage, elle recevra les lignes : 134A et

(1) Source : enquête préalable à la déclaration d'utilité publique.

LES TRANSPORTS EN COMMUN ET LA VILLE NÉCESSAIRES MAIS PAS SUFFISANTS

Quelques notes d'un entretien à bâtons rompus avec deux responsables* de l'aménagement de la ville de Bobigny.

L'arrivée du métro

C'est évidemment une très bonne chose, longtemps attendue, pour les habitants et ceux qui y travaillent mais aussi pour la ville chef-lieu. C'est du temps, de la fatigue économisés, de l'efficacité, des loisirs gagnés. Ça n'est pas original, c'est important. Mais c'est aussi pour la Seine-Saint-Denis des moyens apportés à la ville chef-lieu pour qu'elle puisse jouer tout son rôle, économique, administratif, judiciaire, culturel, une valorisation de tout ce qui a été fait.

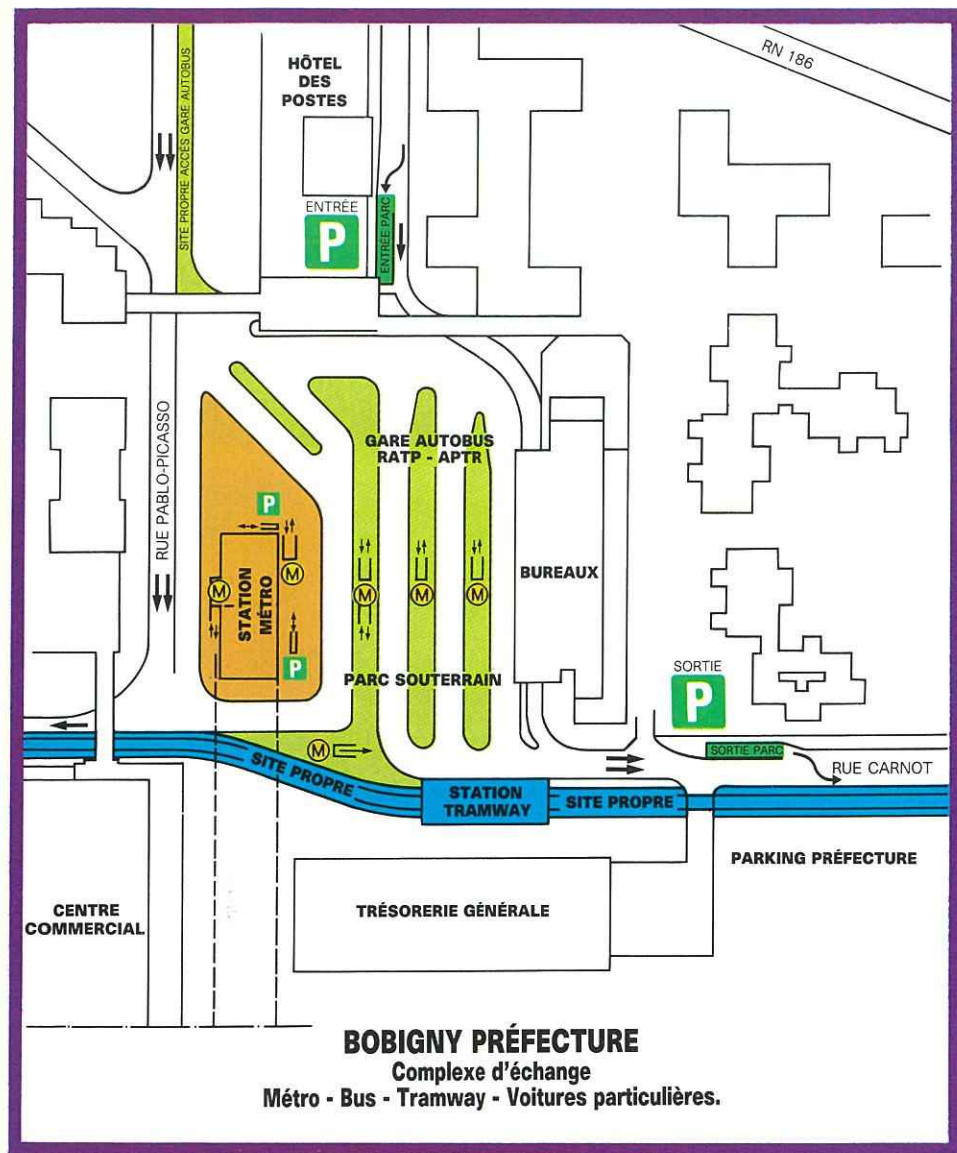
On verra surtout la mise en place d'une liaison privilégiée avec Paris. C'est vrai, mais pas l'essentiel. La restructuration du réseau d'autobus va permettre à la plupart des habitants du 93 de venir à Bobigny, et de se déplacer plus facilement dans le département. De ce point de vue il faut aussi souligner le rôle que jouera le tramway en rocade. C'est pourquoi aussi nous souhaitons la réouverture de la ligne de grande ceinture au trafic voyageur et la réalisation rapide de l'autoroute A 86 avec sa couverture. C'est un tout.

Métro et emploi

Il y a l'emploi existant et l'emploi à venir. L'existant pour nous c'est 24 000 postes de travail et 21 000 actifs. Mais pour les 3/4 environ nos actifs travaillent à l'extérieur et donc nos postes sont occupés pour la même proportion par des gens extérieurs. L'amélioration du transport a donc une clientèle théorique importante, de l'ordre de 30 000, mais n'agira pas sur un rééquilibrage des échanges.

De la même façon si la facilité des moyens de transport en commun a, un temps, favorisé l'implantation d'entreprises, aujourd'hui ça n'est plus aussi simple. La Défense, Créteil en ont bénéficié voici dix ans. Il n'y a plus cet « automatisme » avec l'implantation des entreprises. Par contre certains commerces pourront être intéressés à ce mouvement plus facile.

* Raymond Chapin, premier adjoint au maire chargé de l'urbanisme et des affaires économiques.
Paul Amar, chef de service à la Société d'aménagement (SEMARBO).



B (ex 134, 246A et B), 146 (ex-147D et 148C), 148, 173 (terminus samedi et dimanche) et 615-B (APTR terminus samedi et dimanche).

* Ex signifie : reprenant les éléments de...

C - Le parc de liaison ou P+

C'est lui qui fait de Bobigny un véritable complexe d'échange. Il sera matérialisé en surface par le signal P+ indiquant la liaison stationnement-transport. Cette signalétique sera utilisée à l'avenir également par la SNCF.

Intégré au complexe, il devra cependant organiser son équilibre financier en fonctionnement. Géré par la RATP, le tarif est fixé par la ville qui complètera, le cas échéant, cet équilibre.

Coupon d'abonnement orange pour l'abonnement mensuel (138 francs), coupon jaunes pour la semaine (37 francs) ou la journée (9,50 francs), pourront être délivrés dans l'avenir par les « machines à billets » ADAR 80.

Il comporte 370 places sur deux

niveaux, dont 336 publiques et 34 réservées aux agents en service. Il comporte au premier niveau un accès direct par galerie à la salle des billets.

Des réponses complémentaires à une question unique : LE TRANSPORT

Les installations de Bobigny sont un exemple cohérent de la complémentarité des modes de transport. Il met en correspondance directe, rapide et pratique le métro, l'autobus, la voiture particulière, à terme le tramway. Quatre véhicules différents qui répondent à des réalités, à des besoins différents. De plus il permet les déplacements en radiale (Paris, proche banlieue, banlieue) et en rocade (banlieue-banlieue). Enfin il renforce le contact entre les différents organisateurs de transport (individuel, société privée d'autobus, SNCF et RATP), déjà concrétisé par l'existence d'un titre unique de transport (gamme orange).

Pour exemple, la correspondance moyenne entre métro et autobus sera de 80 mètres et une minute trente.



Métro et loisirs

Comme tout à l'heure il faut évoquer les deux sens de circulation. Dans le sens Bobigny-Paris, le métro c'est mieux mais pas suffisant. Il y a un déséquilibre interne dans Paris au niveau loisirs et culture. Le nord et l'est sont sous-équipés. Les aménagements prévus dans le quartier Villette et à Bastille corrigeront un peu les choses. Dans l'autre sens, les Parisiens, qui viennent nombreux à la Maison de la culture, par exemple, pourront le faire plus facilement. Ses nombreuses créations seront plus accessibles en transport et financièrement que certains spectacles parisiens.

Il se passe dans les communes de Seine-Saint-Denis de nombreuses choses en ce domaine, mais difficilement accessibles. L'ensemble du dispositif transport mis en place sera donc une amélioration de l'audience inter-communale de certaines manifestations, des équipements de loisir ou de promenade qui sont nombreux.

Donc ligne de vie 93

C'est le mot d'ordre qui avait été retenu pour présenter le tramway : une nouvelle ligne de vie. Elle est beaucoup plus porteuse d'avenir pour Bobigny et son département qu'une simple liaison améliorée avec Paris.

Mais nous ne sous-estimons pas ce dernier aspect qui met Bobigny à un saut de Paris. Nous attendons de l'avenir, A 86, tramway, ligne de ceinture, qu'il mette les banlieues en contact direct.



LES OISEAUX RESTERONT

Construire une voie ferrée en plein air pose des questions d'environnement. Ainsi les 1 424 mètres aériens du prolongement et la surface réservée aux ateliers ont reçu des traitements particuliers pour une bonne intégration.

Les préoccupations ont été diverses : respect des sites, de l'architecture, limitation des nuisances.

Dans les trois cas ce prolongement a « bénéficié » des nuisances des autres : existence de faisceaux SNCF, bruit des trains SNCF, coupure du canal de l'Ourcq, zones industrielles. Dans ce contexte le métro faisait figure de décoration... et pourtant :

— A l'origine le canal devait être franchi en viaduc. Ce projet a été modifié pour des raisons esthétiques et ses nuisances phoniques.

— Pour faire circuler les trains, il a fallu élargir le chemin de halage longeant le canal. Cela permettra la construction, entre les voies (isolées par un mur) et le canal, d'une piste cyclable par le département.

— Le parc de liaison a été construit en souterrain de la gare d'autobus. Celle-ci et le bâtiment abritant la salle des billets et attachements ont été construits en intégrant dès le départ l'environnement.

