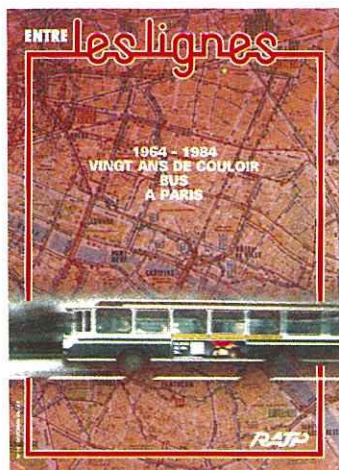


ENTRE

Les lignes

1964 - 1984
VINGT ANS
DE COULOIRS BUS A PARIS





NOTRE COUVERTURE :
(RATP-Gaillard-Marguerite)

DERNIÈRE :
(Ecom)
« Graffiticket » en affiches

RATP Service des Relations Extérieures - Presse et information, 53ter, quai des Grands-Augustins, 75271 Paris Cedex 06. Rédaction : 69, bd Saint-Michel, 75005 Paris. Tél. : 329-92-24, 92-71. Membre de l'Union des journaux et journalistes d'entreprise de France (UJJE).



N° d'inscription à la commission paritaire des publications et agences de presse : 1791 ADEP.
Directeur de la publication : Jacques Barrau de Lorde.

Rédaction : Marie-Claire Battini, Sylvie Fréchart, Christian Chaumereuil, Jacques Marion, Chantal Naar.

Conception et réalisation : Triangle Création.

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

Ont collaboré à ce numéro : P. Barbaudy, A. Cottance, H. Crouta, C. Guillemot, D. Landau, G. Luche, P.-J. Quivy, M. Thibal.

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

ENTRE les lignes

JOURNAL D'INFORMATION
DE LA RÉGIE AUTONOME
DES TRANSPORTS PARISIENS

N° 78
Décembre 1984

Les opinions ou affirmations citées dans les articles ou reportages d'Entre les lignes n'engagent que la responsabilité de leurs auteurs.
Les interviews de personnalités appartenant à des organismes extérieurs ne sauraient engager la RATP.

3 Editorial

4 Métropolis ou l'apprentissage de l'an 2000

6 Vingt ans de couloirs réservés à Paris



16 Métro et cinéma : un amour tardif



LES RUBRIQUES

22 La chronique du conseil

25 Les hommes, l'événement

26 Animation

28 Courrier

29 Médical

31 USMT

Les numéros d'Entre les lignes sont en vente :

- à la rédaction du journal : 69, boulevard Saint-Michel, 75005 Paris (au deuxième étage) ;
- au service des relations extérieures de la RATP : 55, quai des Grands-Augustins, 75006 Paris (au rez-de-chaussée)
- à La Vie du Rail : 11, rue de Milan, 75009 (à la boutique).

M., Mme, Mlle : _____
Prénom : _____
Adresse : _____
Code postal : _____
Ville : _____

s'abonne* à « ENTRE LES LIGNES » pour :

- ☐ 1 an (France) soit 80 F.
- ☐ 1 an (Étranger) soit 100 F.

Retourner ce coupon
avec son règlement
établi à l'ordre de la RATP

- ☐ Chèque bancaire
- ☐ Chèque postal
- ☐ Mandat international

ENTRE LES LIGNES
Service abonnements
69, boulevard Saint-Michel
75005 Paris



* Cette offre ne concerne pas les agents de la RATP, actifs ou retraités.



R COMME ROUTIER **E** COMME EXPLOITATION

Au moment où *Entre les lignes* consacre un long article à un aspect de l'exploitation de notre réseau d'autobus parisien, au moment où je prends en charge les responsabilités de chef du service RE, je voudrais saisir l'occasion pour évoquer en quelques mots l'avenir de l'un des principaux services opérationnels de notre entreprise.

Héritiers des solides traditions de plusieurs générations d'exploitants, imprégnés d'un esprit de corps et d'une culture « routier » bien réels et trop souvent décriés (faut-il reprocher au ciment de lier entre elles les pierres de la maison ?), les quelque 11 500 hommes et femmes de tous grades et de toutes fonctions qui composent « RE », c'est-à-dire le service de l'exploitation du réseau d'autobus, peuvent légitimement être fiers de ce qu'ils construisent quotidiennement, au prix d'un travail souvent difficile et contraignant.

En continuité avec leurs prédécesseurs, ils maintiennent et développent, au sein du système de transports collectifs de la région parisienne, les qualités spécifiques que l'on se plaît à reconnaître au réseau d'autobus de la RATP : fiabilité, souplesse, savoir-faire technique et organisationnel, sans vouloir parler de la passion du service public qui anime tant d'agents de la Régie.

Ils ont su évoluer lorsqu'il le fallait et, ces dernières années en particulier, s'adapter à ce qui apparaît bien maintenant comme les premières manifestations d'une formidable mutation technologique, économique et sociologique qui marquera les deux dernières décennies du xx^e siècle.

C'est dire que le moins facile est, probablement, encore devant nous. L'évolution rapide de l'environnement institutionnel, la tendance à la diversification des matériels et des modes d'exploitation, l'irruption dans tous les secteurs d'activité des nouvelles technologies en matière de gestion et de communication vont nous amener à continuer de « bouger » plus vite et plus loin encore.

Il nous faudra, dans un contexte persistant de rigueur économique, accroître la qualité des services que nous rendons à la collectivité tout en améliorant encore la gestion de nos ressources humaines, techniques et financières.

Il nous faudra poursuivre l'indispensable ouverture à notre environnement, en libérant nos capacités d'imagination, d'adaptation, d'innovation.

Il nous faudra, à tous les niveaux, développer et apprendre à maîtriser un dialogue vrai et constructif entre les différents acteurs de notre corps social ; nous avons tous, en la matière, un bout de chemin à parcourir.

Il nous faudra, enfin, comprendre la nécessité de poursuivre la mise en place d'une véritable décentralisation, c'est-à-dire admettre, d'une part, l'existence de différences, d'un secteur à l'autre du réseau, dans des domaines clairement identifiés, d'autre part, le maintien d'une indispensable cohérence, là où l'intégration doit demeurer la règle.

La tâche ainsi esquissée n'est pas des plus confortables, ni exempte de risques de toute nature. Mais les enjeux valent qu'on s'y attelle, résolument.

Jacques COUSSEDIÈRE

Chef du service de l'exploitation à la direction du réseau routier

METROPOLIS OU L'APPRENTISSAGE DE L'AN 2000

Les 10, 11 et 12 octobre dernier s'est tenu à Paris un vaste symposium, Métropolis, qui réunissait pour la première fois les représentants d'une trentaine des plus grandes agglomérations mondiales.



D'après une illustration de Lucia Villar Guanaes et Marc Dumas

Ce colloque international, a été organisé par le Conseil régional d'Ile-de-France, et plus particulièrement par son institut d'aménagement et d'urbanisme (L'IAURIF). Réhabiliter la grande ville. Éviter aux unes les erreurs commises par d'autres. Mettre en commun les expériences, les plans, les systèmes de financement, bref, utiliser l'expérience acquise par les uns pour enrichir les réflexions des autres. Tel était l'objectif de Métropolis.

L'expérience des autres

Les 15 ans qui nous séparent de l'entrée dans le troisième millénaire verront se multiplier le nombre des grandes métropoles (25 de plus de 10 millions

d'habitants en l'an 2000 contre 7 seulement il y a une dizaine d'années). Au-delà des spécificités de chacune, qu'il s'agisse des métropoles en croissance démographique rapide ou de celles en voie de stabilisation, toutes vont être confrontées à des problèmes voisins en matière d'aménagement urbain. Alors, comment gérer la vie collective d'énormes ensembles démographiques ?

Pour tenter de répondre à cette question, les responsables politiques mais aussi techniques qui participaient à Métropolis ont pu, pour la première fois, confronter leurs expériences en s'infor-

mant mutuellement, non seulement sur leurs difficultés respectives mais aussi sur les solutions possibles, notamment en matière d'aménagement urbain et d'évolution démographique : développement économique, habitat, transports, alimentation en eau, sécurité, cadre de vie, culture, etc.

Tels étaient les grands axes des débats organisés autour de quatre thèmes :

- La stratégie des grandes régions métropolitaines face aux mouvements de population et à l'évolution de leur composition sociale.
- Les grandes régions métropolitaines face aux mutations économiques et technologiques.

- L'action des grandes régions métropolitaines en matière de transport de voyageurs.

- L'action des grandes régions métropolitaines dans le domaine de la culture, de l'environnement et du cadre de vie.

Les transports au centre des débats

Toutes les grandes agglomérations connaissent aujourd'hui des problèmes de transport. Les solutions s'adaptent souvent aux paysages urbains amenant à des situations très contrastées selon le coin du globe concerné. Ainsi, Pékin a misé sur la bicyclette qui assure 60 % des déplacements. A Moscou, la priorité a été donnée aux transports en commun qui répondent à 93 % des déplacements alors qu'à Los Angeles, au contraire, 97 % des mouvements s'effectuent en voiture individuelle. L'Ile-de-France a, quant à elle, joué à la fois le développement des routes et celui des transports en commun, adoptant ainsi une position moyenne et plutôt équilibrée par rapport à l'ensemble des agglomérations représentées au symposium.

Sur ce thème des transports, plusieurs questions ont été abordées : les grandes métropoles sont-elles en mesure de financer et d'organiser rationnellement leur politique de transport ? Comment répondent-elles à la demande de transport en zone d'extension et comment réussissent-elles à améliorer les conditions de déplacement dans l'agglomération existante ? Quelles influences aura le développement des nouvelles technologies de communication sur les systèmes de transport ?

L'exemple de la RATP

Le président de la RATP, Claude Quin, invité à participer au colloque Métropolis 1984, a axé sa communication sur « la vérité des prix et la transparence des coûts dans les transports en commun ».

Il s'est prononcé en faveur d'une réforme du système de financement de la Régie, celle-ci n'étant pas en mesure de faire face dans de bonnes conditions à ses dépenses d'exploitation comme d'investissement, en dépit des efforts faits pour améliorer sa gestion. Aussi propose-t-il que les « payeurs » soient tous les bénéficiaires des services rendus par la RATP, à savoir non seulement les usagers mais aussi les bénéficiaires indirects que sont les entreprises, les collectivités publiques, les automobilistes et d'autres de moindre importance.

A l'appui de cette thèse, Claude Quin a développé les arguments suivants.

En 1959, il était prévu que le prix des billets et autres titres de transport devait couvrir l'ensemble des dépenses de la RATP et de la SNCF-banlieue. L'usager était alors le seul payeur. Dès 1960, l'État s'opposa aux augmentations de tarif demandées par les entreprises et institua le système toujours en vigueur de « l'indemnité compensatrice », financée par l'État à 70 % et par les huit départements de la région Ile-de-France à 30 %.

Au fil des années, cette indemnité compensatrice a pris une importance considérable au point de représenter aujourd'hui près de 38 % des ressources du compte d'exploitation de la RATP. En outre, en 1971, le gouvernement a créé une taxe sur les salaires, appelée « versement-transport » qui représente actuellement 18 % du total des ressources.

Pour leur part, les recettes directes représentent 38 %. Reste 6 % de ressources diverses (recettes commerciales, produits de travaux). Au total, ce financement, assez complexe, est loin des intentions initiales. Il n'a pas résisté à l'épreuve du temps et il faut aujourd'hui le refondre dans ses principes.

Pour les investissements, le président a expliqué que ceux-ci ne sont financés par les pouvoirs publics (État et Région) que pour une faible part (14 % en 1984). Pour le reste, la RATP doit trouver les sommes nécessaires, soit par elle-même, (30 % d'autofinancement), soit par emprunt sur le marché financier, à des taux élevés, (56 %). Cela coûte très cher : près de 1,5 milliard de francs d'intérêts à rembourser en 1984 pour plus de 13 milliards de francs d'endettement.

Ces remboursements s'accroissent annuellement de 20 à 25 %. Si l'on y ajoute la montée rapide de certaines autres charges telles que l'énergie, les taxes ou les charges sociales, il s'ensuit une progression des coûts du transport qu'il faut bien couvrir d'une façon ou d'une autre. Le versement-transport se stabilisant, la croissance des recettes du trafic et les efforts de productivité ne suffisent pas, l'indemnité compensatrice doit faire la différence.

Face à une telle situation difficilement supportable, le président avance un certain nombre de solutions.

En premier lieu, une légère augmentation de la participation des usagers dans la couverture des frais de fonctionnement serait nécessaire.

Cependant, l'usager n'est pas le seul bénéficiaire des transports en commun. Ceux-ci concourent à l'activité des entreprises. Un transport public bien organisé peut entraîner un « bénéfice »

pour les entreprises qui peuvent ainsi faire appel à un marché du travail élargi. Leur contribution au financement des transports est de ce fait économiquement justifiée. Claude Quin poursuit le même raisonnement pour les collectivités publiques (écoles, universités, hôpitaux, centres culturels, etc.).

En outre, les automobilistes sont aussi des bénéficiaires indirects des transports en commun sans lesquels la circulation automobile serait impossible en zone dense de la région Ile-de-France. Une partie de la taxe sur l'essence pourrait être affectée au financement du fonctionnement des transports publics.

Enfin, le commerce de détail ou l'immobilier sont encore autant de bénéficiaires qui pourraient participer au financement des transports qui leur apportent clientèle et plus-values.

Ainsi, le président de la RATP souhaite pour le budget de fonctionnement de la RATP un nouvel équilibre en trois parts de niveau équivalent : les usagers, les collectivités publiques et les bénéficiaires indirects. En outre, viendraient s'ajouter les recettes indirectes.