— Enfin, outre l'utilisation de matériel fer moderne au freinage silencieux, les longs rails soudés avec attaches élastiques reposent sur des traverses lourdes elles-mêmes sur ballast.

Ainsi, bruit, vibrations et esthétique ont été pris en compte, respectant ainsi les textes en vigueur, et restant le plus souvent en-deçà des nuisances existantes.

Pourtant la Régie, en accord avec ses interlocuteurs, a pris des mesures complémentaires par l'installations d'écrans anti-bruit et des apports de verdure et plantations au long de la voie et du garage.

DE REVENDICATION À RÉALISATION VOUS CHANGEZ À CONCERTATION

Pour Georges Valbon Président du Conseil général

• C'est une vieille histoire qui prend fin ?

— C'est vrai. Ma première demande officielle du métro remonte à 1959*. C'était encore le département de la Seine. Mais aujourd'hui c'est la Seine-Saint-Denis et de nombreux problèmes ont été réglés. Les chantiers qui restent sont bien datés et tout ira vite : le carrefour Normandie-Niemen (6 routes), le tramway Bobigny-Saint-Denis, le doublement du pont de

Bondy, le raccordement des autoroutes A 86 et B 3. Tout cela va ensemble et s'appelle « banlieue 93 » ou... banlieue 93.

• La concertation a été bonne ?

— Au bilan oui. Il faut se souvenir que la concertation entre les grandes entreprises publiques et les collectivités locales n'a pas toujours été la règle. Avec la RATP nous avons bien travaillé dès 1979. Nos préoccupations ont été entendues et bien traduites. Ces échanges sont aujourd'hui systématiques.

• Comment chiffrer l'intérêt pour le département

— On pourrait chiffrer certains éléments, comme par exemple la hausse du trafic liée à la restructuration des lignes d'autobus dans l'arrondissement du Raincy. Mais Bobigny n'est qu'une pièce maîtresse dans un ensemble cohérent d'amélioration des communications, tant en collectif qu'en individuel. Supprimer des points noirs routiers, relier des autoroutes, se chiffrera plus facilement quand cette cohérence sera atteinte. Mais si vous voulez un chiffre, 16 villes étaient reliées directement en bus à la ville chef-lieu. Cette restructuration des circuits porte ce nombre à 24 sur 39.

• Le retard est comblé ?

— Si les projets en cours sont menés à bien, oui. On peut toujours faire mieux et nous avons des idées. Mais le plus gros est fait désormais.

Jacques MARION

* 1959, c'est aussi l'année où Raymond Queneau a publié son roman « Zazie dans le métro » NDLR.

MICRO-ORDINATEUR: SA MÉMOIRE LES INTÉRESSE

Pour gérer son personnel, le service FR (1) dispose depuis un an, d'un micro-ordinateur raccordé à la mémoire centrale du service informatique de Bercy. Le système répond parfaitement aux besoins spécifiques du service. Actuellement, FR fait école au sein de la Régie : nombreux sont les services qui s'en inspirent et qui souhaitent mettre en place un système analogue.



RATP-Ardillon

Rétro-fiction : parce qu'un chef de service avait souhaité, voilà quelques années, connaître tous les Bretons de son service, le bureau de gestion du personnel concerné avait créé le fichier ad hoc. Fiche par fiche, on avait recensé tous les agents nés en Bretagne et créé un fichier. Alors, pendant des années, pour que ce travail de Romain ne soit pas perdu, on avait mis à jour ce fichier... qui n'a plus jamais servi. Caricatural, bien sûr mais... des fichiers créés, à un moment donné, en fonction d'un besoin spécifique, il en existe beaucoup. Celui des agents de maîtrise d'un service, celui des secouristes, celui des agents travaillant en roulement, etc. Le jour où vous devez trouver un agent remplissant les

trois critères, vous voilà assis devant vos bacs à fiches pendant un certain temps... pour ne pas dire un temps certain.

A la fin des années soixante, l'arrivée de l'informatique à la RATP a largement transformé l'administration du personnel. Dès lors, de multiples fichiers ont été centralisés à Bercy qui sont pour une large part alimentés et mis à jour par des antennes locales : bureau de recrutement, centres de pointage et bureaux de gestion. Une fois emmagasinées et traitées à Bercy, les informations « appartiennent » au service SI (2) qui est le seul habilité pour les traiter, ceci pour des raisons de confidentialité et de sécurité évidentes.

Les petits malins

Que le nombre de personnes autorisées à consulter les fichiers du personnel soit strictement limité, on ne saurait en nier la nécessité. Il n'en reste pas moins que certaines informations détenues par SI doivent être parallèlement stockées manuellement dans les bureaux de gestion qui en sont pourtant les fournisseurs.

En juillet 1983, FR publie, dans le cadre des travaux du plan d'entreprise, un plan pour sa propre organisation comprenant notamment un volet élargissant

(1) Service du matériel roulant de la direction du réseau ferré

(2) Service de l'informatique.

les attributions du groupement gestion du personnel : préparation et suivi du budget, gestion des effectifs, mise en place et développement de la gestion prévisionnelle etc. Les éléments nécessaires pour mener à bien ce travail d'ensemble étaient dispersés aux quatre coins des ateliers ; c'eût été un vœu pieux que de vouloir les rassembler manuellement pour en faire un fichier unique et homogène.

Comment s'y prendre ? Le système existant offrait l'alternative de développer les fichiers manuels ou d'utiliser un micro-ordinateur local, ce qui supposait une charge de travail quasiment identique quant à l'initialisation et à la mise à jour. Différentes par les matériels employés, ces deux approches avaient néanmoins en commun deux inconvénients majeurs : un coût très élevé car requérant des moyens en personnel supplémentaires et, par ailleurs, elles entraînaient toutes les deux la constitution d'un « fichier bis » nécessairement différent du fichier officiel, ce qui lors de l'utilisation n'aurait pas manqué d'engendrer d'innombrables analyses pour expliquer les distorsions constatées.

Il fallait absolument sortir de cette alternative. Refusant la fatalité, les esprits audacieux du groupement gestion du personnel de FR ont avancé une troisième proposition : connecter un micro-ordinateur sur le site central de Bercy... Comment n'y avait-on pas pensé plus tôt ?

Copie conforme

Pas si simple. La demande présentée à l'informatique ne fut pas acceptée d'emblée car le système ne connaît pas les agents service par service et, bien sûr, il était hors de question de laisser à FR la possibilité d'accéder aux fiches des 39 000 agents de la Régie. Les moyens de surmonter les obstacles furent trouvés à l'issue d'une étude menée, en étroite collaboration, par SI et FR. Il fallait donc mettre en place de nouvelles dispositions : dans un premier temps, isoler les 3 000 agents de FR et ensuite, sélectionner le type de renseignements à retenir en excluant d'office ceux ayant un caractère confidentiel.

Cette sélection opérée, le fichier correspondant a été stocké sur une unité de mémoire centrale. Ainsi une « image » spécifique créée en fonction des critères d'utilisation propres à la gestion du personnel a été constituée. Les deux hypothèses de confidentialité et de sécurité étaient levées.

Pour envoyer cette « image » de Bercy à Charonne, on a raccordé un micro-ordinateur. Celui-ci permet à FR de disposer d'informations validées par tout l'appareil administratif et réglementaire de la Régie, à l'inverse des fichiers locaux qui comportent toujours des décalages de forme ou de contenu. Une copie conforme dont les avantages sont apparus multiples : ne pas avoir à créer un fichier supplémentaire, être dispensé des inévitables mises à jour et des comparaisons entre états informatiques « officiels » et états « made in FR » avec les analyses d'écarts qui s'imposent.

Indépendance technique

L'image stockée et traitée par SI à Bercy est transférée deux fois par mois à Charonne, une première fois vers le 15 et une seconde fois le dernier jour de chaque mois. Pour effectuer cette reproduction sur le disque dur du micro-ordinateur, la liaison avec le site central est obtenue par une ligne téléphonique du réseau intérieur et d'un appareil de relais (modem). Cette transmission de copie offre aux utilisateurs l'entière maîtrise des traitements ; ils en disposent quand ils veulent et comme ils le veulent. Le fichier figurant sur le disque dur rend le système parfaitement autonome. Seule une panne d'électricité touchant les bâtiments de la rue de Charonne peut empêcher son fonctionnement.

Les informations, transférées sous forme de codes – 600 000 caractères – sont, en premier lieu, rendues exploitables localement. A partir de ce moment le fichier peut être interrogé et complété selon les besoins spécifiques du groupement gestion du personnel. En effet, d'une part, à partir du fichier d'origine, on peut créer tous les fichiers nécessaires quel que soit le critère de classement – par grade, par âge, par domicile, etc. – et, d'autre part, intégrer certains renseignements dont l'utilité est d'ordre beaucoup moins général, par exemple, faire figurer la mention « secouriste » (un précieux critère de répartition du personnel puisqu'un minimum de 10 % de secouristes est obligatoire dans les ateliers).

Aux avantages pour FR de travailler sur des informations officielles contenues dans les fichiers de la RATP et ce en toute indépendance du site central, de disposer d'une mise à jour automatique ne nécessitant aucune prise de données supplémentaire, d'éviter des traitements manuels fastidieux (suivi budgétaire des effectifs, ventilation du personnel exécution par spécialité, par atelier, etc.) s'ajoute au profit de SI un bénéfice considérable : il est déchargé de l'édition des états ou listings informatiques demandés auparavant pour les besoins de la gestion. En effet, grâce à des programmes parfaitement adaptés – notamment avec les tris multicritères – le groupement gestion du personnel de FR peut désormais répondre, quasiment en temps réel, à diverses questions concernant le personnel. Les réponses apparaissent sur l'écran et, selon le cas, on les stocke sur la disquette du micro-ordinateur ou on les édite sur l'imprimante annexe, parfois les deux. Cela évite l'édition de documents qui, une fois consultés, deviennent inutiles et de toute façon sont très vite périmés. Le tout aboutissant, bien sûr, à un gain de temps important.

Solution pour casse-tête chinois

Quelques exemples d'utilisation du micro-ordinateur suffiront à montrer à quel point il facilite les tâches de gestion du personnel.

Lors de chaque transfert, un journal des mouvements ayant eu lieu lors de la quinzaine écoulée est édité –

mutations, départs à la retraite, service nationale, etc. – Un atelier connaît un « turn-over » supérieur à la moyenne ? Le phénomène apparaît ici de façon tout à fait objective.

Établir le plan de recrutement pour l'année à venir devient (presque) un jeu d'enfant. L'examen de la situation des effectifs apparaît, à la demande, simultanément sous trois aspects : l'effectif type, l'effectif réel au moment de la consultation et l'effectif tel qu'il est prévu à la « sortie budgétaire » du 31 décembre... Le tout prenant en compte l'incidence des agents à temps partiels.

Prévoir le retour des agents partis au service national pour les affecter dans l'attachement le plus proche de leur domicile (ce qui évitera une éventuelle demande de mutation ultérieure pour ce motif) est devenu facile. Il suffit, si un poste doit se libérer, d'interroger le fichier « partis au service national » selon les critères du grade et de l'emploi requis et du périmètre géographique de l'attachement.

Les informations peuvent être brassées dans tous les sens grâce aux tris multicritères : sortir les agents habitant telle ou telle commune, ceux compris dans telle ou telle tranche d'âge, ceux ayant l'expérience de tel poste, ceux qui sont inscrits sur le tableau d'avancement, etc. Le fin du fin, c'est de pouvoir obtenir en quelques secondes la liste de ceux qui remplissent toutes les conditions souhaitées. « The right man in the right place » (3) disent les Anglais. Si un poste est à pourvoir, le chef de service n'a plus à dresser mentalement la liste des agents qu'il sait remplir les conditions de grade et d'expériences souhaitées. C'est désormais sur une liste établie de façon tout à fait objective qu'il pourra fonder son choix.

La voie est ouverte

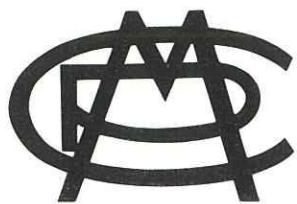
En un an, la nouvelle de cette première expérience à la Régie en matière de gestion du personnel a fait le tour des directions. Petit à petit, le modèle FR fait école, le service NV a pu mettre en place un système analogue au début de cette année et des demandes arrivent régulièrement au service de l'informatique.

Pour sa part, FR participe actuellement, le pilotage de l'opération étant assuré par S, à la mise en place d'un dispositif qui va affiner le système grâce à une seconde étape de décentralisation concernant le travail effectué dans les centres de pointage : les feuillets à lecture optique et les feuilles de liaison seront remplacés par une saisie directe, sur un micro-ordinateur, des informations transmises jusqu'à présent à Bercy. Ainsi naîtra le télépointage à la RATP.

Assurément, à FR, ils ont décidé de ne pas s'arrêter en si bon chemin. Ils réussissent, c'est bien, que le succès de leur initiative bénéficie aux autres services, c'est mieux.

Chantal NAAR

(3) Celui qu'il faut là où il faut.



1940-1945



1940-1945 : DANS L'OMBRE DES RÉSEAUX



De nombreuses stations de métro servaient de refuge pendant les bombardements de la région parisienne.

de lignes essentiellement en banlieue. A Paris, le métro est presque devenu l'unique moyen de transport. Le trafic journalier frise les trois millions de voyages. La surcharge des trains met le matériel à rude épreuve, d'autant que le manque de matières premières interdit pratiquement la moindre réparation. Dans les voitures, Français et Allemands se côtoient apparemment en bonne intelligence. D'ailleurs, *Radio-Paris* ne clame-t-il pas sur tous les tons les vertus de cet occupant *très correct* ! Contraints de dissimuler leurs sentiments, les Parisiens se réfugient dans l'humour et la dérision, égarant volontairement les soldats allemands dans les couloirs du métro ou interpellent d'un quai à l'autre les *doryphores* et les *souris grises* de la Wehrmacht.

Le terroriste de la station Barbès

Mais la gouaille des Parisiens ne dure guère. Dès l'automne 1940, les journaux commencent à publier les funestes « avis de condamnation à mort pour acte de sabotage ». Le 11 novembre, la Wehrmacht tire sur les étudiants qui manifestaient après l'arrestation du professeur Paul Langevin. Dans les jours qui suivent, les premières distributions de tracts se déroulent dans le métro. D'abord spontanées, elles sont vite l'œuvre de petits groupes organisés. Les grandes stations de correspondance comme Etoile, République, Nation et Châtelet deviennent des lieux d'action privilégiés. Ici, on profite des parties de ligne aériennes pour lancer des poignées de tracts sur la chaussée. Là, des mains inconnues collent des affiches dans les rames qui sortent des ateliers ou qui passent en terminus.

Ces premières actions de résistance débouchent au printemps 1941 sur la création du Front National du Métropolitain. Au fil des mois, les membres du Front national accentuent leurs actions de propagande dans le métro et dans les grands établissements, comme l'atelier central de Championnet. Les premiers effets du rationnement, la flambée des prix et le blocage draconien des salaires provoquent, par ailleurs, une rapide montée des mécontentements. Dans les dépôts, les ateliers, les terminus, les agents de la CMP et de la STCRP se regroupent pour défendre leurs droits et réclamer des augmentations de salaire. Ces groupes semi-clandestins se reconstituent souvent autour des anciennes sections syndicales dissoutes après l'armistice. En mai 1941, l'armée allemande brise la grève des mineurs du Nord. Cet échec sanglant est le détonateur qui fait véritablement basculer la résistance de l'action de propagande dans la lutte armée.

(1) Société des transports en commun de la région parisienne.

(2) Compagnie du chemin de fer métropolitain de Paris.

Doryphores et souris grises

Aux premiers jours de l'été 1940, Paris avait le visage d'une ville morte. Depuis le 12 juin, le trafic des bus était totalement interrompu. Plus de 2 500 des 3 600 autobus de la STCRP (1) avaient été réquisitionnés au fil des mois pour assurer le transport des troupes et du ravitaillement vers le front. Le métro continuait à fonctionner, mais au ralenti. Toutefois, en raison des risques de bombardement, l'exploitation était suspendue sur les lignes comportant des parties aériennes. Les Parisiens avaient déserté la capitale et le trafic ne dépassait guère 300 000 voyages par jour, un chiffre comparable à celui de 1903 !

Fin juin, la vie reprend peu à peu. Le 27 juin, la CMP (2) rétablit le service sur la ligne 2 puis deux semaines plus tard sur la ligne 6. Début septembre, la STCRP remet en marche plusieurs lignes à Paris et en banlieue, au moyen de bus spécialement adaptés pour rouler avec de l'alcool, du gaz de ville et du gaz de charbon de bois. L'odeur âcre des gazogènes flotte désormais dans l'air des dépôts. Le 25 septembre, profitant d'un certain assouplissement du couvre-feu, le trafic du métro est prolongé jusqu'à 23 h 45. Cinq jours auparavant le gouvernement de Vichy avait quasiment imposé l'unification administrative des transports parisiens. En quelques semaines, les nécessités de la guerre mettaient fin à des discussions engagées depuis 1929.

Plus question de se faire concurrence, il faut au contraire gérer en commun la pénurie. La STCRP dispose d'à peine 500 voitures en état de marche, réparties sur une quarantaine

Le 8 mai 1945 marque la fin de la Seconde Guerre mondiale. Il marque aussi la fin de cinq années de souffrances et de luttes auxquelles les transports parisiens furent étroitement mêlés.

Le 14 juin 1940, à 9 h 45, la Wehrmacht défile aux Champs-Élysées devant quelques rares badauds. Trois jours plus tard, le maréchal Pétain appelle les troupes françaises à cesser le combat. En l'espace de quelques semaines, la France venait de basculer de la « drôle de guerre » dans l'occupation. La région parisienne devient le *Gross Paris*, l'un des quatre districts militaires de la zone occupée. Avec une redoutable efficacité, l'administration allemande régleme la vie quotidienne des Français. La détention d'armes à feu est un délit puni de la peine de mort. Peine de mort aussi pour la propagande anti-allemande, les voies de fait contre les militaires nazis et l'écoute des émissions de *Radio-Londres*. Le sabotage, « crime capital » entre tous, prend une définition très large allant des destructions économiques (dégâts infligés aux récoltes et aux installations industrielles) au vandalisme (lacération des affiches de propagande) en passant par la grève. Le couvre-feu est instauré après 21 heures... heure d'été allemande bien entendu ! Enfin, dès le 20 juin, les premiers *Reichskreditkessenscheine* font leur apparition, concurremment aux billets de la Banque de France.

Mod. 1263

FICHE DE RENSEIGNEMENTS

Nom *Mercadier* Rem. *Rem.* No de collet *54790*

Emploi (1) *Mo*

TABLEAU indiquant les divers types de matériel sur lesquels l'agent a été instruit et qu'il est autorisé à conduire.

DATE	MATÉRIEL	SIGNATURE DE L'INSPECTEUR DES ÉCOLES
28 NOV. 1931	Renault TN	<i>H. G.</i>
7 DEC. 1931	Renault TN	<i>H. G.</i>
10 OCT. 1932	Renault TN	<i>H. G.</i>
10-10-1934	PANHARD 2000	<i>H. G.</i>
1 AVR 1936	Renault TN	<i>H. G.</i>
1 AVR 1936	Renault TN	<i>H. G.</i>
6 FEV 1937	Renault TN	<i>H. G.</i>

(1) Indiquer après l'emploi : Transmises ou Omises.

La guerre transparait jusque dans cette fiche de renseignements d'un ancien machiniste du dépôt de Lagny. En 1942, il est formé à la conduite des bus à gazogène. En 1946, il passe « aux écoles » pour une remise en main avant de repartir en ligne.