Un équilibre nouveau doit également être trouvé pour le financement des investissements. Claude Quin est partisan de l'autonomie de gestion des entreprises publiques, elles doivent prendre part dans le financement de leurs investissements. Il verrait un partage par tiers : dotations en capital des collectivités publiques, autofinancement de l'entreprise, appel au marché financier. L'endettement comme les frais financiers seraient alors moins lourds.

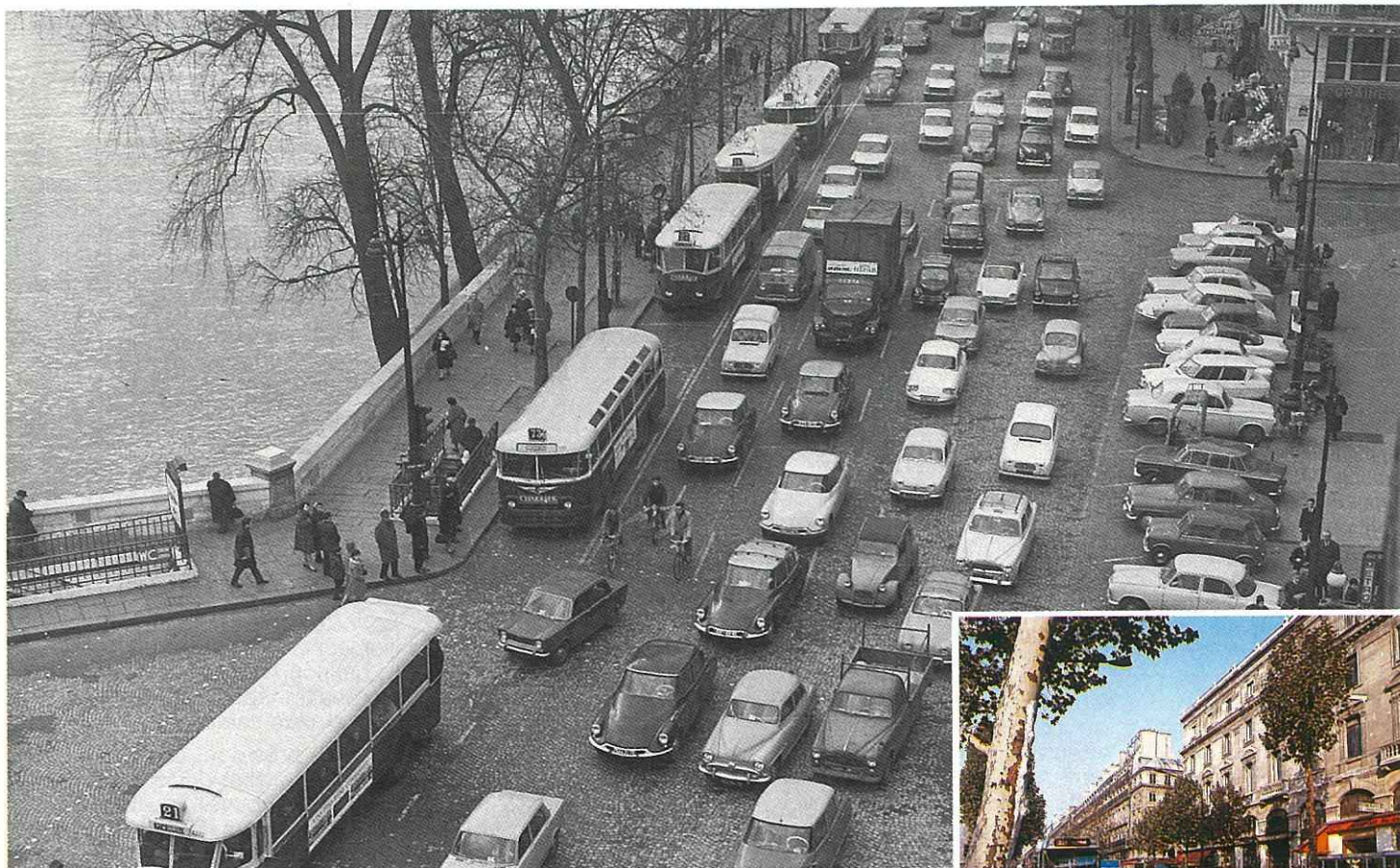
C'est en ces termes que le président de la RATP a plaidé en faveur de la transparence des coûts et de la vérité des prix devant les responsables des grandes métropoles représentées à Métropolis 1984.

* * *

Les travaux de Métropolis 1984 se sont achevés par la décision de créer un secrétariat permanent des grandes métropoles, avec constitution de groupes de réflexion rassemblant des experts internationaux et l'engagement de réunir un symposium Métropolis tous les deux ans, chaque fois dans une métropole différente.

En outre, cette réunion s'est traduite pour l'Ile-de-France par la signature d'accords d'échanges et de coopération technique dans les domaines de l'urbanisme, de l'aménagement et des transports avec les villes de Pékin, de Shanghai et d'Abidjan. Un accord de même nature est en préparation avec Mexico.

Marie-Claire BATTINI



Le quai du Louvre en janvier 1964, quelques jours après la création du premier couloir réservé à Paris.

1964-1984 : vingt ans de couloirs réservés à Paris

Créés en janvier 1964, les « couloirs réservés » sont depuis cette date au cœur de nombreuses polémiques. Fer de lance d'une politique de promotion des transports publics, les couloirs ont simplement évité l'asphyxie du réseau d'autobus parisien. Victimes des égoïsmes locaux et du laisser faire général, les couloirs sont loin d'avoir apporté les améliorations attendues.

Les 26 et 27 octobre 1959, le Conseil municipal de Paris examine en session extraordinaire le plan directeur d'urbanisme de la capitale. L'article 4 du texte des délibérations, voté à l'unanimité, stipule que « les problèmes de circulation doivent être réglés de manière à accorder toutes facilités aux moyens de transport collectif et à décourager la multiplication des moyens de transport particulier ». Cinq ans plus tard, ce texte reçoit un début d'application sous la forme d'une voie de circulation, de 990 mètres de long et de trois mètres de

large. Cette voie située sur les quais du Louvre et de la Mégisserie était réservée pendant la journée au passage des bus de la RATP. Le premier couloir d'autobus parisien était né.

Expériences et circonstances

« Une expérience nouvelle destinée à apporter une aide à la circulation des transports en commun ». Expérience : le mot figurait en bonne place dans les



commentaires et articles traitant de l'événement. Quinze jours avant la création du couloir, un conseiller de Paris s'inquiétait auprès du préfet de Police de l'époque car il pensait « que jusqu'ici le domaine public ne pouvait être réservé en permanence à une catégorie quelconque de privilégiés ». Dans sa réponse, le préfet insistait sur le fait qu'on ne pouvait assimiler les usagers des transports publics à une catégorie de privilégiés puisqu'ils occupaient, comparativement aux automobilistes, une beaucoup plus faible surface de la voirie parisienne. En outre « la circulation et le stationnement des autres véhicules sur ladite voie (le couloir réservé) ne sont pas interdits en permanence, mais seulement de 8 heures à 21 heures... Enfin l'emplacement choisi ne pose pas de problème de desserte puisqu'il n'existe aucun riverain sur cette partie des quais de la Seine ».

Quelques années plus tard, le Syndicat national des automobilistes déposait devant le tribunal administratif de Paris un recours tendant à l'annulation de l'arrêté du préfet de Police instituant les couloirs d'autobus. Après un long débat de procédure, l'affaire fut tranchée le 15 mars 1968 par le Conseil d'État qui repoussa la requête, considérant « qu'en réservant à la circulation des transports en commun, des taxis, des véhicules des

services de police et des services d'urgence, une section latérale de certaines voies publiques de la ville de Paris, le préfet de Police a pris une mesure qui était nécessaire pour améliorer, dans l'intérêt général, la circulation de l'ensemble des véhicules et que l'avantage assuré à certains véhicules était justifié notamment par les missions de service public que ces véhicules sont appelés à remplir». Dès cette époque, les arguments des partisans et des adversaires des couloirs réservés étaient prêts et, depuis, on assiste périodiquement à la relance du débat.

En août 1965, le roman des couloirs devait s'enrichir d'un chapitre capital, à la faveur d'un aménagement de circulation dans le XVI^e arrondissement. L'ouverture du tronçon de la voie sur berge rive droite situé entre le quai du Point-



1967-1968 : les couloirs se multiplient dans Paris ; ici boulevard Saint-Michel...



... et rue de Rivoli, à contresens.

du-Jour et le pont d'Iéna devait s'accompagner de la mise en sens unique du quai du Président-Kennedy, du pont de Bir-Hakeim à la Maison de la Radio. La ligne 72, en direction de l'Hôtel de Ville, risquait d'être déviée par les quais rive gauche, côté XV^e arrondissement. La RATP obtint alors, non sans mal, la création d'un couloir à contresens de 750 mètres sur le quai Kennedy, évitant de dissocier l'itinéraire aller et l'itinéraire retour du 72.

L'apparition de ce nouveau type de couloir fit rebondir la polémique qui devait atteindre son paroxysme deux ans plus tard au moment de la création, le 2 octobre 1967, du couloir à contresens de la rue de Rivoli, entre la place du Palais-Royal et la rue du Louvre. Quelques jours après sa mise en service, un piéton imprudent fut mortellement blessé par un autobus circulant dans le couloir. Saisissant l'occasion, les adversaires des couloirs placèrent le débat sur le plan de la sécurité. Des aménagements spécifiques (chaînes, feux, panneaux) furent réalisés pour empêcher les piétons de traverser sans précautions le couloir. Ces aménagements ont démontré leur efficacité puisqu'aucun accident grave n'a été signalé rue de Rivoli ou dans les autres couloirs à contresens créés depuis.

Le plan de la RATP

Au début de 1968, Paris comptait 1 180 mètres de couloirs à contresens et 1 620 mètres de couloirs dans le sens, soit un total de 2 800 mètres de couloirs réservés aux autobus créés en quatre ans. On avait vraiment pris le temps de l'expérience ! 1968 allait, là aussi, marquer une rupture. Au cours de l'année, 7 370 mètres de couloirs firent leur apparition et non des moindres : le couloir à contresens du boulevard Saint-Germain, les couloirs dans le sens de la rue de Rivoli, du boulevard Saint-Michel, de l'avenue de l'Opéra, de la rue de Rome, de la rue du Faubourg-Montmartre... Situés en des points clés du réseau, ces couloirs constituaient de véritables artères par où passaient des norias de bus.

Le rythme des créations allait encore s'accélérer au début des années soixante-dix : dix kilomètres en 1970, près du double en 1971. En développant les couloirs, les pouvoirs publics cherchaient à éviter l'asphyxie du réseau d'autobus dans la marée des embouteillages. Toutefois, aucun couloir à contresens ne vit le jour entre 1968 et 1972.

Fin 1972, la longueur des couloirs atteint 55 kilomètres. Dans le même temps la RATP propose un plan de restructuration du réseau d'autobus pari-

L'HÉRITAGE DU TRAMWAY

L'idée du couloir réservé est davantage le fruit de multiples réflexions effectuées dans de nombreux réseaux que le résultat d'une inspiration géniale due à un quelconque Archimède du transport. On peut toutefois inscrire sans grands problèmes l'année 1955 au bas de l'acte de naissance. En effet, c'est à cette date que l'Union internationale des transports publics (UITP) a recommandé, dans une déclaration officielle, l'attribution de voies réservées aux transports publics afin de les isoler des transports individuels et de leur garantir ainsi un fonctionnement régulier et efficace.

Dès la fin du XIX^e siècle, certaines lignes de tramway avaient été établies totalement ou partiellement en site propre*, surtout à la périphérie des villes, pour permettre aux trams de rouler vite sans risquer ce créer des accidents. Dans les grandes agglomérations allemandes, reconstruites après la Seconde Guerre mondiale, les autorités municipales ont créé, dans un souci de gestion rationnelle de la voirie, des voies réservées et protégées pour permettre aux trams de desservir convenablement le cœur des cités d'Outre-Rhin. À travers sa déclaration de 1955, l'UITP réclamait l'extension de ces mesures jusque dans les villes desservies par un réseau d'autobus ou de trolleybus. Cette idée du couloir, point de passage de nombreux véhicules de transport en commun, a guidé le choix des premiers sites d'implantation. Mais depuis, le couloir a montré qu'il avait une souplesse et une flexibilité offrant bien d'autres avantages. Toutefois, cela n'exclut pas qu'il faille localement l'isoler physiquement du reste de la circulation, comme une voie de tramway.

C. C.

(*) Beaucoup étaient situées en accotement, mais quelques-unes avaient une plate-forme totalement indépendante, comme une ligne de chemin de fer.



Lignes pilotes sur couloirs réservés : une expérience pour tester le plan de restructuration de la RATP.

En 1964, Marseille fut avec Paris l'une des toutes premières villes de France à créer un couloir réservé aux autobus. Aujourd'hui, la RTM (Régie des transports de Marseille) dispose de 30 kilomètres de couloirs dont un tiers à contresens. L'implantation des couloirs est décidée dans le cadre du plan de circulation de la ville de Marseille. Elle est précédée de nombreuses discussions entre les responsables de la Voirie et de la Police, discussions dans lesquelles la RTM intervient comme partenaire à part entière. Comme à Paris, de nombreux couloirs voient le jour à la faveur de créations de sens uniques.