DATE	MATÉRIEL	SIGNATURE DE L'INSPECTEUR DES ÉCOLES
5 JANV 1942	Renault TN	<i>Renault</i>
10/1/1946	Remise en main	<i>Renault</i>
3/7/52	20/6 C 1 (Diesel 4)	<i>Renault</i>
10-1/7/52	30/40 OP 5 (Cotail)	<i>Renault</i>
1/52	30/40 OP 5 (Scintex)	<i>Renault</i>
31/8/54	OP 5 (Scintex Autom.)	<i>Renault</i>

Le 23 août 1941, Pierre Georges, alias le colonel Fabien, abat un officier de la marine allemande sur le quai de la station Barbès. Le métro devient brusquement un lieu où plane la menace des terroristes. Le commandement militaire du *Gross Paris* ordonne à ses hommes de ne plus voyager seul et de se tenir exclusivement dans les voitures de première. D'autres actions identiques se déroulent en province. Directement menacées, les autorités militaires réagissent durement. En Bretagne, plusieurs otages sont fusillés à la prison de Châteaubriant. Les Parisiens suivent l'évolution des événements grâce aux tracts distribués ou placardés dans les rues et le métro. La Gestapo surveille en permanence les couloirs et les trains. Cris, courses poursuites, de nombreux résistants appréhendés dans le métro disparaîtront à tout jamais dans les sous-sols de la rue Lauriston.

En novembre 1941, le Front national donne naissance aux Francs-tireurs et partisans (FTP) qui deviendront l'une des composantes de la Résistance intérieure. Divers groupes de FTP voient alors le jour tant à la CMP qu'à la STCRP. Placés sous le commandement de Raymond Losserand et du colonel Fabien, ils participent à de multiples actions de sabotage contre des voies ferrées, des dépôts de munitions ou des centrales électriques.

En avril 1944, l'atelier de Saint-Ouen est gravement endommagé par les bombardements aériens.



manque de pièces détachées, les pneumatiques en particulier, ont considérablement réduit le service des bus. Sur la quarantaine de lignes exploitées, les fréquences horaires sont monnaie courante. Aux heures de pointe, il est rare qu'on descende au-dessous du quart d'heure. Si les bus sont délaissés, le métro, en revanche, craque. En 1942, le trafic dépasse 1 230 millions de voyages, soit 35 % de plus qu'en 1938, dernière année de référence pour l'avant-guerre. En 1943, il atteint 1 320 millions de voyages. Dans les voitures, les gens sont tellement serrés que les glaces des *Sprague* volent parfois en éclats.

La CMP, qui a la responsabilité administrative des transports parisiens depuis le 1^{er} janvier 1942, est confrontée à de graves problèmes de personnel. Une partie des agents en excédent sur les bus sont versés au métro. Des embauches massives de temporaires sont également réalisées pour faire face aux nécessités du trafic. La CMP se voit également contrainte de céder aux exigences de l'occupant qui convertit Championnet et les ateliers du métro en centre de production et de réparation du matériel de guerre (3). Les actes de sabotage ne tardent pas à se multiplier. La répression est implacable et le travail se déroule bientôt sous la surveillance de contremaîtres allemands et de soldats en arme.

Réquisitions et restrictions

Le 4 septembre 1942, une loi impose le STO (service du travail obligatoire). Véritable épée de Damoclès, cette loi fait peser sur tous les hommes valides la menace d'une réquisition d'office pour aller travailler dans les usines allemandes. Début décembre, les premiers « travailleurs requis » quittent Paris pour les usines de la Ruhr. Les « forestiers » de la STCRP figurent parmi les premières victimes du STO. En 1941, la STCRP avait converti en bûcherons une partie de son personnel d'exploitation afin de fabriquer le charbon de bois nécessaire pour faire rouler les bus équipés de gazogènes. Requis d'office au début de 1943, de nombreux « forestiers » désertent les chantiers d'abattage et prennent le maquis. Quelques mois plus tard, le ministère des Ponts et Chaussées autorise la suppression du garde-arrière qui, avec le chef de train, assurait le service des portes en station. Officiellement il s'agissait de trouver le personnel rendu nécessaire par la croissance du trafic. Mais une partie des agents disponibles prennent rapidement le chemin des usines d'outre-Rhin.

Dans toute l'Ile-de-France, on assiste à une recrudescence des actes de résistance. Les groupes FTP du métro et des bus participent à plusieurs actions contre des détachements allemands à Verrières, Meudon et à la Porte d'Orléans. Le capitaine Clôtrier, agent des trains dans le civil, attaque en plein jour un bal organisé par les nazis. Arrêté et torturé, Florentin Clôtrier sera fusillé quelques semaines plus tard. Plusieurs de ses camarades de lutte subiront le même sort. Le poids de la Gestapo sur le personnel des transports parisiens devient de plus en plus lourd. Le métro et les bus ne constituent pas des objectifs militaires qui pourraient tenter les saboteurs ; en revanche, ils offrent à la Résistance une logistique qui facilite son action. Les multiples recoins du métro permettent d'échapper aux filatures, de tenir des réunions discrètes et de cacher des armes ou des explosifs avant l'action. Machinistes, conducteurs et chefs de train jouent facilement les agents de liaison. Dans les ateliers on fabrique clandestinement des bombes incendiaires ou des crèves-pneus... Enfin plusieurs filières d'évasion permettent aux juifs et aux réfractaires du STO

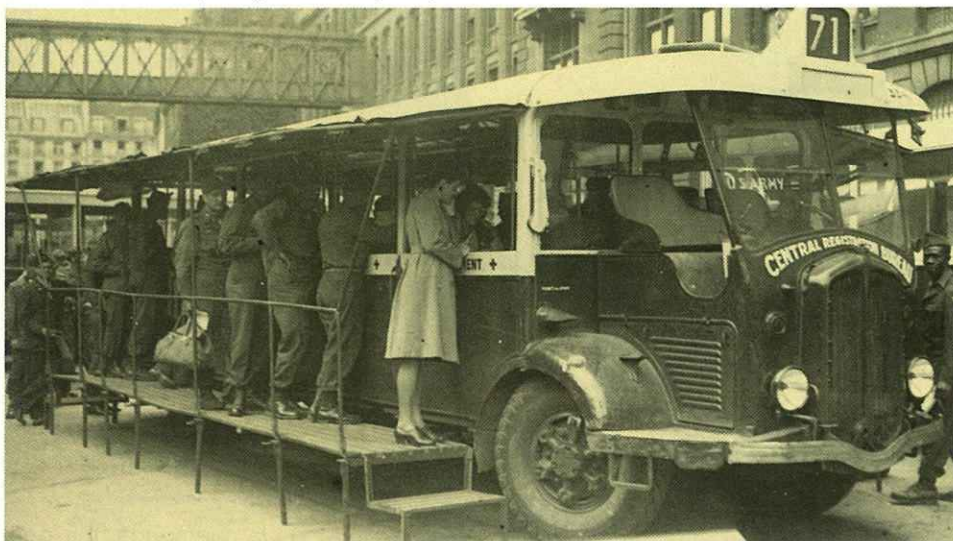
(3) Voir « Championnet, un centenaire plein d'avenir », Entre les lignes n° 62, p. 14.

(4) Forces françaises de l'intérieur.

(5) Le colonel Rol Tanguy était le chef régional des FFI pour l'Ile-de-France.



Été 1945 : les bus sont réquisitionnés pour transporter les prisonniers de retour de captivité (en haut) et pour servir de bureaux militaires mobiles aux troupes anglo-américaines (en bas).



de fuir la capitale pour gagner les maquis de province. Les agents de la ligne de Sceaux y jouent un rôle capital.

Les restrictions alimentaires conditionnent la vie quotidienne des Parisiens. Il faut faire des heures de queue pour obtenir, en échange de tickets, un morceau de pain ou quelques dizaines de grammes de viande. Le ravitaillement se fait de plus en plus irrégulier et la pénurie de charbon réduit la production d'électricité. La CMP ferme de nombreuses stations de métro, arrête les escaliers mécaniques et réduit l'éclairage. L'heure du couvre-feu est souvent avancée à 20 heures ou 21 heures. Le réseau d'autobus devient de plus en plus squelettique. La mise en service, en janvier et septembre 1943, de deux lignes de trolleybus au départ de la Porte Champerret ne change rien à la situation.

L'année 1943 marque aussi le début des bombardements alliés sur la banlieue parisienne. Les grandes usines métallurgiques et les gares de triage forment les premières cibles. Le 4 avril, les stations Billancourt et Pont de Sèvres sont gravement endommagées. En septembre, la station Porte de Saint-Cloud et l'atelier de Vaugirard sont en partie démolis. Dans la nuit du 20 au 21 avril 1944, Championnet et l'atelier de Saint-Ouen sont à moitié rasés. Le terminus de la Porte de la Chapelle et de la station Simplon sont également touchés. De nombreuses stations sont transformées en abris anti-aériens. Certaines sections de tunnel sont isolées par des portes étanches dans l'éventualité d'une attaque avec des gaz asphyxiants. Les lampes des stations aériennes, des bouches de métro et les phares des autobus sont obscurcis et il ne subsiste bientôt plus que les éclairages bleuâtres de la « *défense passive* ».

La libération de Paris

Fédérée par Jean Moulin, la Résistance accentue sa pression sur l'occupant. Sabotages, dénonciations, otages fusillés, la liste des victimes s'allonge sans cesse. La préparation du débarquement mobilise les énergies. À la mi-1944, les différents groupes de résistance de la CMP et de la STCRP, en liaison étroite avec la direction clandestine des syndicats, fusionnent pour donner naissance aux FFI (4)-Métro-départemental, placées sous les ordres du commandant Arthur. Louis Bouchet, alias le commandant Arthur, était alors inspecteur des sous-stations à la CMP.

Le 12 mai 1944, les Allemands ferment la ligne 11 et réquisitionnent plusieurs stations pour installer, à l'abri des bombardements, des ateliers d'armement souterrains. Depuis le 8 mai, plus aucun autobus ne roule dans Paris. En banlieue, la desserte change chaque jour en fonction des véhicules disponibles. Dans la première quinzaine de juin, les gares de triage et les voies de communication de la région parisienne sont soumises à des bombardements intensifs. Les gares de Massy-Palaiseau et de Massy-Verrières sont détruites. Début juillet, les lignes 6, 8, 10 et 14 sont arrêtées ; il ne reste plus que 145 stations ouvertes. À partir du 7 août, devant la pénurie d'électricité, le métro ne roule que le matin. Une semaine plus tard, le trafic cesse totalement.

Le 16 août, les agents du métro et des bus décident « la grève insurrectionnelle ». Toutes les installations sont occupées et gardées par des hommes en armes. Deux jours plus tard, à l'appel du comité central de grève, plusieurs milliers d'agents de la CMP et de la STCRP défilent rue de Rivoli, du métro Saint-

Paul à l'Hôtel de Ville, encadrés par les FFI et les corps-francs du métro. Le 19 août vers 13 heures, les troupes allemandes attaquent la préfecture de Police. Le colonel Rol Tanguy (5) donne alors le signal de l'insurrection générale et installe son PC dans les catacombes de la place Denfert-Rochereau.

Les accès des stations de métro deviennent autant de postes d'observation d'où les agents de la CMP guettent les mouvements des troupes allemandes dans les rues avoisinantes. Transmis avec le téléphone intérieur au central de Bastille, les renseignements sont ensuite répercutés vers le central de Denfert d'où ils sont communiqués au PC du colonel Rol Tanguy. Autour de la Cité, la bataille fait rage. Les défenseurs de la préfecture de Police sont ravitaillés en armes et en munitions par l'intermédiaire d'un souterrain reliant la station Cité aux sous-sols de la préfecture. Informés, les Allemands tentent à plusieurs reprises de pénétrer dans les stations Saint-Michel et Odéon. Le 20 mai, des détachements SS forcent l'entrée des stations Gare de Lyon et Château de Vincennes. Les agents des sous-stations coupent alors le courant d'éclairage et mettent en charge le rail de traction. La plupart des Allemands périssent électrocutés en cherchant à tâtonner leur chemin dans l'obscurité. Instruits par cette expérience, ils n'essayeront plus de pénétrer dans l'enceinte du métro.

Le 21 août, le commandant Bouchet et six membres de l'état-major des FFI du métro sont arrêtés rue Traversière dans le XII^e arrondissement. Sauvagement torturés, ils sont fusillés le lendemain dans les fossés du fort de Vincennes.

Le 22 août, à 15 heures, une farouche bataille s'engage autour de la gare de Denfert. Une heure plus tard, les corps-francs du métro, rameutés sur place, lancent une violente contre-attaque. Les Allemands décrochent et se replient à la Porte d'Orléans sur l'emplacement de l'actuelle gare routière.

Le 23 et le 24, les combats se poursuivent un peu partout dans Paris. L'Hôtel de Ville, comme la préfecture, est ravitaillé par un souterrain qui débouche dans la station Châtelet-Notre-Dame. Le 24 en fin d'après-midi, un contact téléphonique est établi avec des éléments avancés de la deuxième division blindée du général Leclerc qui viennent d'arriver à la gare Fontaine-Michalon. Le lendemain, les troupes alliées pénètrent dans la capitale et le général Von Choltitz signe l'acte de capitulation des troupes allemandes.

La remise en route

Si la Libération de Paris met fin à l'occupation allemande de la capitale, elle ne résoud pas les problèmes matériels qui existaient auparavant, d'autant qu'il règne ici ou là un climat d'épuration qui empoisonne l'atmosphère. Le 29 août, une dizaine de lignes d'autobus sont péniblement rétablies en banlieue. Le 7 septembre le trafic repart sur la ligne de Sceaux et le 11 septembre c'est au tour du métro, mais au ralenti. En décembre, 203 stations sont ouvertes et le réseau de bus a juste repris sa physionomie du mois de juin 1944. Le 25 janvier 1945, la CMP prend possession des ouvrages du prolongement de la ligne 7 vers Mairie d'Ivry, achevés dès le début de la guerre. Courant mars, la ligne 11 reprend enfin du service. Des agents de la STCRP sillonnent l'Europe pour retrouver les centaines de bus réquisitionnés par les militaires. Le 7 janvier 1946, le réseau routier ne dispose que de 1 000 voitures qui desservent soixante-dix lignes, dont douze à Paris. Trois années d'efforts seront encore nécessaires avant que les transports parisiens retrouvent leur visage d'avant-guerre. Si le temps cicatrise les blessures, il n'efface pas le souvenir. Quarante ans après la fin de la Seconde Guerre mondiale, nous nous devons de célébrer la mémoire des agents de la CMP et de la STCRP qui se sont dévoués, qui ont lutté et qui sont morts pour garantir notre liberté.

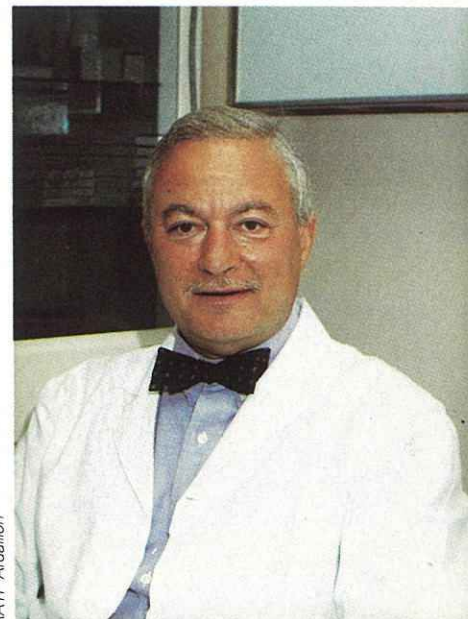
Christian CHAUMEREUIL

40
RUE
DESNOUETTES

seulement par des cas de détresse. Les personnes qui viennent ici demandent une aide, des conseils, des soins médicaux et elles apprécient de trouver, rassemblée dans un même centre, une équipe dont la vocation est de traiter les questions de la famille sous toutes ses facettes. » Composée, comme le prévoient les textes légaux, de deux gynécologues, d'une sage-femme, d'une conseillère conjugale et d'une infirmière, l'équipe planning est en effet, capable d'appréhender chaque situation particu-



RATP Ardillon



RATP Ardillon

Le docteur Marty, chef du centre Planning.

Entre Convention et Porte de Versailles, c'est l'adresse du centre de Planning familial et de lutte contre la stérilité féminine. Entre les lignes y a rencontré une équipe soucieuse de mieux se faire connaître.

Si, quand on vous dit « planning familial », vous pensez IVG et pilule et... rien d'autre, vous faites partie du bataillon de petites têtes bien pensantes pour qui la raison d'être d'un tel organisme est de protéger de pauvres femmes de l'avortement et de l'enfant non voulu comme du choléra. C'est vrai, le planning familial a la réputation de ressembler à une sorte d'Armée du Salut tenue par des féministes-écolo-bénévoles à l'usage de celles qui en sont réduites à demander l'aide de la société pour régler leurs affaires intimes.

Une équipe médicale

Dans la salle d'attente, elles et... ils n'ont pas l'air d'appartenir à la catégorie des « paumés » décrits plus haut ; dans le couloir, ils ne rasant pas les murs ; à l'appel de leur nom, ils ne donnent pas vraiment l'impression de voir se tendre une planche de sauvetage. Alors, que font-ils là ? « Fort heureusement, fait remarquer Mme Marchal, sage-femme, la fréquentation de notre centre n'est pas assurée



Madame Marchal, sage-femme.

lière de la façon la mieux adaptée possible.

Comme la bonne marche d'une famille ne se règle pas uniquement à coup de prescriptions médicales, il y a ici, c'est évident, du travail pour tout le monde. D'un maillon à l'autre de la chaîne, les consultants trouvent des personnes disponibles pour les écouter, répondre à leurs questions, les informer, etc.

Prescription, information

Généralement, la première consultation d'un agent au centre est demandée pour résoudre une question médicale, une contraception par exemple. En prenant le rendez-vous, l'infirmière vous demande si vous désirez voir un médecin femme ou un médecin homme, docteur Gabus-Laforêt ou docteur Marty... A la date convenue, le médecin vous reçoit dans un cabinet qui ressemble à tous les autres cabinets de gynécologie. D'entrée, vous comprenez qu'il ne vous délivrera pas une contraception à la légère. Ce n'est qu'après avoir dressé le bilan extrêmement précis du passé gynécologique de la consultante qu'il se dirigera vers telle ou telle solution. « Chaque femme est un cas particulier qu'il faut considérer minutieusement, affirme le docteur Marty, le chef du centre. Si notre rôle est, entre autres, de prendre en charge les demandes de contraception, c'est bien parce que nous sommes des spécialistes. La diversité des moyens dont nous disposons est telle qu'il y en a

presque toujours un qui est mieux adapté que les autres. Une femme jeune doit préserver son avenir gynécologique donc ne pas utiliser certains contraceptifs qui seront prescrits à une femme de quarante ans. Un fibrome interdit un certain type de contraception et une femme avec un passé infectieux chargé demande une attention particulière. La contraception impose donc un excellent suivi gynécologique.

Une fois le choix opéré, reste pour la femme à vivre avec. C'est là qu'intervient le rôle de l'infirmière et de la sage-femme ou de la conseillère conjugale qui, après le médecin, sont prêtes à expliquer le fonctionnement du contraceptif, ce qu'il faut faire et ne pas faire pour qu'il soit efficace. « Au médecin, on ne pose pas certaines questions, par timidité ou pour ne pas lui faire perdre du temps. Nous sommes là pour ça, rappelle Mme Palomba, l'infirmière. Je constate chaque fois avec surprise, qu'en 1985, les femmes sont ignorantes de leur propre corps. L'importance de suivre rigoureusement ce que leur a dit le médecin est alors mal comprise. »

L'IVG...

Parce que la loi l'exige, à la RATP comme en ville, les femmes souhaitant une interruption volontaire de grossesse doivent consulter dans un centre de planning familial. C'est là qu'elles prennent leur décision définitive après la consultation médicale et l'entretien avec la conseillère conjugale. « Nous dirigeons la femme, poursuit madame Palomba, vers tel établissement hospitalier ou telle clinique, munie des papiers nécessaires et nous la revoyons une semaine après l'intervention. Certaines imaginent que nous pratiquons nous-mêmes les interventions, les gens croient vraiment n'importe quoi ! » Avoir le monopole de l'IVG ne fait certes pas le bonheur de l'équipe pour au moins deux raisons. En premier lieu, une IVG est toujours la conséquence d'un échec, souvent dû à une contraception mal suivie : on se dit alors que si la consultation avait été mieux connue, beaucoup de ces accidents auraient été

évités. En second lieu, c'est l'arbre qui cache la forêt. La détention de ce monopole ne fait que renforcer les préjugés défavorables au détriment d'autres activités.