À Lyon, la situation est voisine. Les TCL (Transports en commun de l'agglomération lyonnaise) exploitent un réseau d'une quarantaine de kilomètres de couloirs, dont 31 kilomètres à contresens. Beaucoup de couloirs à contresens sont apparus vers 1973, au moment où la ville se métamorphosait sous les doigts de Louis Pradel. Dans une ville apparemment vouée à l'automobile, le développement des couloirs s'explique en partie par des raisons techniques. Lyon est certainement la capitale française du trolleybus. De nombreuses lignes parmi les plus importantes sont équipées depuis des décennies avec des trolleybus. Plutôt que de dévier les véhicules pour respecter les nombreux sens uniques, on a préféré dans bien des cas maintenir les lignes sur leurs anciens itinéraires grâce à des couloirs à contresens. On évitait ainsi d'avoir à modifier les lignes aériennes servant à l'alimentation en énergie électrique.

LES COULOIRS DES AUTRES



À Lyon, l'omniprésence des trolleybus a sans conteste favorisé la création de nombreux couloirs à contresens.

À Lyon comme à Marseille, le non respect des couloirs et le stationnement illicite viennent en tête des préoccupations des exploitants. Dans la cité phocéenne, la situation paraît même assez dramatique puisque livreurs et automobilistes n'hésitent pas à se garer dans les couloirs à contresens. Pour tenter d'endiguer le phénomène, la RTM a lancé depuis février dernier, en collaboration avec la Police, une expérience originale de surveillance et de verbalisation. Chaque jour, deux voitures de la RTM, conduites par des agents de la Régie, sillonnent Marseille avec à leur bord un officier de police en tenue. Sur simple appel radio-téléphonique, les voitures se portent immédiatement aux points sensibles du réseau pour faire dégager et sanctionner les véhicules garés dans les couloirs ou devant les arrêts.

En dehors de Paris, Lyon et Marseille, on rencontre aujourd'hui des couloirs d'autobus dans de nombreuses villes françaises. Situés généralement dans l'hyper-centre, sur des itinéraires très fréquentés par les transports en commun, ils sont souvent mieux respectés que dans les grandes métropoles. Leur courte longueur et leur faible dispersion géographique facilitent, il est vrai, la surveillance. Maintenant, le fait que de nombreuses municipalités de province, disposant des pouvoirs de police, participent aussi directement à la gestion des sociétés de transports en commun desservant leur ville, explique peut-être la priorité qu'elles accordent au respect des couloirs réservés.

C. C.

sien préconisant le regroupement de nombreuses lignes sur les grandes voies de la capitale. Le maillage aurait été moindre, mais les bus auraient roulé à l'abri de la circulation générale, dans des couloirs réservés. Le plan de restructuration prévoyait un réseau de 136 kilomètres de couloirs, dont 28,5 kilomètres à contresens.

La sortie du plan de restructuration ne manque pas de réveiller les polémiques. En 1973, la RATP obtient l'autorisation de se livrer à une expérience limitée afin de vérifier le bien-fondé de ses théories. Ainsi démarre l'expérience des lignes pilotes (1) qui marque un tournant dans l'histoire récente du réseau d'autobus parisien. Malgré le succès de l'opération, la Régie ne parvient pas à faire passer l'idée d'un réseau de couloirs et encore moins celle d'un réseau de couloirs isolés physiquement de la circulation générale. Grosso modo, le rythme de dix kilomètres de couloirs créés chaque année se maintient, mais il n'y a ni plan d'ensemble, ni véritables priorités. Des couloirs d'une importance cruciale restent en suspens alors que d'autres, plus secondaires, voient le jour. Et puis en 1977, tout s'arrête dans l'attente des premières décisions de la nouvelle municipalité, fraîchement élue, concernant la mise en œuvre du plan de circulation de la Ville de Paris.

Le plan de la Voirie

Publiées en novembre 1975, les orientations du plan de circulation de la Ville de Paris faisaient suite à un livre blanc réalisé par une commission mixte État-Ville, réunissant des élus et des représentants de la préfecture de Paris et la préfecture de Police. Le livre blanc était avant tout un constat qui insistait sur les dangers d'un trop grand laisser faire en matière de circulation automobile. Partant de ce constat, les techniciens de la Voirie élaborèrent un plan permettant de gérer au mieux les déplacements de l'ensemble des utilisateurs de la voie publique.

Ce plan avait quatre objectifs principaux. Premièrement, désengorger le cœur de Paris en incitant les automobilistes de passage à contourner les quartiers du centre. Deuxièmement, concentrer l'essentiel du trafic sur un ensemble de grande voies (boulevards, avenues) bien structurées, donc plus faciles à exploiter. Troisièmement, adapter la nature des déplacements à l'activité, au caractère et à la topographie des différents quartiers, en privilégiant ici ou là la circulation des piétons ou deux-roues, le stationnement des voitures ou des véhicules de livraison. Enfin quatrièmement,

promouvoir les transports en commun pour tenter de stabiliser la part des déplacements en automobile.

Mais Paris n'a rien à voir avec une métropole régionale de 300 000 habitants, autour de laquelle il est facile de tracer des rocade en rase campagne, « pour dissocier le trafic de desserte du trafic de transit » comme disent les spécialistes. Pragmatiques, les techniciens de la Voirie ont d'abord étudié l'organisation du « réseau principal », les grandes artères destinées à écouler la majeure partie du trafic de transit entre les différents quartiers de la capitale avant de

rentrer dans le détail des « plans de circulation de zone », davantage axés sur la desserte locale. Côté transport en commun, le plan de circulation de la Ville de Paris prenait en compte les orientations générales du plan de restructuration de la RATP. Il y a eu cependant, ici ou là, quelques « couacs » sérieux. On a encore en mémoire au réseau routier l'histoire de la rue de Richelieu qui devait être mise en sens unique du Palais-Royal vers les Grands Boulevards, obligeant les bus du 67, du 74 et du 85 à modifier assez sensiblement leurs itinéraires aller et retour.



Le stationnement sauvage dans les couloirs d'autobus est un phénomène ancien mais qui prend habituellement des proportions alarmantes.



(1) Voir Entre les lignes n° 68, décembre 1983.



Les couloirs sont peu à peu devenus un moyen, parmi d'autres, d'aménagement de la circulation locale. Une nouvelle philosophie où l'on cherche à concilier les impératifs des divers utilisateurs de la voirie.

Au fil des années, les idées directrices du plan de circulation ont peu à peu évolué. Conçu dans une logique de fluidité du trafic, le plan de circulation s'inscrit aujourd'hui dans une logique d'aménagement de l'espace urbain. Les transformations réalisées autour de la gare du Nord (2) sont caractéristiques de ce nouvel état d'esprit où l'on pense d'abord cohabitation des usagers de la voirie avant de penser débit des boulevards. Mais comment « mesurer » ces usagers de la voirie ? Doit-on compter les véhicules ou les personnes ? Un piéton égale un automobiliste ? Une voiture vaut un bus ? Introduit-on des pondérations comme cela se fait au travers du système de régulation centralisée des feux de signalisation (3). Débat technique d'abord, mais aussi débat philosophique, voire politique. Dans le plan de restructuration de 1972, la RATP, entreprise de transport, privilégiait l'arithmétique des voyageurs transportés. Dans le plan de circulation de 1975, la Voirie, gestionnaire des rues de la capitale, privilégiait l'arithmétique des véhicules en circulation. Approches inconciliables ? Pas vraiment car les idées de la Régie ont elles aussi évolué avec le temps.

Du coup par coup

Le succès des lignes pilotes et la forte croissance du trafic, consécutive à la création de la carte orange en juillet

1975, allaient précipiter l'abandon de certaines idées directrices du plan de restructuration. En concentrant le maximum de lignes dans un réseau de couloirs réservés, le plan de restructuration faisait du bus un moyen de liaison entre les quartiers éloignés, au détriment du bus comme moyen de desserte locale. Avec une carte orange en poche, les Parisiens hésitèrent beaucoup moins à prendre l'autobus pour effectuer un trajet de quelques centaines de mètres. Le développement de ce trafic de « cabotage » imposait le maintien d'un quadrillage très serré, avec des lignes de bus sillonnant en tous sens les différents quartiers de la capitale.

Dans ce contexte, la notion de couloir réservé devait évoluer assez sensiblement. Du couloir, instrument de gestion globale du réseau de transport en commun, on devait passer au couloir, moyen d'aménagement parmi d'autres de la circulation urbaine locale. Bref, on descendait des sommets de la haute stratégie pour pénétrer dans le maquis des réalités quotidiennes. Un sens unique qui apparaît, une rue bouchée par le stationnement anarchique : autant d'événements qui incitent la RATP à demander la création d'un couloir pour remédier à un problème spécifique sur une ligne précise.

Depuis 1977, douze kilomètres de couloirs ont vu le jour. Statistiquement, le résultat paraît maigre en comparaison des chiffres de la période 1970-1976. Mais ces douze kilomètres sont ceux qui auront exigé le plus d'obstination et de salive de la part des personnes chargées des études de circulation à la direction du réseau routier. Certains couloirs avaient déjà été demandés par la RATP

au début des années soixante-dix, mais ils lui avaient été alors refusés. Beaucoup de ces couloirs ont été aménagés dans des « points durs » où les impératifs résultant du passage des bus entraînent en conflit avec les habitudes des riverains ou les comportements des automobilistes. L'élaboration d'un compromis tient alors de la quadrature du cercle. La décision finale est souvent le résultat d'une négociation dans laquelle la voix du transporteur ne parvient à se faire entendre que si elle tient compte des positions des autres.

Lente et parcellaire, cette stratégie du coup par coup a néanmoins débouché sur des réalisations significatives. Août 1979, au moment de la mise en application du plan de circulation dans le quartier de la Bastille, un couloir à contresens fut créé sur le boulevard Henri-IV. Ainsi, malgré l'apparition d'un sens unique dans cette voie, le 86 et le 87 continuèrent à emprunter le même itinéraire à l'aller et au retour. La Régie accepta par contre de dissocier l'itinéraire du 67 dans la traversée de l'île Saint-Louis afin de permettre la mise en sens unique de l'étroite rue des Deux-Ponts. Décembre 1982, après de longues discussions avec ses partenaires de la Ville de Paris et de la préfecture de Police, la RATP achève le remplacement des autobus à gabarit réduit (4) par des autobus standard. Parmi les aménagements décidés pour faciliter le passage des autobus standard, on vit apparaître des mini-couloirs d'une vingtaine de mètres dégageant, dans certains virages serrés, l'espace nécessaire pour permettre au bus de tourner. Juillet 1983, le Conseil de Paris approuve le plan d'aménagement de la ligne PC (5). Parmi les mesures adoptées, figure toute une série de couloirs réservés, implantés à l'approche des principaux carrefours et protégés, pour certains, par un petit séparateur physique.

Un bilan nuancé

Actuellement, la RATP dispose de 107 kilomètres de couloirs réservés dont une dizaine de kilomètres de couloirs à contresens. Quantitativement, le bilan est impressionnant, même si on le met en regard des objectifs du plan de restructuration de 1972 qui prévoyait un réseau de 136 kilomètres de couloirs et de voies réservés dans les rues de la capitale. Qualitativement, le bilan est tout autre. Depuis 1970, la vitesse des autobus pendant la pointe du soir s'est difficilement stabilisée autour de 10 kilomètres à l'heure. Quant aux gains de régularité obtenus notamment sur les

(2) Voir « Gare du Nord : un nouveau terminal bus », Entre les Lignes n° 58, janvier 1983.

(3) Mise en service à partir de 1979, la régulation centralisée des feux touche actuellement 110 carrefours du centre de Paris. En 1985, le système devrait être étendu à 35 nouveaux carrefours situés dans les quartiers de la place de la Bastille, de la gare de Lyon et de la gare d'Austerlitz.

(4) Voir « La fin des PGR » Entre les Lignes n° 59, février 1983.

(5) Voir « Le PC point par point », Entre les Lignes n° 68, décembre 1983.



RATP-Roy

La RATP doit-elle s'engager plus avant dans la lutte contre le stationnement sauvage dans les couloirs d'autobus ?

lignes pilotes, le temps les a peu à peu effacés. Alors comment interpréter ce décalage ?

Certes, on assiste depuis quelques années à une lente augmentation de la circulation automobile dans Paris. Toutefois, après le premier choc pétrolier de 1973, la circulation avait diminué sans que cela ait des répercussions notables sur la vitesse des autobus. Par conséquent, c'est ailleurs, en particulier dans l'accroissement du stationnement illicite qu'il faut chercher les véritables causes du décalage observé.

Schématiquement, on peut diviser le réseau de couloirs de la RATP en trois catégories distinctes : les couloirs de passage, les couloirs de dégagement et les couloirs « de fluidification ». Les couloirs de passage, comme ceux du quai de la Mégisserie ou de la rue de Rivoli, protègent les points clés du réseau où passent de nombreuses lignes. Empruntés par plusieurs dizaines d'autobus au moment des pointes, ce sont les artères du réseau de surface. Les couloirs de dégagement, comme le mini-couloir de la rue des Dames sur le 66, évitent le blocage des points durs disséminés sur l'itinéraire des différentes lignes. Placés à l'approche d'un carrefour embouteillé ou dans une rue étroite, ce sont des gouttes d'huile qui facilitent le fonctionnement des rouages du réseau. Les couloirs « de fluidification », comme ceux de la rue d'Alésia ou de la rue du Faubourg Saint-Antoine, sont implantés dans des rues très passantes. Ils servent surtout à discipliner le stationnement et à faciliter l'écoulement général des véhicules. Les bus profitent alors de l'amélioration de la circulation. Ces couloirs permettent de limiter les retards dans la traversée de certains quartiers.

Un couloir, quelle que soit la catégorie, ne sert à rien s'il n'est pas correctement respecté. Or point n'est besoin d'être grand clerc pour constater que la

réalité est loin d'être idyllique. On compte en moyenne neuf véhicules en infraction par kilomètre de couloir ; or au-delà de six, le couloir devient difficilement utilisable par les bus qui doivent sans cesse déboîter pour quitter le couloir. Seuls les dix kilomètres de couloirs à contresens sont à peu près épargnés par le stationnement sauvage. Leur présence facilite beaucoup l'exploitation de certaines lignes ; toutefois, ils ne sont pas exempts d'inconvénients. Ainsi lorsque de nombreuses lignes utilisent le même couloir à contresens, les voitures se suivent à la queue leuleu, à vitesse réduite. C'est ce que l'on observe rue Auber ou sur le boulevard Saint-Michel. En outre, les bus avancent à « contre-courant » de l'onde verte de la signalisation lumineuse, prenant ainsi les feux à « rebrousse-poil ». Mais leur accorder une priorité en créant une « contre onde verte » reviendrait à pénaliser lourdement les bus circulant dans le sens normal.

L'expérience de surveillance sélective menée en 1983 sur l'itinéraire de la ligne 54 (5) a montré que l'on pouvait endiguer le phénomène du stationnement illicite dans les couloirs réservés. Interrompue en janvier 1984, la surveillance a recommencé en avril, avec en parallèle une opération analogue sur la ligne 20. Profitant du répit, quelques habitués avaient déjà repris l'habitude de garer leurs voitures dans les couloirs du 54. Pour être efficace, la surveillance des couloirs doit donc être attentive et durable, et l'on ne peut pas se contenter d'opérations coup-de-poing, isolées et sans suite, même si elles ont un impact psychologique indéniable.

Théorie et pragmatisme

A maintes reprises, les entreprises

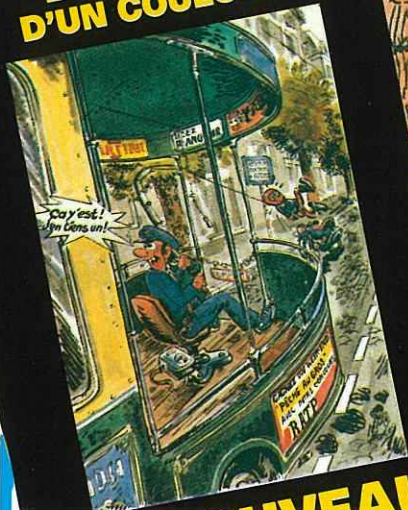
(6) Voir « Une ligne sous surveillance », Entre les lignes n° 60, mars 1983, et « 54 : premier bilan à mi-course », Entre les lignes n° 68, décembre 1983, p. 23.

de transport public en général, et la RATP en particulier, ont été violemment prises à partie pour « leur incroyable prétention à vouloir s'approprier une partie de l'espace public pour l'utiliser au bénéfice de quelques privilégiés ». L'outrance de telles déclarations reflète la crispation du débat qui oppose depuis 20 ans les partisans et les adversaires des couloirs réservés. Face au déferlement de l'automobile, le couloir est apparu, dans les années soixante, une arme permettant de sauver les réseaux de transports publics. En isolant les bus de la circulation générale, le couloir accréditait aussi l'idée d'une séparation de la voirie en deux parties distinctes, l'une réservée aux transports collectifs, l'autre réservée aux transports individuels. Le plan de restructuration de 1972 s'inscrivait dans cette approche des problèmes du transport public.

Pour avoir la moindre chance de succès, une telle démarche impliquait un engagement de tous les gestionnaires de la cité dans la voie d'une politique radicale de priorité aux transports en commun. Crainte d'affronter les réactions des automobilistes et des riverains, diront les uns, résurgence d'attitudes individualistes ancrées dans notre comportement national, renchériront les autres : quoi qu'il en soit, cette politique ne s'est jamais complètement concrétisée. Tronçonné, amputé le réseau de couloirs prévu dans le plan de restructuration de 1972 n'a jamais donné la mesure de ses possibilités. Le couloir à contresens de la rue de Rivoli, qui butte depuis 1967 sur la rue du Louvre, est un exemple parmi d'autres de cette volonté inachevée.

Mais faut-il réellement s'étonner de cet échec ? Le plan de restructuration de la Régie, comme d'ailleurs les projets contemporains d'autoroute urbaine sur le canal Saint-Martin ou de voie express « rive gauche », cherchaient à adapter l'espace parisien aux nécessités techni-

L'HISTOIRE D'UN COULOIR



LE NOUVEAU THÉÂTRE SURRÉALISTE

RATP-Ardalion

« L'histoire d'un couloir » est une longue pièce narrative, semée d'intrigues et fertile en rebondissements. La pièce comporte sept actes qui s'enchaînent avec de multiples possibilités de retour en arrière. Mais examinons l'histoire en détail.

Préambule

Dans une rue de Paris, quelques bus piétinent derrière une camionnette arrêtée en double file. Spectacle courant dans cette rue anonyme, à tel point que les bus font souvent le tour du quartier pour éviter de rester bloqués. Impassibles ou résignés, quelques voyageurs attendent au point d'arrêt. « Quand on n'est pas trop fatigué, on va à l'autre arrêt, comme ça on évite d'attendre pour rien si jamais les bus ne passent pas par là... D'autre fois, on abandonne et on prend le métro. »

Premier acte : convaincre

Monsieur RATP prend son bâton de pèlerin et part convaincre ses collègues de la préfecture de Police et de la Voirie. « Un couloir réservé serait fort utile dans cette rue ; il permettrait aux bus de passer sans encombre ». Après quinze jours (ou cinq ans !) de discussions, Monsieur RATP obtient un accord préalable. La Voirie instruit alors le dossier du couloir sur le plan technique, examine l'incidence sur la circulation générale, le stationnement et les livraisons. Fin du premier acte.

Deuxième acte : inscrire

Monsieur RATP regarde la scène en spectateur. Le dossier technique est inscrit par la Voirie dans le programme annuel des « mesures en faveur de l'autobus », programme pour lequel une demande de subventions est établie. Selon les crédits disponibles et l'importance accordée au projet, sa prise en compte peut-être plus ou moins rapide. Fin du deuxième acte.

Troisième acte : plaider

La Voirie présente le projet de couloir réservé devant la commission du plan de circulation de la ville de Paris. Monsieur RATP alors tient le rôle de l'avocat. Se fiant à l'avis technique de la Voirie, la commission entérine souvent le projet. Fin du troisième acte.

Quatrième acte : consulter

Monsieur RATP avance à tâtons dans un épais brouillard. Le projet, soumis par la Voirie au Conseil d'arrondissement concerné devient l'enjeu d'une bataille incertaine. Sur l'avant-scène, le chœur des riverains, groupés en association de défense, vitupère contre ce « foutu couloir » qui va « entraver le commerce, modifier les habitudes et obliger grand-maman à revenir à pied du marché puisque l'on ne pourra même plus se garer devant chez elle ». Dans le fond de la scène, Monsieur RATP négocie pied à pied, échangeant parfois la promesse d'un couloir contre celle de quelques bus de plus. Fin du quatrième acte.

Cinquième acte : décider

Monsieur RATP retourne dans la salle et le projet entre dans la sphère politique. Le Conseil de Paris se prononce par un vote sur l'inscription des financements permettant officiellement à la Voirie de demander les crédits nécessaires au démarrage des travaux. En raison de la complexité des procédures, la décision peut encore traîner plusieurs mois, voire plusieurs années. Fin du cinquième acte, l'horizon se dégage.

Sixième acte : réfuter

La teneur de cet acte dépend entièrement de l'humeur des acteurs. Voici quelques opposants irréductibles au couloir qui manifestent dans notre rue, toujours aussi embouteillée, en scandant des slogans hostiles à Monsieur RATP, cet empêcheur de vivre en paix. Le Conseil d'arrondissement est saisi, il change d'avis et réfute la création du couloir. Fin du sixième acte et retour à la case-départ.

Septième acte : autoriser

L'espoir brille enfin dans le cœur de Monsieur RATP. Chaque jour il guette l'arrêt du préfet de Police qui autorise la mise en service du couloir. « Sœur Anne, ne voyez-vous rien venir ? ». Du haut des créneaux des Grands-Augustins, il scrute l'horizon au-delà du boulevard du Palais, quand enfin la bonne nouvelle arrive. Mission accomplie. Fin du septième acte.

Épilogue

Dans une rue de Paris, quelques bus piétinent derrière une camionnette arrêtée en double file. Non, pas deux fois la même scène, l'auteur est fou ! Pas du tout. Regardez bien les acteurs : ils ont vieilli de dix ans. Sur le bitume de la chaussée, un pointillé de peinture blanche marque l'emplacement d'un couloir réservé. « Que voulez-vous, il n'est jamais respecté ! » Fin de la pièce et tombée du rideau.

Ah, j'oubliais : comme dans toute œuvre de fiction, la moindre ressemblance avec des faits ou des personnages réels serait une pure coïncidence.

C. C.

ques des déplacements en autobus ou en automobile. Même si les aménagements en faveur des transports en commun ne nécessitent pas l'emploi du bulldozer, ils sont souvent perçus par les riverains comme une gêne imposée au profit de personnes extérieures au quartier. Dans une ville, on doit aborder la question des déplacements de manière globale : imaginer une ville où les bus continueraient à rouler alors que les voitures seraient paralysées par les embouteillages relève de l'utopie. Mais penser au « global » ne signifie pas oublier le « local » !

La stratégie du coup par coup, en vigueur depuis plusieurs années, correspond à une approche plus pragmatique des problèmes d'insertion des transports en commun dans le tissu urbain. Ce changement, induit notamment par la transformation des structures administratives de la Ville de Paris, cadre également bien avec l'évolution des mentalités et le renouveau de la vie associative locale. En privilégiant le dialogue à tous les échelons, les procédures actuelles d'implantation des couloirs réservés permettent de recueillir les différents avis et d'amender les projets dans le sens d'un compromis équilibré. Même si quelquefois ces procédures de concertation ne donnent pas les résultats escomptés, chacun doit veiller à ce qu'elles ne deviennent pas un champ clos d'affrontements entre des intérêts particuliers.

Un avenir ?

Après 20 ans, l'histoire des couloirs réservés apparaît comme une longue suite d'espairs et de déceptions, d'avances et de reculs, d'audaces et d'hésitations. Est-on arrivé à un équilibre ? Faut-il tourner la page ? Certainement pas, mais à condition de rester réaliste et de poser les questions de manière concrète.

Pour la RATP, entreprise gestionnaire d'un réseau d'autobus dans les rues de la capitale, les couloirs de passage et les couloirs de dégagement sont des éléments clés qui conditionnent le bon fonctionnement de ses lignes et par conséquent l'évolution de ses coûts d'exploitation. Quelques couloirs de passage sur des grands axes et de nombreux couloirs de dégagement restent encore à créer. Le Régie intervient activement auprès de ses partenaires de la Mairie de Paris et de la préfecture de Police pour en hâter la réalisation. Mais rien ne sert de tracer un couloir sur la chaussée, s'il n'est pas respecté. Tirant les leçons de l'expérience du 54, la RATP étudie les moyens d'assurer une meilleure surveillance des couloirs essentiels à l'activité de son réseau d'autobus. Quant aux couloirs de fluidification, ils facilitent le passage des bus et des autres usagers de la voirie. Leur présence se justifie tant qu'il n'existe pas d'autres moyens de maîtriser le stationnement illi-

cite et d'améliorer ainsi les conditions de circulation de l'ensemble des usagers de la voirie. Des véhicules qui roulent dans un couloir sont préférables à des automobiles arrêtées sous un panneau de stationnement interdit !

En 1984 comme en 1964, le couloir réservé reste un outil au service de la collectivité. Exploité à fond, cet outil permettrait d'améliorer le fonctionnement des lignes d'autobus. Il permettrait aussi d'accroître la qualité du service et de promouvoir les transports en commun, sans exiger d'efforts financiers supplémentaires de la part des usagers et des collectivités concernées. Avec le temps, le couloir est devenu également l'un des moyens d'aménagement de l'espace urbain et de gestion de la circulation générale. Toutefois, le couloir réservé n'est pas un équipement comme un autre. Implanté au cœur de la ville, il doit tenir compte de son environnement urbain. C'est finalement un compromis entre les impératifs d'une gestion saine et rigoureuse des transports publics et les impératifs d'une préservation des conditions de la vie locale, que la RATP et ses partenaires chargés des questions de déplacement dans la capitale doivent parvenir à trouver. « *Ni doctrine, ni abandon* », tel pourrait être le titre du prochain chapitre de l'histoire des couloirs réservés à Paris.

Christian CHAUMEREUIL

Dans le sens et à contresens, les couloirs sont un instrument de gestion indispensable pour un réseau de transports urbains, moderne et efficace.





RATP - Chabrol

Derrière la froideur des statistiques, derrière l'emphase des déclarations officielles, les réalités quotidiennes de l'exploitation des couloirs font figure d'anecdotes auxquelles on ne prête souvent qu'une oreille distraite. Pour les machinistes et les gradés des lignes de bus de Paris, ces « anecdotes » forment la trame de leur travail. Alors refermons les dossiers et les rapports et partons ensemble respirer l'oxyde de carbone dans les couloirs parisiens.