... Et la lutte contre la stérilité féminine

Le contrôle des naissances ne se limite pas à la contraception. Qui parle de naissance parle aussi de celles qui souhaitent avoir un enfant et ne le peuvent pas. Sans l'exiger, cette activité est également prévue par la loi. « Traiter une stérilité est parfois une affaire de longue haleine qui demande de très nombreux examens et exige du médecin une grande disponibilité ainsi qu'un soutien psychologique. J'ai à mon actif, poursuit le docteur Marty, certains succès qui me confortent dans la conviction que la lutte contre la stérilité dans un centre de planning familial est facilitée, peut-être parce que, justement, ici, le médecin ne tra-



Le docteur Gabus-Laforêt.

Discretion assurée

La fidélité des femmes qui fréquentent le centre s'explique sans aucune doute aussi par sa situation géographique. Bien loin de l'agitation des grands attachements de la RATP, on y apprécie sans doute le risque limité de rencontrer des collègues. Le fait d'être excentré devient alors un avantage plutôt qu'un désagrément. « Quand les femmes ou les hommes, ou encore les couples arrivent ici, ils ne sont plus des agents RATP, c'est très important. La plupart d'entre eux tiennent à protéger leur vie familiale, remarque Mme Marchal. Et, renchérit Mme Palomba, nous pouvons les assurer de notre discrétion et de notre respect du secret professionnel. En dehors de l'équipe, personne ne peut savoir lequel d'entre nous a été consulté... la sage-femme pour avoir des informations, la conseillère conjugale pour un entretien, le médecin pour un cas d'urgence... seule apparaîtra sur le modèle 9 la mention Vaugirard. »

Des médecins, des personnes prêtes à vous écouter, vous informer... voilà le centre de la rue Desnouettes. Une bonne information peut être la clé de voûte d'une prescription médicale bien suivie. Il suffit pour s'en convaincre de rappeler une précision donnée par le docteur Gabus-Laforêt : huit demandes d'IVG sur dix émanent de femmes qui ne connaissaient pas le centre. Le « plus » apporté par l'équipe qui entoure les médecins prend alors toute sa signification.

Chantal NAAR

vaillent pas seul. Les couples trouvent ici des personnes à qui se confier. Parfois un blocage psychologique est à l'origine du problème ou du moins y participe, c'est désormais bien connu. Mme de Marjory, la conseillère conjugale prend alors le relais. De nombreux progrès majeurs ont été faits, la micro-chirurgie et la fécondation artificielle par exemple, et nous travaillons en étroite collaboration avec une des équipes parisiennes de pointe, ce qui permet d'accroître les chances de succès. »

Le système médical de la RATP offre aux femmes un choix important de gynécologues. Celles qui sont venues au centre de planning familial un jour parce qu'elles l'avaient choisi, y reviennent généralement de façon régulière. L'avantage majeur du bon « suivi » est le dépistage le plus précoce possible des cancers du sein et de l'utérus. Les contrôles et examens réguliers et très précis effectués au centre pendant une contraception permettent ce type de dépistage et ont déjà fait preuve de leur efficacité.



Madame de Marjory, conseillère conjugale.



Madame Palomba, infirmière.



Les hommes, l'événement



Lors de l'inauguration de la gare d'autobus de Villejuif, M. Paul Quilès, ministre de l'Urbanisme et du Logement a félicité la RATP en la personne de son Président.

Marraine et Champs-Élysées pour le bus futur

Comme cela était prévu, les premières voitures de type R 312 entrent en période d'essai. On les verra à Paris, à Toulouse et Lyon d'abord, puis à Strasbourg, Angoulême, Marseille et Le Havre.

Le montage des bus probatoires s'est fait à l'atelier Championnet dans le cadre d'un accord RVI-RATP.

De lui naîtra toute une gamme de véhicules pour les trente années à venir. Il intègre, bien sûr, de nouvelles techniques, mais aussi des expériences issues d'une large concertation avec les usagers, les élus locaux, les constructeurs. On peut l'apercevoir « en vrai » sur la ligne 21.

Il fallait auparavant une présentation à sa mesure.

On lui a donné une marraine, Mme Fiona Gélin.

On l'a présenté à l'émission Champs-Élysées où il conduisait d'illustres invités : Julien Clerc, Linda de Suza, Patrick Sébastien et Mme Edwige Feuillère. La plus belle avenue du monde et le show-biz... quel baptême.

Nul doute que la ligne 21 va gagner du trafic. Les « standards », même restylés, en sont verts...
J. M.



Coopération technique à Barcelone

Les actions de coopération technique se poursuivent à Barcelone. De nouveaux contrats ont été signés entre les deux principaux organismes de transport de cette ville et SOFRETU.

Les 7 et 8 février 1985, M. Molina (directeur général des transports municipaux de Barcelone) et M. Yenes (directeur général adjoint) ont effectué une visite à la RATP, axée principalement sur les systèmes informatiques en service et en cours de développement.

A cette occasion un contrat qui définit la participation de SOFRETU au contrôle des études et des fabrications d'une commande de vingt-quatre trains de cinq voitures destinés au métro de Barcelone a été signé. Ces trains seront réalisés par le constructeur espagnol CAF, avec des équipements de traction Mitsubishi dont une partie sera construite sous licence en Espagne. Le premier train doit être livré en juillet 1986.

Les 27 et 28 février, M. Vilalta (président du conseil d'administration des Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya) et M. Roig (directeur général) sont venus à Paris visiter la ligne B, le PCC et SOSIE.

Au cours de leur visite, ils ont signé un contrat avec SOFRETU, permettant la poursuite des actions entreprises l'année passée concernant la mise en service et l'entretien du nouveau matériel roulant.

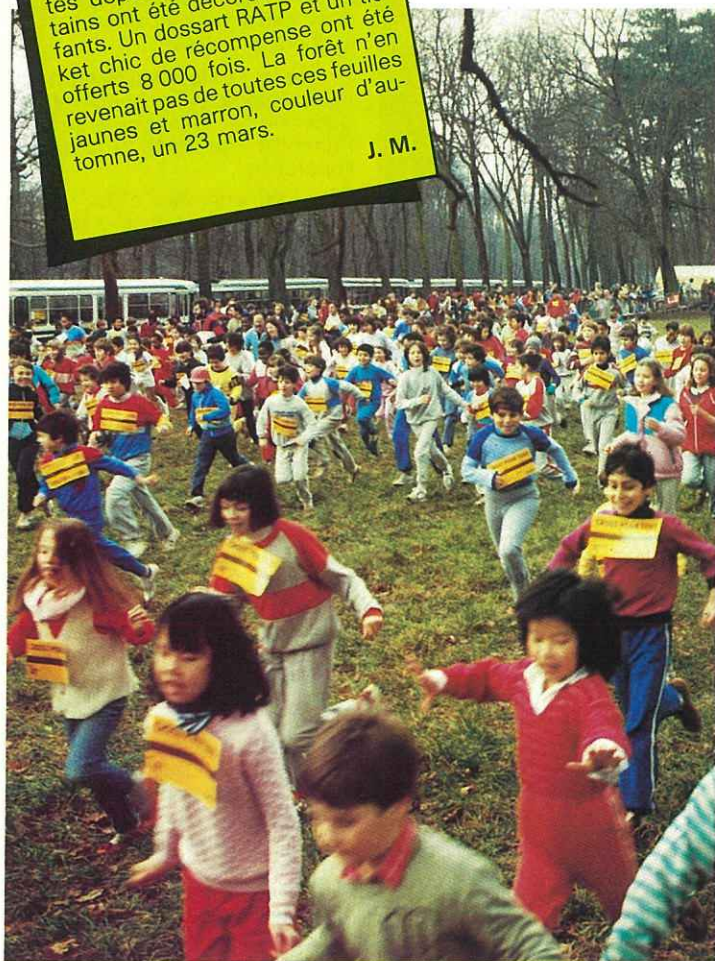
Ce matériel, en service depuis fin 1983, a été construit par deux sociétés espagnoles avec des équipements de traction Alstom, dont une partie est construite sous licence en Espagne.

8 000 Tickets cross

C'est encore plus nombreux que l'an dernier que les enfants des écoles primaires de Paris ont participé au « cross pour tous » organisé à leur intention. La RATP s'est associée à nouveau à cette importante activité sportive, qui avait dû être répartie entre les bois de Boulogne et de Vincennes. 88 autobus les ont transportés depuis leurs écoles, et certains ont été décorés par les enfants. Un dossart RATP et un ticket chic de récompense ont été offerts 8 000 fois. La forêt n'en revenait pas de toutes ces feuilles jaunes et marron, couleur d'automne, un 23 mars.

J. M.

Les hommes, l'événement



A l'occasion de la sortie du film « Subway » de Luc Besson avec Isabelle Adjani et Christophe Lambert, Yves Mourousi a interviewé dans le métro M. Philippe Essig.



Rectif en forme d'arête

Stop ! Inutile de courir à Massy pour tenter de forcer les portes de la sous-station de Villaine. Le spectacle que vous découvrirez n'est pas celui d'une base d'essais secrète. Le tramway que nous vous présentions (en exclusivité !) dans notre dernier numéro (voir *Entre les lignes* n° 82, numéro 26) est une ancienne motrice autrichienne des tramways de Vienne, sauvegardée par les soins du COPEF*. En février, *Entre les lignes* se plaçait sous le signe du boa, le mois dernier il entraînait dans l'ère du poisson, qu'advient-il de ce mois-ci ? A vous de découvrir la suite du bestiaire zodiacal de la Régie.

C.C.

(*) Cercle ouest parisien d'études ferroviaires.



Hommes, l'événement

Service spatial en station

Dans la salle des billets de Champs-Élysées, quarante-cinq agents en tenue discutent. Agents des lignes de contrôle, agents d'information, ils sont le dixième groupe à attendre ici, en quelques jours. On va leur parler du chat, du corbeau, du lézard, de la mouche, des lévriers et de la chèvre, mais il ne s'agit pas de zoologie ; de la machine électrique, de la pneumatique, du fourneau et de la table, de l'atelier du typographe, mais il ne s'agit pas de technique.