Partir, pas vraiment puisque la première étape consiste à se poster sur le balcon de l'immeuble de la rédaction. Sous nos fenêtres, qui dominent la rue Gay-Lussac, nous assistons aux déboires du 21 et du 27. Juste au coin du boulevard Saint-Michel, quelques voitures bloquent la sortie du couloir. Le parking souterrain de la rue Soufflot doit être complet ou alors les propriétaires des véhicules sont en train d'avalier un sandwich au café du coin. Non loin de là, le fleuriste charge son break. Un peu plus haut, une vieille dame tire son caddie en plein milieu du couloir afin d'éviter les voitures qui ont envahi le trottoir. Contournant les obstacles, les bus empruntent tant bien que mal les quelques portions dégagées du couloir.

« Parfois ça passe bien et un quart d'heure plus tard le gymnase recommence. Les voitures prennent alors 30 ou 40 secondes de retard. Ça paraît peu de chose mais ça suffit pour provoquer un trou de cinq minutes à l'arrivée à Saint-Lazare ». Petit, l'œil vif et le

Histoires de couloirs : la vie au ras du bitume



Passerait-on rue Gay-Lussac, sans le couloir ? A Le Brun, on est sceptique.

ton volontiers moqueur, B. Sahed, chef de ligne du 27 depuis quatre ans, a largement eu le temps de s'habituer à ce genre de situations fluctuantes. Depuis des mois, le couloir de la rue Gay-Lussac est également au centre d'une mini-polémique locale puisque des riverains demandent sa suppression à cause du stationnement sauvage qui se développe sur les trottoirs. « L'attitude des automobilistes se comprend » reconnaît Claude Gravelat, inspecteur adjoint de ligne au dépôt de Le Brun ; « Les gens font leurs comptes : stationner sur le trottoir coûte 150 francs, stationner dans le couloir c'est risquer une amende à 600 francs. Comment réagiriez-vous ?... Maintenant rétablissez le stationnement

des deux côtés de Gay-Lussac et je vous parie que dans six mois la rue sera bloquée régulièrement par des véhicules garés en double file ».

La moustache frémissante, C. Gravelat, comme la quasi totalité de ses collègues de RE(1), est un ardent défenseur des couloirs réservés. Toutefois, cet ardeur masque une profonde désillusion en constatant la manière dont les bus sont souvent chassés des voies qui leurs sont théoriquement réservées. Plus explicite, ce machiniste du 95 rencontré par hasard résume la situation en termes imagés : « les couloirs d'autobus, c'est comme la Samaritaine

(1) Service de l'exploitation à la direction du réseau routier.

ne, on y trouve tout : les taxis, les estafettes des livreurs de journaux, les voitures des rêveurs ou de ceux qui s'en foutent, les camionnettes des postes, du téléphone ou du gaz et les cars de CRS les jours de manifestations » (2).

Pierre Bonnemains n'est pas de ceux qui confient leurs impressions en cinq minutes, pourtant le problème des couloirs il pourrait en parler pendant des heures. Cet homme discret, chef de ligne sur le 20, connaît les moindres recoins des Grands Boulevards. « Le 20 devrait être une ligne phare du réseau RATP. Un itinéraire facile établi à 90 % en couloir, une gare à chaque terminus, des magasins, des cinémas, des théâtres, des bureaux en pagaille sur le parcours. Nous devrions exploiter un vrai métro. Au lieu de cela, on jongle avec le TM(3) pour allonger les temps de parcours... Quand une voiture part du terminus, j'espère la retrouver à l'autre bout dans un délai raisonnable, mais je ne suis sûr de rien... La principale difficulté c'est la rue Réaumur. Les camionnettes stationnent en double ou en triple file

(2) La circulation des taxis, des véhicules de police et de secours est autorisée dans les couloirs d'autobus. Toutefois, on constate au fil du temps qu'un certain nombre de mauvaises habitudes entravent la circulation des bus. C'est ainsi que beaucoup de taxis s'arrêtent dans les couloirs pour laisser monter ou descendre leurs clients, bien que cela soit théoriquement interdit.

(3) Tableau de marche des autobus qui règle le fonctionnement d'une ligne.

et il ne reste parfois qu'une voie pour passer; toutefois jusqu'à 13 h (4) on ne peut rien tenter pour faire respecter les couloirs. Ailleurs ça passe un peu mieux, mais ce n'est guère brillant. Le couloir du boulevard Saint-Martin: c'est un parking pour les autocars qui transportent les spectateurs des théâtres voisins. Celui du boulevard Saint-Denis: c'est un moyen pour faciliter l'accès des voitures au boulevard Sébastopol. Ceux des boulevards Bonne-Nouvelle, Poissonnière et Montmartre: c'est une réserve de places pour le stationnement sauvage.

Depuis le 2 avril dernier, le 20 fait l'objet d'une surveillance analogue à celle exercée sur le 54 l'année dernière. Trois équipes de deux personnes, un gradé en uniforme et un civil de la brigade de surveillance, sont présentes l'après-midi sur l'itinéraire de la ligne. Avant l'été, les équipes de la brigade dressaient en moyenne plus de deux cents procès-verbaux d'infractions par semaine pour stationnement aux points d'arrêt ou dans les couloirs. Si le bilan concret de l'opération « 20 » est encore difficile à établir, son impact psychologique n'est pas négligeable, surtout envers les machinistes qui éprouvent souvent le sentiment qu'on les laisse se « débrouiller » avec les voitures qui envahissent les couloirs.

« A moins de construire des murailles ou d'équiper les bus avec des étraves de chasse-neige, je ne vois guère d'autres solutions pour rouler dans les couloirs... Tous les cent mètres, il faut mettre le clignotant et déboîter pour sortir du couloir à cause d'une voiture ou d'une camionnette mal garée. Les automobilistes ne nous font pas de cadeau et on doit souvent forcer le passage sinon on reste bloqué. Ailleurs, il faut faire attention à ceux qui prennent le couloir pour doubler par la droite... On finit par rouler à cheval sur la bande, mais on se fait klaxonner et engueuler par tout le monde... Certains jours on en a tellement marre qu'on se retient de tout laisser tomber et de plaquer la voiture au milieu du Saint-Michel ou du Sébastopol. Demandez aux collègues, vous verrez ! »

Les collègues de ce machiniste du 38, comme ceux de nombreuses autres lignes, sont d'un avis voisin. « Faire respecter les couloirs » voilà le leitmotiv de RE. Pour les machinistes, le non respect des couloirs est une cause d'énervement, de tension nerveuse et de fatigue qui accroissent les risques d'accrochages. Pour les gradés, le non respect des couloirs est une des causes



« Le 20 devrait être une ligne phare du réseau RATP ! »

majeures de retard et d'irrégularité. Selon Lucien Gorse, chef de ligne du 63, « l'expérience du séparateur sur le quai Saint-Bernard donne d'assez bons résultats. Les bus passent bien et l'approche du carrefour à l'entrée du Pont Sully est dégagée ». En serait-il de même ailleurs, L. Gorse semble plus septique. « Sur le quai Saint-Bernard, il n'y a pas de riverains ni de commerçants ». Bref, attendons de voir ce qui va se passer sur le PC avant de juger !

Reste un éventuel renforcement de la surveillance, solution mise en avant par une majorité de machinistes. « Pourquoi voulez-vous que les automobilistes s'en fassent, ils ne risquent rien... la Police s'en fout et nos gradés sont bien planqués ! » Tel un diable sortant de sa boîte, C. Gravellat réagit vivement « Je sais que

beaucoup de gars sur ligne pensent cela. J'ai été machiniste et je comprends leurs réactions, mais il ne faut pas généraliser. Nous avons d'excellents rapports avec les commissariats du sixième et du quatorzième arrondissement par exemple. Les gardiens de la paix exercent une surveillance assez efficace des couloirs sur le boulevard du Montparnasse... Rien n'est parfait et les jours de marché à Port-Royal, le 91 et le 83 prennent du retard, mais de là à faire systématiquement la chasse aux commerçants qui stationnent dans le couloir, il y a un monde(5)... Quant aux gradés, pas question de les envoyer au casse-

(5) Début octobre, le Conseil de Paris a voté les crédits permettant d'aménager le stationnement de telle sorte que les véhicules des commerçants du marché Port-Royal ne soient plus sur la chaussée.



Indiscipline des automobilistes et insouciance des piétons : le lot quotidien des machinistes.

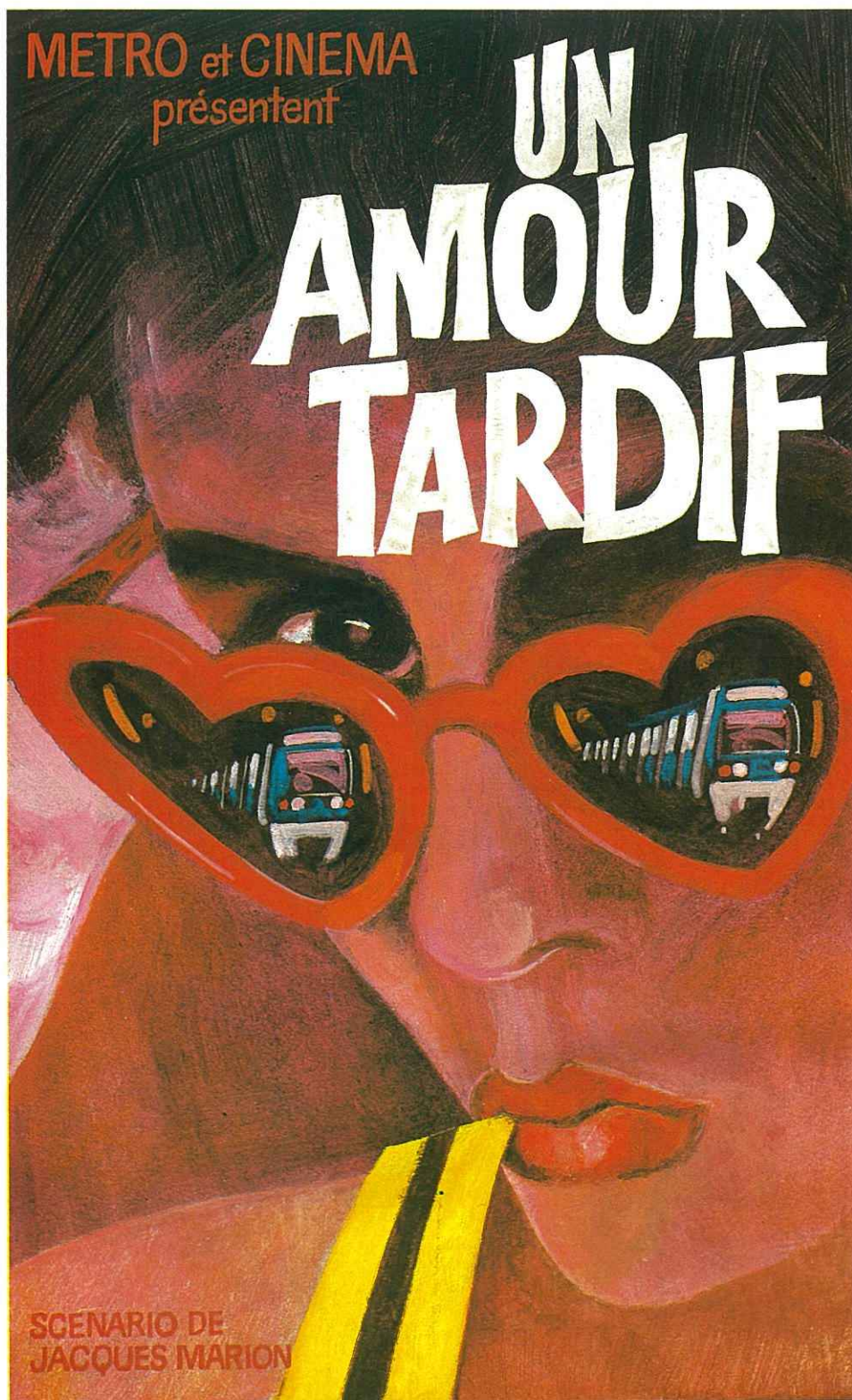
pipe en leur demandant de verbaliser seul quand ils sont sur ligne. C'est pourquoi nous organisons de temps à autres des opérations coup-de-poing, dans les endroits les plus difficiles »

Le Brun passe pour un dépôt en pointe dans ce genre d'opérations qui provoquent des réactions diverses parmi les gradés. « Ce sont des opérations lourdes qui dégarnissent le dépôt et en cas d'accident, ce n'est pas facile de nous joindre ». Mais derrière ces objections techniques se cachent des réticences profondes sur la finalité même des opérations. « Notre boulot, c'est d'abord un travail de régulation des bus. Nous ne sommes pas là pour nous substituer à la Police. Vis-à-vis du public, nous passons pour des enquêteurs ou des gardes-chiourmes à casquette. C'est finalement l'image de la RATP qui en prend un coup ! ». D'autres gradés ont une attitude plus pragmatique. « Quand une ligne perd quotidiennement plusieurs tours à cause du stationnement dans les couloirs, vis-à-vis des voyageurs et des machinistes, on doit tenter de faire quelque chose. Ça ne nous amuse pas de verbaliser, au contraire, mais si à la vue de nos casquettes quelques automobilistes partent se garer un peu plus loin, ça permet aux bus de passer un peu mieux. Une voiture qui roule dans un couloir est encore préférable à une voiture qui stationne pendant des heures avec une contravention sous l'essuie-glace... Mais, pour être efficace, il faudrait occuper le terrain et seule une brigade spécialisée pourrait le faire, surtout si elle disposait de moyens d'enlèvement rapides des véhicules les plus gênants. »

Accentuation de la surveillance et de la répression est-ce vraiment suffisant ? « C'est le comportement des gens qu'il faudrait changer. Sur le 63 » reconnaît L. Gorse « j'ai souvent des problèmes rue des Ecoles avec les clients du Vieux Campeur. Voici quelques temps, le patron du magasin avait décidé de rembourser les frais de stationnement à ses clients pour les inciter à aller au parking souterrain voisin. Aucun résultat, sauf pour quelques petits malins qui garaient leur voiture dans le couloir et qui se faisaient ensuite rembourser le prix du stationnement... Les fameux couloirs verts créés par Chirac pour les vélos ne sont pas plus respectés que les nôtres. Plus qu'une question de réglementation et de discipline, c'est une question de courtoisie et de respect des autres. » Malheureusement, ces qualités sont fort rares à six heures du soir sur le bitume parisien.

C. C.

(4) À Paris, les livraisons sont autorisées dans les couloirs jusqu'à 13 h.



METRO et CINEMA
présentent

UN AMOUR TARDIF

SCENARIO DE
JACQUES MARION

Nés de ce même siècle, métro et cinéma avaient tout pour vivre ensemble une longue histoire d'amour, élevés et grandissant dans le même contexte social, politique, culturel et parisien. Cela n'a pas été le cas, même si, après soixante-dix années de bouderies, ils la vivent enfin.

Souvenir, souvenirs...

On sait depuis longtemps que le voyage s'attache à des récits où l'image, qui doit décrire, dévie parfois à l'imaginaire. S'ils ne sont plus aujourd'hui perçus comme une rupture grave par rapport à l'environnement stable qu'on quitte, les voyages, ou simplement déplacements, restent des moments particuliers entre des situations connues (famille/logement, travail,...), où l'individu perd provisoirement une part de ce qui le distingue des autres.

Cet anonymat relatif reste à la fois inquiétant et attirant, modifiant ainsi la perception toute rationnelle des choses.

Bien que considérablement atténuée par la vulgarisation du déplacement, cette sensation demeure encore dans le métro, car on s'y déplace souvent seul, au milieu d'une foule importante, dans un milieu fermé.

Si cela préoccupe les organisateurs du transport (sentiment d'insécurité, mouvement de foule, ...) cela ne peut qu'attirer ceux dont l'activité se fonde sur un nécessaire relais imaginaire, le romancier, le cinéaste, le conteur (journaliste ?).

* * *

On pourrait, pour l'anecdote, situer leurs ancêtres au XVII^e siècle, en 1662 pour les carrosses à cinq sols, en 1685 pour la lanterne magique.

Plus sérieux seront les progrès du XIX^e siècle : pour le cinéma il fallait découvrir la photographie (1829), la persistance des images rétinienne du phénakistiscope (1842), le reflet des miroirs disposés en prisme du praxinoscope (1877), le mouvement de la chronophotographie (1882).

Le métro aura besoin des omnibus (1828), de la traction mécanique (1876), des tramways électriques (1881).

On projettera *L'Arroseur arrosé* en 1895 et l'on ira de « Maillot » à « Vincennes » en 1900.

* * *

« Je t'aime, moi non plus »

L'un comme l'autre susciteront le plus grand engouement dès l'origine. Bien que tout les désignât à un avenir commun, ils restèrent trois quarts de siècle distants.

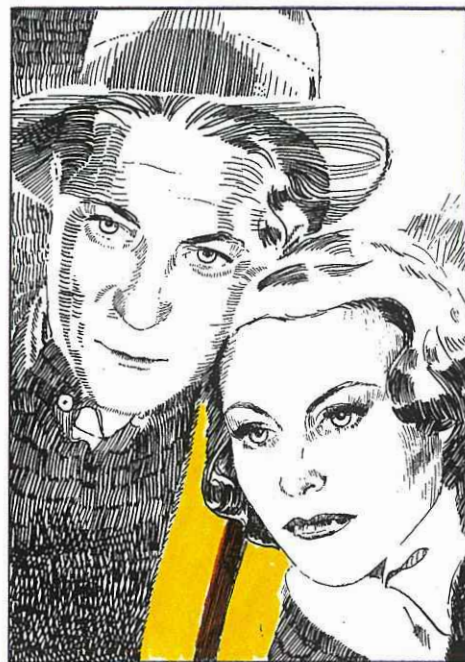
Filmé, le métro ne le fut que rarement et resta le plus souvent muet, figurant ou symbole. Il devait montrer la foule, un déplacement ou situer une époque, lui qui était resté fidèle, sous un Paris que l'automobile modifiait chaque jour, au costume de ses débuts. Il était, dans tou-

Illustration TRIANGLE CREATION d'après « LOLITA » de Stanley Kubrik



D'autant plus encadré qu'il s'agit d'une nouveauté, univers fonctionnel, clos, réglementé, le métro n'a pas la propriété de stimuler l'imagination et n'inspire donc pas les industries qui s'y rattachent. Le cinéma, qui privilégie les marginalités, les milieux ouverts, les individus a-normaux, n'a que faire d'ouvriers en transit à qui il n'arrive rien, ne peut rien arriver.

Il faudra donc attendre une évolution importante – non pas du cinéma mais du métro – pour renverser cette tendance.



« T'as de beaux yeux, tu sais ? Embrassez-moi »

Cinégabin et Métromorgan ont enfin échangé cette réplique dans les années soixante-dix.

La preuve ? Pour les seuls mois de septembre et octobre 1984 la plupart des films sortis sont tournés dans le métro : *Pinot simple flic*, *Tir à vue*, *La Smala*, *Les nuits de la pleine lune*, *Marche à l'ombre*, *La vengeance du serpent à plumes*, et à sortir, *Subway*, *Le Robinson du métro*.

La raison ? Le cinéma, qui ne s'intéresse toujours pas au sort du « domicile-travail », se passionne pour les nouveaux visiteurs du métro et pour les potentialités que leur présence crée.

Depuis 15 ans, ces nouveaux visiteurs sont grosso modo de trois catégories :

- Ceux qui ont bénéficié de l'automatisation des contrôles, et qui n'ont que peu à voir avec la fonction transport : des sans-logis pacifiques aux errants agressifs, des petits délinquants trouvant là le public de leurs exploits aux plus gros, des simplement désœuvrés aux exhibitionnistes, des musiciens amateurs aux professionnels, etc.

- Ceux qui, au fur et à mesure que Paris s'encombra, utilisèrent le métro de façon moins obligée, pour faire des courses, se promener, visiter, utilisant le relâchement des règlements et profitant des améliorations du confort, de l'aménage-

tes les têtes, l'évocation du Paris populaire, celui de Jean Gabin dans *Pépé le Moko* déclarant à sa nouvelle rencontre « Ah, Bon Dieu, tu sens le métro », de celui d'Yves Montand conservant dans *Le Salaire de la peur* son ticket de métro souvenir de Pigalle.

Le plus souvent il n'eut pas plus qu'un strapontin. Notons cependant un film de Maurice Cam, *Métropolitain*. Il embaucha en 1938 des employés de la CMP et enregistra ses prises de vues en accrochant un wagon supplémentaire à une rame qui, presque à l'insu des voyageurs, ralentissait devant l'hôtel du crime entre « Pasteur » et « Sèvres-Leclerc ».

Également, devenu populaire par sa trilogie *Quai des Brumes*, *Hôtel du Nord* et *Le jour se lève*, Marcel Carné en 1945 voulut pour décor central une reconstitution de la station « Barbès-Roches-chouard » – rendue célèbre par l'action du colonel Fabien en 1941 – pour y tourner *Les Portes de la nuit*. La meilleure distribution (Jacques Prévert, Pierre Brasseur, Serge Reggiani, Yves Montand et Jean Vilard) n'évita pas au film d'être sifflé à sa première représentation.

Somme toute, le décor restait aérien ou reconstitué, c'est-à-dire sans progrès depuis que Louis Feuillade avant 1914 l'avait filmé dans plusieurs de ses onze *Fantomas*.

Le constater ne nous renseigne guère encore sur les raisons de ce non-mariage : inadaptation, mode, mépris ?

Une autre chose doit être soulignée : cette ignorance du métro n'est pas le fait du seul cinéma. La littérature agit de même, et la chanson se contente de jouer avec les noms des stations, les malheurs du contrôleur des « Lilas », juste le temps d'un « métinge ».

*
*
*

Rien à voir

C'est probablement dans le métro lui-même, sa nature, son fonctionnement, son environnement qu'il faut chercher la réponse.

Le fait est que, pour assumer sa mission transport, tout est fonctionnel et rien n'inspire la fantaisie. Les stations, couloirs, quais sont identiques. La certitude est apportée par des agents aux fonctions bien précises, qui vous rappellent à l'ordre le cas échéant. Les gens qui entrent viennent pour prendre un train qui les transportera le plus rapidement possible à leur travail ou chez eux.



complexe où tout peut arriver, même King-Kong, qui a changé de fournisseur pour trouver de tout.

Il n'est donc pas seulement un décor de cinéma, mais un véritable acteur qui fait appel aux sentiments les plus divers du public : c'est la rencontre de deux imaginaires.

En tant que décor aussi les progrès ont été considérables. C'est un lieu de mouvement, celui des trains (vous choisissez Sprague, MF 67, MI 79), celui des bruits (signal et fermeture des portes, démarrages), celui des gens, et en grec mouvement se disait bien... cinéma.

C'est un lieu technique, où le cinéaste peut jouer des escaliers et tapis roulants, des caméras de surveillance, des alarmes, des trains de travaux,...

C'est un lieu immense, et où trouver à Paris des surfaces de milliers de mètres carrés libres, éclairées, chauffés et... économiques, pendant 6 heures la nuit.

C'est un lieu varié, lumineux, coloré (un film comme *Subway* a été tourné à « La Motte-Picquet », « Concorde », « Auber », « Châtelet », « Étoile », « Gare-de-Lyon », « Nation », « Les Halles ».



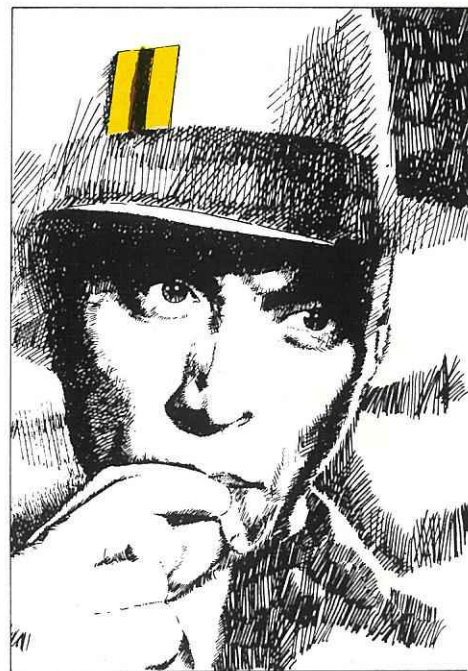
ment des stations pour stationner et circuler différemment. Fournissant une part de la clientèle des premiers, cela amplifie leur venue.

- Enfin ceux qui contribuent à ouvrir le métro sur la ville : commerçants, artisans, animations, etc.

Le métro est ainsi devenu physiquement ouvert et s'est de fait chargé de nouvelles potentialités. Cette opposition permanente de l'attendu et de l'inattendu, du légal et de l'illégal, du voyageur et du non-voyageur, est riche pour stimuler le regard, la surprise, la rencontre possible, le risque, l'aventure, le connu et l'inconnu.

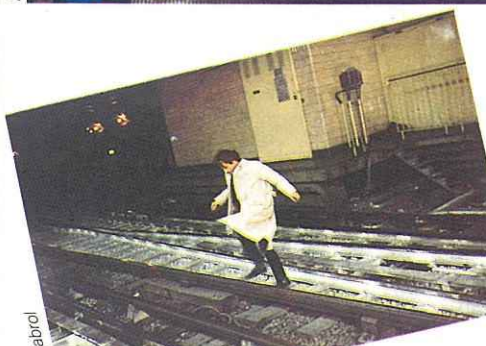
Dans un contexte général de crise, d'évolution des mentalités, des mœurs, où les questions comme la sécurité, le racisme, les institutions sont en toile de fond de nombreux problèmes, le métro est devenu un climat qu'on perçoit avec ses sentiments.

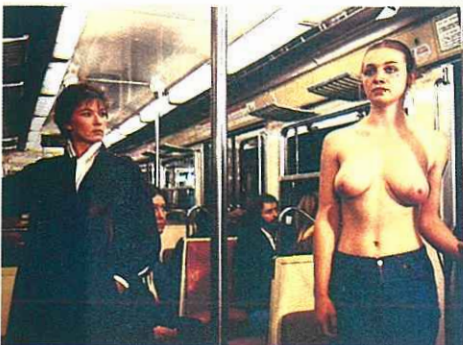
Pour le cinéma il est devenu un lieu



Bizarre, vous avez dit bizarre...

Tous les ingrédients existent donc désormais pour une longue vie commune entre ces deux artistes. Bien entendu le lien à la fonction première qu'est le transport est distant. Mais qui irait voir un film de cow-boys s'ils faisaient leur métier de gardiens de vaches. Armés pour défendre le troupeau, tout devient par contre possible. Marginaux par rapport aux cinq millions de voyages effectués chaque jour, les non-voyageurs sont les sujets du cinéma, soit directement, soit par les sentiments ou situations qu'ils créent.