Ils vont se rendre en fait au palais de la Découverte, tout à côté, et plus précisément au planétarium. Ils préparent ainsi leur active participation à l'animation organisée autour de l'astronomie, et les noms évoqués plus haut sont ceux de galaxies.

Le métro à ciel ouvert est une opération d'envergure qui s'est déroulée dans 16 gares et stations du métro et du RER.

Pour cela, il ne faut pas prendre les vessies pour des lanternes, les planètes, n'éclairant pas, étant les premières et les étoiles, lumineuses, les secondes.

Revenons au palais de la Découverte, car quarante-cinq agents en tenue qui escaladent les marches et entrent avant tout le monde, ça ne passe pas inaperçu. En montant le grand escalier on entend parler astrologie. En descendant tout à l'heure on parlera astronomie.

Entrés les premiers dans la grande salle circulaire, ils prennent les meilleures places des sièges orientables, au nord. Les autres visiteurs entrent après.

Difficile de prendre des notes, dans la nuit totale, restent les souvenirs. Sous l'immense voûte la nuit tombe, rouge tout d'abord, bleue ensuite, laissant se dessiner sur l'horizon les ombres des monuments de Paris. Deux heures après le coucher du soleil (en fait une minute pour nous) la nuit est noire, noire comme nous ne l'avons jamais vue et ne la verrons

jamais. On n'observe en effet plus le ciel de Paris car la lumière de la ville rend la nuit grise. Un système optique forme les 89 constellations, certaines reconnaissables d'autres jamais vues. Tout cela se déplace au gré de notre rotation terrestre, sur nous-mêmes et autour du soleil qu'on aperçoit parfois, ainsi que la lune. Les mouvements nous sont commentés,



avec humour le plus souvent. C'est parfois un peu difficile, mais toujours intéressant.

Le jour se lève sur Paris, nous nous levons pour nous rendre dans une petite salle où le service Promotion du transport présente l'opération.

Cette opération c'est, certes l'astronomie mais, un pas supplémentaire sur le chemin des modifications du service en station. Outre la présence physique, il faut valoriser le contact avec le voyageur.

L'opération précédente, visant à favoriser cet échange, « Parlez-moi d'accueil » a permis à 4 000 agents de recueillir 51 187 questionnaires. Pour l'astronomie, il y a deux nouveautés : on sort du volontariat en intégrant cette activité au service, et c'est le voyageur qui vient à l'agent par ses questions.

Pour mieux répondre à la curiosité et se familiariser avec les expositions, chaque agent a reçu un dossier. On y trouve un lexique qui évoque les plus grands astronomes, un peu de vocabulaire, la présentation des principales planètes, un résumé, des événements astronautiques depuis « Spoutnik 1 » en 1957 et une revue de presse sur les principaux sujets.

Second matériel indispensable, la clé du contact entre le voyageur et l'agent métro-navigateur, une carte du ciel tournante. Grâce à cet outil, on peut déterminer les étoiles et constellations visibles à 23 heures dans le ciel de Paris le jour de son anniversaire. Cette question est d'autant plus diabolique qu'il faut tenir compte des heures d'hiver (- 1) et d'été (- 2).

Une autre question était de convertir son poids terrestre en poids lunaire, l'important étant de diviser par 6 et non de révéler son poids réel. Enfin, il fallait situer l'année exacte des exploits de Youri Gagarine, Neil Armstrong et Jean-Loup Chrétien.

Comment tout cela s'est passé ? Il est tôt pour faire le bilan exact. Cependant les échos ont été si favorables que les opérations ont été prolongées d'une semaine en les concentrant à Auber et Saint-Augustin.

Dans les urnes où les réponses étaient déposées plus de 5 000 bulletins. Un chiffre... astronomique.

Jacques MARION



M. Curien, ministre de la Recherche et le Président Claude Quin devant la tenue de Jean-Loup Chrétien au cours de la visite des expositions sur l'astronomie.

ACTUALITÉ... ACTUALITÉ... ACTUALITÉ..

Les hommes, l'événement



Une 2^e vie en 2^e voiture

S'il est venu tard à la vie de machiniste, Dominique Freydure est venu tôt à la passion de l'illusion. Entre l'enfant qui se passionne et les soirées où on l'invite maintenant, des années de travail, de manipulations, d'imagination, de bricolage pour construire lui-même ses ustensiles. Magicien, c'est sa seconde vie, il en aime le rêve. De sa première il préfère l'ambiance et l'amitié de ses collègues du dépôt de Pavillons-sous-Bois.

Membre de l'académie de magie, il n'hésite pas, à la demande, à exécuter « un tour » avant de prendre son autobus. Pour le comité d'entreprise, la mutuelle ou les orphelins, mais aussi dans les centres de loisirs ou les clubs du 3^e âge, il revêt son smoking et l'inévitable haut de forme.

S'il n'a pas, dans mon bureau, découpé son chien à la scie sau-

teuse comme il le fait dans son spectacle, il m'a cependant offert quelques passe-passe que je serais bien en mal de vous expliquer.

Mais il est avant tout machiniste et c'est dans une boîte « chic et choc » qu'il découpe en trois sa partenaire, comme il vous restitue attachés des tickets de métro après avoir avalé... des lames de rasoir comme n'importe quel illusionniste.

Pour tout cela, il entretient un chien, deux lapins, une douzaine de colombes. Grâce à eux, à son art, et à la compréhension de ses collègues de travail, il voyage beaucoup en France comme à l'étranger. Là, Dominique, machiniste, devient Igor, magicien.

Pourquoi ne pas en faire un métier ? « Ça serait illusoire, dit-il en souriant, et je n'aurais plus qu'une vie. »

J. M.

Médical

Ouverture d'un service de neuropsychiatrie

Le 4 mars 1985 s'est ouvert à la station centrale médicale de Bercy un service de neuropsychiatrie. Ce service, installé dans des locaux refaits à neuf au 1^{er} étage, regroupe deux services aux imbrications souvent subtiles, celui de psychiatrie jusqu'ici implanté au 2^e étage et celui de neurologie qui avait dû, faute de place, être décentralisé, trois consultations étant assurées à Bercy (3^e étage) et deux autres au centre de Point-du-Jour à la Porte de Saint-Cloud.

Les médecins qui exercent dans ce nouveau service sont au nombre de sept. Il s'agit de :

– M. le professeur Henri-Pierre Cathala, professeur de neurologie (Paris VI), médecin chef de service à la Pitié-Salpêtrière.

– M. le professeur Jean-Claude Turpin, neuropsychiatre, professeur agrégé à la faculté de médecine, médecin des hôpitaux, ancien interne des hôpitaux de Paris, auteur de travaux concernant la médecine préventive et la détection des maladies héréditaires à potentiel neurologique, exerçant ses fonctions à la Salpêtrière et à l'hôpital de Maison-Blanche.

– Mme Claude Hakim-Kreis, ancien chef de clinique à l'université Paris V, psychiatre des hôpitaux.

– M. le docteur Claude Chiarini, psychiatre.

– Mme Véronique Latourelle, docteur en médecine, titulaire du certificat d'études spéciales de

psychiatrie, assistante à temps partiel à l'hôpital psychiatrique d'Étampes.

– M. le docteur Yves Mohy, psychiatre, ancien interne des hôpitaux psychiatriques de la région parisienne, attaché de consultation à l'hôpital H. Roussel au centre hospitalier Sainte-Anne.

– Mme Christine Danic, docteur en médecine, neuropsychiatre, compétente en médecine interne, ancien interne des hôpitaux de Paris, ancien chef de clinique-assistant des hôpitaux de Paris, attaché consultant à l'hôpital de la Salpêtrière.

Il s'agit d'une équipe d'excellent niveau, d'une compétence indiscutable et riche d'une expérience hospitalière très importante.

Les médecins sont assistés de deux infirmières diplômées d'État, possédant une bonne expérience de la neuropsychiatrie et ayant montré un goût et une motivation pour cette spécialité très délicate.

En outre, l'installation des médecins et des infirmières dans un cadre agréable et moderne où le colloque singulier médecin/malade est évidemment ménagé, tant en neurologie qu'en psychiatrie, représente une amélioration importante des conditions d'accueil des malades.

Par ailleurs, les locaux du 2^e et du 3^e étages ainsi libérés autoriseront un réaménagement du second étage et le développement du service de dermatologie au 3^e étage.



ACTUALITÉ... ACTUALITÉ... ACTUALITÉ..

Médical



Ces conseils ont été recueillis auprès de deux chirurgiens-dentistes de la Régie, Mme DESPRES-PLIGOT et M. GOULOIS.

DENTS « CHOC » POUR UN SOURIRE « CHIC »

Les affections bucco-dentaires constituent le troisième fléau mondial après le cancer et les maladies du cœur.

Les dernières découvertes en matière de prophylaxie en odontologie focalisent les efforts sur les dépôts et en particulier sur la « plaque dentaire », sa flore microbienne et son action destructrice sur les dents et les gencives.

Les différentes campagnes d'information visent toutes maintenant à sensibiliser le grand public à la nécessité d'une hygiène bucco-dentaire rigoureuse. Malheureusement, les progrès à faire sont énormes : certains chiffres sont édifiants ! Savez-vous que 52 % des Français vont se coucher sans se laver les dents ou qu'au rayon hygiène des magasins, le dentifrice ne fait pas recette : quatre tubes et une brosse à dent par an et par habitant.

Résultat : en 1982, 95 % de la population étaient affectés par des maladies bucco-dentaires, caries ou parodontopathies (atteintes des tissus de soutien des dents) ; à 3 ans, quatre enfants sur dix sont atteints par la carie et à 15 ans, neuf sur dix.

Pourtant, on peut réduire considérablement les effets de la carie, voire la prévenir partiellement, en suivant quatre règles

d'or : hygiène quotidienne, alimentation équilibrée, emploi du fluor et surveillance régulière.

Bien conduire sa brosse

Au XVI^e siècle, les Chinois découvraient la brosse à dent et elle fut introduite en France à la fin du XVIII^e, sous une forme d'ailleurs peu différente de celle que nous connaissons actuellement.

« Il existe sans doute des mauvaises brosses, mais il y a surtout des gens qui ne savent pas se brosser les dents » affirment les dentistes. De plus, un Français sur quatre ne possède pas de brosse à dents.