FIGUREZ-VOUS...

Qu'il faisait très chaud ce jour-là, Porte des Lilas où se tournait un film. Les moustiques s'en donnaient à cœur joie. English spoken, enfin il valait mieux pour une production anglaise.

A 11 heures les vedettes sont arrivées. Un homme, une femme, c'est la vie. Elle, très jolie, lui, simplement beau, ça c'est le cinéma. On s'empresse de leur porter deux « relax » achetés le matin même. Le prix était encore dessus. En attendant leur heure, lui fume quelques cigarettes au nom imprononçable, elle dessine sur un petit carnet le sigle de la CMP peint sur les portes du Sprague.

Du côté technique, beaucoup de monde s'agite. Les néons suspendus ont été doublés de grosses ampoules. Les plaques de station sont recouvertes par deux « Palais-Royal », deux « Poissonnière » laissant deux « Porte des Lilas ». Entre elles, des publicités de l'époque où elles s'appelaient réclames, Lessive Lacroix, Bijoux Murat, entourant une affiche germano-française de la Feldkommandantur. Nous étions en mai 1944. L'après-midi la station était devenue pour moitié « Tuileries », pour moitié « Concorde ».

Les assistants du réalisateur – ceux qui ont des talkies-walkies – s'activent beaucoup, une phrase en français, une phrase en anglais. Ça fait partie du personnage, comme leur déférence envers le réalisateur et leur « agressivité professionnelle » à l'égard des techniciens et figurants. Ceux-là sont complètement « hors du coup ». Arrivés à 7 heures pour le pointage, puis habillés, puis maquillés, ils attendent en s'inquiétant des moustiques.

Dans le dernier wagon, celui des parias, ils sont une douzaine. Un compresseur à essence empesté et fait un bruit important, rendant humoristiques les consignes de « silence, ça tourne ». « Mes » figurants seront ainsi promenés une vingtaine de fois, cent mètres en avant, cent mètres en arrière de la station. Chacun a, à ses pieds ou dans son dos, un gobelet, une bouteille ou un citron. Les costumes loués ont été distribués au hasard des tailles. Dans l'après-midi beaucoup auront délacé leurs chaussures d'époque, et dormiront contre le carreau.

Ils connaissent le nom du film, mais pas le scénario, ni ce que dit la scène en tournage. Un seul – une – connaît le nom de l'actrice principale « Vous ne l'avez pas reconnue », s'étonne-t-elle ? Avec les projecteurs il fait une bonne quarantaine de degrés dans le wagon.

Il y a là de vieux comédiens qui n'ont jamais dit trois phrases dans un film, mais qui prolongent l'illusion. Eux ne s'endorment pas, ce sont des « pros ». Il y a des mères de famille et leurs enfants. Elles recherchent le cachet de 3 ou 400 francs pour 10 heures de présence. Quelques étudiants ou apprentis comédiens s'ajoutent, avec beaucoup d'ambition et peu d'illusions ; eux s'endorment.

Malgré la torpeur, j'arrive à engager la conversation avec une figurante. Le hasard a bien fait les choses : elle a posé pour l'affiche « Opéra c'est par là » et sa sœur pour « Pyramides c'est par là » lors de la campagne RATP pour l'accueil. « Les figurants ? C'est la cinquième roue du carrosse. Comment on le devient ? Par relations. » Elle fait de la danse et du théâtre. « Plus, pour vivre, un peu de photo, de la mode, de la figuration, Pour percer ? Il faut plus que de la chance. » En fin d'après-midi, je l'entendrai négocier l'application des tarifs syndicaux pour dépassement d'heures. Poésie du cinématographe...

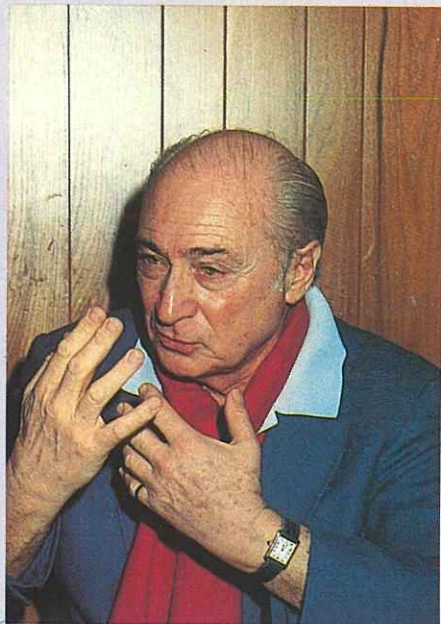
A 14 h 30, pause repas. Les figurants vont dans les cafés alentours ; c'est compris dans le tarif. Les techniciens, les acteurs et le personnel RATP mangent sous un marabout. L'acteur principal a laissé tomber ses bretelles sur son pantalon de velours côtelé, et aussi la chemise. Aurait-il aussi chaud que nous ?

En arrivant à 9 heures j'avais discuté avec l'agent du GMT chargé de conduire le Sprague. « On ne se bat pas pour le faire. C'est de la navette sans intérêt. On préfère notre travail habituel. » Il en était à son 4^e film, ainsi que l'inspecteur qui l'accompagnait.

A 20 heures je comprenais mieux cet enthousiasme mesuré, et j'ai retrouvé cette longueur, l'ennui, cette absence d'événement dans tous les tournages.

J'aurais mieux fait d'aller au cinéma.

J. M.



L'ANGLE DU RÉALISATEUR : GÉRARD OURY

« *Le Crime ne paie pas* », « *La Grande Vadrouille* », « *Le Corniaud* », « *La Folie des grandeurs* », Gérard Oury est l'un des réalisateurs les plus populaires du cinéma français, et il faut toujours 7 chiffres pour compter les entrées à chacun de ses films. Au total 54 millions de spectateurs, record de France. Il a plusieurs fois tourné dans le métro.

Ce 8 novembre, il pleut sur la Seine et la nuit tombe sur le quai du Point-du-Jour à Boulogne. Au numéro 50 les immenses studios où Gérard Oury visionne son dernier film « *La Vengeance du serpent à plumes* » avec Coluche. Nous le retrouvons à la cafétéria devant une tasse de thé.

— C'est important, pour un cinéaste, le métro ?

— Oui, bien sûr. C'est un haut-lieu de la vie de Paris, un lieu qui dégage un mystère et un charme très particuliers, où des milliers de choses se sont passées et se passent. C'est pourquoi les cinéastes s'y enfoncent. Il est totalement fondu à la ville de Paris, et son parfum me reste dans les narines depuis longtemps. Plus qu'un décor, c'est un jeu scénique, et un réalisateur de talent peut tout y faire.

— Il peut arriver n'importe quoi dans le métro.

— Non ! Il peut tout arriver, et souvent les choses qui se passent dans la vie sont plus extraordinaires que ce que peut imaginer un scénariste. C'est pourquoi je pars souvent d'un fait divers, comme c'est le cas dans « *La Vengeance du serpent à plumes* ». J'ai entendu ce matin que quelqu'un avait été tué parce que, par vengeance, on avait interverti les arrivées de gaz anesthésiant, dans un hôpital ! Et puis l'histoire de Londres où un policier français teste les services de sécurité anglais en plaçant du plastic dans l'ambassade de France ! C'est inimaginable ! Dans mon film un homme suit Coluche pour le tuer avec un couteau. Coluche mange une banane. Tout le monde pense que la banane va jouer un rôle, ce qui n'est pas le cas. Je surprends ainsi le spectateur, mais le fait divers n'est pas extraordinaire.

— Que pensez-vous de « l'insécurité du métro » ?

— Cela ne m'intéresse pas. Savoir que ça augmente, que ça baisse, ça n'est pas mon problème. Ce qui m'intéresse c'est qu'il s'y est passé toutes sortes de choses, des histoires d'amour, des meurtres, des enfants y sont nés, des choses se sont nouées, dénouées, des choses drôles, tristes, tragiques. Rien que le bruit y est une chose impressionnante. C'est vrai que le métro a changé — et vous avez fait beaucoup pour cela, mais pour moi ça ne change rien. Le métro est tellement imbriqué à la vie des Parisiens qu'il est naturel que les gens inventent des choses qui pourraient s'y passer. C'est un lieu touchant et étrange.

— Vous prenez le métro ?

— Vous savez, j'ai une petite « golf » et je me déplace souvent en voiture. Je prends le métro quand je suis pressé, et quelquefois parce que j'ai simplement envie de m'y retrouver.



Ainsi donc on peut très facilement dans le métro mourir par balles, se trouver nez-à-nez avec une D.S., trouver un corbeau sur un tapis roulant, contempler indifférent une femme nue dans une rame, être dépassé par une motocyclette, etc., au départ rien de beaucoup plus neuf que les églises de Bunuel traversées par des troupeaux de moutons voici quelques décennies, sauf...

Sauf que les réalisateurs ne sont plus des surréalistes et que le talent du métro aboutit à ce que l'imaginaire du cinéma devienne possible, réaliste, vrai. La chanson enfantine de Desnos rythmée par des « *ça n'existe pas* » pourrait être transformée en « *ça peut exister...* dans le métro ».



Une « gueule d'atmosphère »

On pourrait faire une longue liste d'analogies entre métro et cinéma qui ajoutent à ces mécanismes, identiques pour tous, ressentis différemment par chacun : au milieu d'autres personnes que l'on ne connaît pas, qui ne nous connaissent pas, à l'abri de la lumière naturelle qui permet d'évaluer le temps qui passe ou le temps qu'il fait, devant un spectacle dans lequel nous nous investissons plus ou moins, on pourra sourire d'une angoisse ressentie dès qu'on prendra un peu de recul.





Méto- anecdotes de Gérard Oury

« Vous vous rappelez que Jean-Paul Belmondo, dans le film d'Henri Verneuil « *Peur sur la ville* », courrait sur le toit des voitures d'un métro qui traversait la Seine. Belmondo m'a raconté lui-même qu'entre Passy et Grenelle – maintenant Bir-Hakeim – il y avait un appel d'air énorme, pas prévu, qui avait failli le faire tomber. En arrivant à Grenelle, il s'est instinctivement baissé, et a heurté une poutrelle de fer avec le bras. Il aurait aussi bien pu la recevoir dans la tête. Il descend de son perchoir en se tenant le bras, et voit ressortir le brave conducteur du train, blanc comme un linge, qui lui dit : « Ah, monsieur Belmondo, ce que vous venez de faire, moi, je vais vous dire un truc, pour 100 millions je ne l'aurais pas fait. » Belmondo le regarde et lui répond : « Mais moi non plus ! »

« Cette histoire s'est passée sous l'occupation, dans ses conditions particulières. Il y avait une comédienne célèbre de la Comédie-Française qui devait prendre le dernier métro après une représentation au Théâtre-Français. En l'attendant, prise d'un pressant besoin, elle se rend aux toilettes et s'enferme... puis impossible de ressortir. Elle crie, elle hurle, elle avait la voix puissante d'une sociétaire de la Comédie-Française, et arrive un employé au pas traînard, armé d'un balai, qui lui ouvre de l'extérieur. « Madame, lui dit-il, je ne comprends pas que vous n'ayez pas pu ouvrir car c'est très simple et ça marche très très bien. » Il s'enferme avec elle et... impossible de ressortir. Ils y ont passé la nuit, au grand dam de la dame, et l'histoire n'en dit pas plus.

Dans un film on dirait que c'est exagéré. »

LA SENTEUR DE PARIS

« J'aime cette odeur du métro qui est pour moi celle de Paris. Elle me rappelle, quand j'étais gosse, mes rendez-vous de boy-scout à « Muette » et « Mirabeau ». Dans ma vie mouvementée, je garde ces souvenirs. Quand vous passez dans certains endroits, comme la rue de Rennes, sur les grilles de ventilation, vous êtes dans la rue et l'effluve monte : vous êtes dans le métro. C'est une odeur d'enfance qui me prend, même quand je pense à autre chose. Toutes les villes ont une odeur. Je connais bien et j'aime l'odeur très différente de New York. Venise, bien que très belle, sent très mauvais.

Je ne crois pas que les gens qui ont construit le métro de Paris auraient pu imaginer que plus tard il deviendrait ce qu'il est devenu pour chacun.

Il y a un endroit vers la gare de Lyon, tout près de la Morgue, très beau, où je me suis toujours dit que je situerais une histoire d'amour. Le métro y surgit puis rentre sous terre, c'est un très bel angle de prise de vues. »



Acquitté restez assis

Certes on ne peut pas dire que le cinéma valorise le métro à souligner ce qui peut y être mal vécu, en contribuant à renforcer ce mal vivre, à le rendre objectif. En même temps comment l'en accuser ? N'utilise-t-il pas les mêmes procédés en faisant appel aux sentiments généraux et au vécu de chacun lorsqu'il dépeint la tristesse, l'amour, le rire, la guerre ou les vacances ? Quelle que soit la description qu'il fait, le cinéma attire plus qu'il ne repousse. Ainsi on peut penser que, s'il inquiète certains, il en attire d'autres, comme on vient dans un lieu où il se passe encore quelque chose, où l'on peut encore rencontrer l'aventure, un risque calculé ?

D'ailleurs les campagnes de promotion de la deuxième voiture ou du ticket chic n'utilisent-elles pas dans ce but l'exotisme, le surprenant, l'inhabituel ?

On peut donc se réjouir de ce mariage tardif, d'autant plus que le cinéma n'oublie pas d'apporter une animation et une importante obole par son affichage publicitaire dans le métro.