Le bon sens du brossage c'est de la gencive vers la dent – du rose vers le blanc enseigne-t-on aux enfants – le bon rythme, c'est deux fois par jour après les repas du matin et du soir mais bien sûr, quand on le peut, trois fois c'est encore mieux.

Il faut effectuer le brossage pendant trois minutes en mouvements tournants sur toutes les faces dentaires, y compris la face interne où s'installe de préférence la plaque dentaire. Toutefois, les spécialistes sont unanimes à conseiller des « poils » synthétiques à bouts arrondis, disposés en touffes également séparées, la tête de la brosse étant courte pour une meilleure introduction posté-

rieure. Alors, troquez le sanglier (son poil creux est un asile à microbes) contre les brosses synthétiques proposées par les fabricants qui s'ingénient à trouver les formes les plus diverses. Enfin, séchez-la bien après chaque emploi et changez-en dès que les poils s'émoussent.

Brossage manuel ou brossage électrique ? Au niveau du résultat, il n'y a guère de différence. On peut simplement reconnaître que la brosse électrique a l'avantage d'effectuer les bons mouvements circulaires et verticaux sur les dents, le brossage y gagne donc en efficacité.

Le brossage élimine les parcelles d'aliments accrochées entre les dents et près des gencives et supprime aussi la plaque bactérienne.

Pour perfectionner, il existe des compléments du tandem brosse à dents et dentifrice, ce sont par exemple : le fil de soie dentaire qui se glisse entre les dents les plus serrées pour déloger les moindres débris alimentaires ; les hydropulseurs qui sont conseillés pour les gens qui portent des prothèses fixes et des obturations ; le révélateur de plaque qui est une pastille à sucer, tout à fait inoffensive et sans saveur, elle colore en rouge la plaque dentaire et l'on peut ainsi ju-

ger de la qualité ou de la médiocrité de ses brossages quotidiens.

La chasse aux sucres

Un aliment est d'autant plus cariogène qu'il est plus concentré en sucre, plus adhérent aux dents et plus fréquemment consommé. Alors, gare aux bonbons, boissons sucrées et autres pâtisseries consommées en dehors des repas. Et surtout, il est indispensable d'éliminer les restes de sucre dans la bouche par le brossage, car une dent propre ne se carie pratiquement pas.

L'emploi du fluor n'est pas la panacée, il ne s'agit pas d'un médicament contre la carie, mais il rend l'émail dentaire plus résistant aux attaques des acides. En effet, quand les microbes de la plaque dentaire rencontrent des débris alimentaires, et en particulier du sucre, cela provoque l'apparition d'acides qui attaquent les dents.

L'apport quotidien de fluor par le dentifrice est bénéfique, les enfants jusqu'à 15 ans peuvent aussi en prendre sous forme de comprimés à sucer, enfin, le chirurgien-dentiste peut procéder à des fluorations par application de gel. Le fluor peut enfin être administré à la femme enceinte à partir du 5^e mois de grossesse.

Dents sous surveillance

Il ne faut pas craindre d'aller faire vérifier l'état de ses dents par un chirurgien-dentiste, régulièrement et sans attendre une douleur quelconque. Une carie détectée à un stade peu avancé évitera de longues et nombreuses séances de soins.

Et puis penchez à un détartrage au moins une fois par an. Le tartre, cette calcification de la plaque dentaire, se dépose et adhère à la surface des dents et des prothèses, mais il s'insinue aussi entre dent et gencive. Donc, l'action du détartrage ne vise pas seulement à sourire plus blanc, elle permet surtout de diminuer les risques de maladies parodontales qui sont en dehors des caries les principales causes de la perte des dents.

Alors n'ayez plus peur du « fauteuil » – on sait que ce sentiment fait reculer plus d'un patient, amenant ainsi 60 % des gens à demander des soins dentaires urgents – dans ce domaine aussi il vaut mieux prévenir que guérir.

Marie-Claire BATTINI

USMT

LES MEDAILLES DE LOS ANGELES

Grâce aux précédents numéros d'*Entre les Lignes*, Franck Ducheix, l'escrimeur et Didier Boube, le pentathlète, vous sont désormais mieux connus.

Le troisième et dernier médaillé des JO 1984 est encore un pentathlète : Bruno Genard, médaillé de bronze par équipes, nous vous le présentons aujourd'hui.

Malgré ses vingt-quatre ans à peine, il fait figure d'ancien car il est membre de l'USMT depuis 1977. Professeur d'éducation physique, il s'entraîne quotidiennement quatre à cinq heures par jour à l'INSEP sous la direction de MM. Laszlo et Sayrou. Le palmarès de Bruno Genard est déjà très intéressant puisqu'il a obtenu plusieurs titres de champion de France par équipes avec son club, une médaille de bronze par équipes nationales aux championnats du monde 1983, aux championnats du monde militaires et, bien entendu, aux derniers jeux Olympiques.



A son âge, tous les espoirs lui sont permis et c'est pourquoi il espère participer – et briller – aux championnats du monde qui se dérouleront à Melbourne au mois d'août prochain et en 1988 aux Jeux de Séoul.

ÉCHOS DES SECTIONS



Placée cette saison dans un contexte trop fort pour elle, l'équipe féminine qui jouait en championnat de Nationale II devra disputer l'an prochain le championnat de Nationale III. L'équipe masculine, qui évolue en championnat régional I, est actuellement classée à la 5^e place. Individuellement, Dumont s'est qualifié pour les championnats de France corporatifs de Valenciennes, après avoir disputé et perdu la finale d'Ile-de-France.



Le Challenge national USCF est remporté pour la 18^e fois depuis sa création en 1952 par l'USMT devant les amicales du Nord et de l'Est.

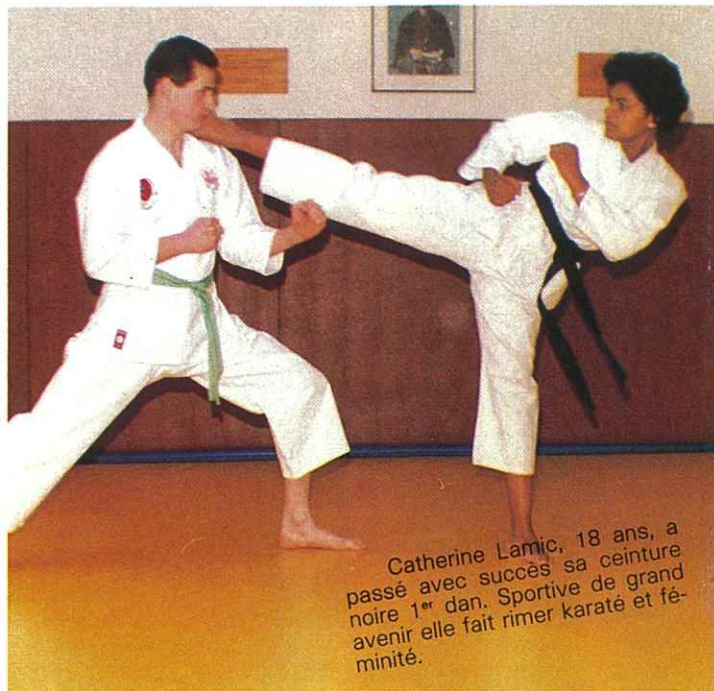
L'équipe féminine se maintient en championnat excellence

qualifiable à l'issue du championnat 1984-1985 tandis que l'équipe 1^{re} FSGT hommes est qualifiée pour la finale du championnat fédéral.



A Caen, en championnat national USCF, l'USMT obtient une excellente 3^e place très près des amicales Ouest et Sud-Ouest. Plusieurs joueurs sont présélectionnés pour les championnats d'Europe (USC), il s'agit de C. Democrit, C. Wentzo, C. Le Platre et J.-C. Deny.

L'équipe première hommes qui joue en promotion fédérale disputera la saison prochaine le même championnat grâce à une fin de saison remarquable (3 victoires consécutives).



Catherine Lamic, 18 ans, a passé avec succès sa ceinture noire 1^{er} dan. Sportive de grand avenir elle fait rimer karaté et féminité.

EN BREF

Élections pour le Comité Directeur

572 membres ont montré leur intérêt pour la vie du club en s'exprimant le 25 avril à l'occasion du renouvellement du tiers du Comité Directeur de l'USMT.

MM. Descamps (350 voix), Luche (339 voix), Gilles (327 voix), Caglini (318 voix), Collin (304 voix), Allain (298 voix), Legrand (298 voix) et Minotti (296 voix) ont été élus. MM. Silo (274 voix), Tomezyz (256 voix), Perot (239 voix) et Delatre (227 voix) n'ont pas été élus.

Il est à noter que MM. Gilles, Gaglioli, Legrand et Minotti font leur entrée au Comité Directeur.

– Une date à retenir :

Le dimanche 2 juin, au Parc des Sports de la Croix-de-Berny, se déroulera la fête de l'USMT avec la participation de nombreuses sections sportives.

– En athlétisme, le week-end des 8 et 9 juin sera riche en événements puisque le samedi après-midi, auront lieu les challenges USMT Jean-Pierre Samain et Hélène Parent au Stade de la Croix-de-Berny.

Le dimanche 9 au matin, le traditionnel semi-marathon sur route de Fontenay-les-Bris sera organisé dans le cadre de la Fête annuelle. Départ de la course devant le château à 9 h 30. Une innovation : cette année, à l'épreuve des 21 km a été ajoutée une course de 10,500 km.

LA BRÊME A LA PÊCHE !

La place le permettant dans ce numéro d'*Entre les Lignes*, nous accueillons exceptionnellement la Société de pêche de la RATP, la Brême des transports. Cette société est indépendante de l'USMT mais participe avec bonheur aux championnats de pêche sportive. Elle s'est notamment qualifiée pour les championnats de France des sociétés qui se disputeront le 29 juin à Allonnes dans la Sarthe. A. Bouvier, L. Mazelle, C. Nicoviotis et D. Guessard composeront l'équipe. Ce dernier se rendra par ailleurs à Angers pour les championnats de France de pêche au coup et ce pour la troisième année consécutive.

A noter que la fête annuelle de la Brême des transports aura lieu le samedi 1^{er} et le dimanche 2 juin à Vigneux avec de nombreuses attractions.