Jacques MARION



Et pourtant, on s'est laissé prendre. Prendre à croire, par exemple, que seuls les acteurs de la scène jouent au milieu des usagers qu'il nous semble presque reconnaître pour les cotoyer chaque jour.

Pourtant ces usagers sont eux aussi des acteurs, des figurants dont chaque geste est voulu, qui sont censés jouer notre rôle quotidien pour nous impliquer mieux dans la crédibilité du film. Le trucage est réussi car autant nous aurions du mal à dire si le film d'un hold-up de banque est ou non proche de la réalité, autant nous avons tendance à dire crédible ce qui se passe (même incroyable) dans le film du métro, puisque nous y sommes par d'autres usagers anonymes interposés. Ainsi l'atmosphère est « obligatoirement » réussie et contribue à rendre crédible le reste du film, qui ne se passe pourtant pas dans le métro.



La Chronique du Conseil

Vendredi 26 octobre : comme chaque mois, les membres du Conseil d'administration se retrouvent autour de la grande table ovale, au premier étage des Grands-Augustins. A 9 heures 15 précises, le président ouvre la séance avec une ponctualité à rendre jaloux un chef de départ de l'urbain.

*
* *

La première partie de la discussion fut consacrée à deux sujets d'actualité : la négociation salariale et l'accord entre *Sofretu* et un cabinet-conseil américain d'ingénierie, spécialisé dans les questions de transports urbains.

Après avoir rappelé qu'en dehors des problèmes salariaux, différentes discussions à caractère social sont engagées sur plusieurs thèmes (modification de la grille des classifications, aménagement du temps de travail...), le directeur général a fait le point des mesures salariales proposées le 23 octobre aux organisations syndicales. Le premier train de mesures consiste en un rééchelonnement des augmentations prévues pendant l'année 1984 (voir *Entre les lignes* n° 76, p. 2). Ces mesures, dont les conséquences se sont faites sentir sur les salaires du mois de novembre, provoqueront un accroissement de 0,9 % de la masse salariale de la RATP en 1984. Un autre train de mesures pourrait intervenir en février prochain, quand l'indice des prix à la consommation pour 1984 sera définitivement connu. Les partenaires sociaux se retrouveront alors pour discuter d'un éventuel ajustement des rémunérations au titre de 1984, en fonction de l'évolution comparative des prix à la consommation et de la masse salariale de l'entreprise.

Concernant *Sofretu*, un des administrateurs s'est inquiété des conséquences sur l'industrie française de l'accord signé avec la société *Lummas Crest*. Cet accord qui va déboucher sur la créa-

tion d'une filiale commune ne va-t-il pas fausser la concurrence entre les industriels français et américains, en privilégiant indirectement ces derniers au travers des propositions faites par UTS ? Le président devait rappeler que la réglementation américaine impose qu'en la matière, au moins 51 % des équipements soient fabriqués aux États-Unis. L'un des buts de l'association est justement de drainer vers les industriels français les 49 % restants. En outre, cela n'exclut pas toutes les possibilités de fabrication aux États-Unis mais, sous licence française, d'une partie des équipements. Par ailleurs, cette association devrait permettre de pénétrer beaucoup plus en profondeur le marché nord-américain et d'accroître ainsi le champ d'investigation des industriels français.

Un coup de balai dans le nettoyage

Le Conseil devait ensuite consacrer une partie importante de ses débats à une réflexion approfondie sur les problèmes du nettoyage à la RATP. A plu-

sieurs reprises, le président et le directeur général rappelleront les enjeux de ce débat : redéfinir les objectifs de la « fonction nettoyage » dans le cadre d'une amélioration des services rendus aux usagers et d'un renforcement de l'attrait du réseau, étudier de nouvelles méthodes plus efficaces et adaptées aux technologies modernes, engager une longue recherche sur les moyens nécessaires pour mettre en œuvre ces méthodes, enfin qualifier le personnel concerné par cette révolution technologique pour lui permettre d'affronter avec succès les transformations de ses conditions de travail.

Comme devait le souligner avec humour l'un des administrateurs : « le nettoyage, c'est actuellement le règne du balai, de la serpillière et du manœuvre ». Chaque année, la RATP dépense 200 millions de francs pour le nettoyage de son réseau. Elle fait appel à 16 entreprises spécialisées qui emploient près de 1 500 personnes, à 95 % d'origine étrangère. La plupart des entreprises concernées sont de taille modeste (quelques centaines de salariés au plus) et elles se contentent le plus souvent de gérer la main-d'œuvre mise à la disposition de la RATP. Cette dernière, par l'intermédiaire des surveillants de travaux du service TB*,

(*) Service de l'entretien des bâtiments, des accès et des ouvrages d'art à la direction des services techniques.

organise le nettoyage des installations et contrôle sa bonne exécution.

La Régie souhaiterait promouvoir la création d'un groupement industriel ayant la taille, les capacités techniques et l'assise financières nécessaires pour prendre en charge l'organisation du nettoyage, en fonction des objectifs définis par la RATP. Il participerait aussi activement aux recherches sur l'évolution technologique des métiers du nettoyage. Ces évolutions sont d'ailleurs difficiles à prévoir car « tout reste à faire ». Afin d'amorcer ces nécessaires transformations, la Régie a lancé avec une entreprise toulousaine, spécialiste de la robotique industrielle, une recherche fonctionnelle sur un robot de nettoyage. Par ailleurs, plusieurs prototypes de machines spécialisées (des autolaveuses) sont actuellement à l'essai sur le métro. Dans quelques mois, *Entre les lignes* vous présentera plus en détail ces différentes expériences.

De très nombreux administrateurs participèrent ensuite à la discussion. Bien qu'il soit difficile de faire une synthèse exhaustive, la plupart des interventions se focalisèrent sur quatre thèmes : la nature juridique du groupement industriel chargé du nettoyage et ses rapports avec la RATP, les conséquences financières de cette réorganisation, le choix des options technologiques et les



Moderniser : le maître mot de la réforme du nettoyage.

La Chronique du Conseil

conséquences sociales des transformations attendues.

Plusieurs administrateurs insistèrent sur la nécessité d'associer étroitement la profession, au travers du Syndicat de la manutention ferroviaire, en veillant à ne pas précipiter le mouvement afin de ne pas compromettre la survie des entreprises pour lesquelles la RATP représente un client privilégié. Tandis que certains administrateurs exprimaient leurs regrets de ne pas voir la RATP s'engager dans la voie d'une large incorporation des fonctions de nettoyage dans les structures propres de l'entreprise, d'autres devaient mettre en avant la nécessité de créer de véritables relations de partenaires entre la Régie et le futur groupement industriel chargé du nettoyage.

Au cours des prochaines années, la réforme du nettoyage aura des répercussions financières importantes. L'effort de recherche à consentir se traduira encore pendant quelque temps par une évolution des dépenses de nettoyage supérieure à celle des autres dépenses d'entretien de la RATP. Mais à terme doit-on s'orienter vers une stabilisation de ces dépenses ou bien être plus ambitieux et profiter des gains de productivité attendus pour diminuer le coût, en francs constants, du nettoyage ? Cette démarche est-elle compatible avec l'effort d'innovation technologique qu'il faudra inévitablement maintenir ? Le débat reste ouvert.

Les nouvelles orientations techniques du nettoyage furent également discutées avec ardeur. Ne néglige-t-on pas les techniques « intermédiaires entre le balai et le robot » ? Si le lavage se prête bien à une mécanisation des tâches, le balayage des accès, le ramassage des papiers ou l'essuyage des sièges, par exemple, s'y prêtent moins bien. Par ailleurs, n'a-t-on pas oublié certaines actions d'éducation vis-à-vis du public (campagnes d'information associant les usagers à la propreté du métro, installation de corbeilles dans les couloirs et dans les trains...). Enfin, plusieurs administrateurs demandèrent que la RATP n'intervienne pas de manière trop directive dans la conduite des recherches et qu'elle étudie les possibilités d'association avec des entreprises, comme la SNCF, confrontées à des problèmes identiques.

Les conséquences sociales des mutations envisagées susciteront de nombreuses réactions.

Depuis la grève de l'automne 1980, les nettoyeurs bénéficient d'une garantie d'emploi. Si le contrat liant la RATP à une entreprise chargée du nettoyage du métro est dénoncé ou s'il n'est pas renouvelé, le personnel de cette entreprise est automatiquement réembauché par l'entreprise qui reprend l'exécution du contrat. Les contrats signés en avril 1981 arriveront à échéance en mars prochain, mais ils seront vraisemblablement prorogés de quelques mois dans l'attente de la mise en place des nouvelles structures. Comment seront alors abordées les questions de reclassement du personnel dans le cadre du nouveau groupement industriel ? Comment sera prise en charge la qualification des nettoyeurs ? Qui assurera leur formation ? Quelles relations doivent s'établir, sur ces sujets, entre la RATP et les entreprises de nettoyage ?

Pour conclure le débat qui avait duré près de deux heures, le président revint sur trois points. Premièrement, les réflexions sur les structures industrielles à mettre en place ne sont pas terminées. Deuxièmement, le choix des entreprises et des solutions technologiques fera largement appel à la concurrence et à l'innovation tous azimuts. Enfin, troisièmement, la Régie ne peut se désintéresser des conséquences sociales des transformations envisagées. La RATP est responsable de son image vis-à-vis du public, ce qui l'oblige nécessairement « à savoir avec qui elle travaille ». Enfin, le président devait terminer en rappelant que « le rapprochement entre utilisateur et concepteur est une tradition du monde des transports... Les orientations présentées ici vont dans ce sens ». Le Conseil ayant approuvé les grandes orientations de la réforme du nettoyage, le

président l'invita ensuite à ouvrir une seconde discussion sur les questions de sécurité dans le métro.

Insécurité : sentiments et réalités

L'actualité de ces dernières semaines, en particulier la polémique autour de l'arrêt de la Cour de cassation de Paris sur les contrôles d'identité dans le métro (voir *Entre les lignes* n° 77, novembre 1984), a réactivé le débat sur les questions de sécurité. Même si les stations n'ont rien à voir avec les coupe-gorges que certains se plaisent à décrire, même si la fréquence des agressions dans les trains s'avère bien moindre que celle dans les rues de la capitale, le métro est devenu un symbole des psychoses collectives du citadin. Encore quelques temps et tous les Parisiens vous décriront

(suite p. 24)

Les hommes, l'événement

Suresnes a son service urbain

Après Saint-Cloud, Boulogne-Billancourt, Rosny-sous-Bois et Deuil-la-Barre (voir *Entre les lignes* n° 76), c'est au tour de la ville de Suresnes d'être dotée d'un service urbain par autobus qui relie depuis le 1^{er} novembre dernier, le quartier République et le plateau de Suresnes en passant par le centre de la ville.

Ce service est assuré par un autobus de type CBM comportant 60 places, du lundi au vendredi toute la journée (de 7 h 00 à 19 h 15) et le samedi matin (de 7 h 30 à 13 h 00) avec des intervalles de 35 à 45 minutes. Cette voiture est équipée d'une rampe rétractable et télécommandable depuis le poste de conduite, afin d'en permettre l'accès aux handicapés physiques circulant en fauteuil roulant.

Dans le cas de Suresnes, c'est le principe de la tarification RATP avec acceptation de la carte orange qui a été retenu : le coût de cette nouvelle desserte étant, bien entendu, à la charge de la municipalité. On espère en moyenne 200 voyageurs par jour ouvrable et 100 le samedi. C'est dire que bon nombre de Suresnois doivent être satisfaits, aujourd'hui de cette nouvelle desserte.

Longue vie à l'Autobus suresnois, autrement dit à l'AS, puisque c'est ainsi qu'il se nomme ! S.F.



RATP-Carrier

La Chronique du Conseil



RATP-Chabrol

La présence des agents RATP : un élément important pour estomper les craintes de certains voyageurs dans le métro.

avec force détails l'agression dont ils ont été victimes dans le métro, exactement comme au XVIII^e siècle, tous les auvergnats évoquaient à la veillée leur rencontre avec la bête du Gévaudan.

Les grandes lignes de l'analyse des problèmes de sécurité, présentées devant le Conseil, ne diffèrent guère de celles que nous évoquions voici vingt mois dans nos colonnes (voir *Entre les lignes*, n° 59, février 1983). En 1984, comme en 1983, le décalage entre les faits et la perception des faits reste très important. Ainsi, ce sont les voyageurs occasionnels qui se déclarent les plus inquiets des risques d'agression dans le métro et qui accordent au phénomène une importance démesurée par rapport à la réalité. L'un des administrateurs devait insister sur la nécessité d'organiser, à l'instar de la campagne « pickpocket », des campagnes d'information visant à éduquer le public en évitant que les gens, par leurs attitudes ou par leurs comportements, encouragent les auteurs d'agressions. « Un minimum de solidarité entre les voyageurs éviterait, par exemple, qu'une simple altercation verbale ne se termine en bagarre ».

Plusieurs administrateurs devaient insister sur la nécessité d'« inverser le sentiment d'insécurité », en développant l'action des forces de police. Actuellement, la surveillance du métro est assurée

par les 350 gardiens de la paix du SPSM** auxquels s'ajoute à nouveau, depuis la mi-octobre, un escadron de gendarmerie, soit 75 hommes. Enfin, les 284 agents RATP de la surveillance générale, par la nature même de leurs missions concourent à renforcer la sécurité des voyageurs. En 1983, les forces de police ont contrôlé près de 400 000 personnes dont 11 000 furent ensuite mises à la disposition des autorités compétentes pour divers motifs (vérification d'identité, situation irrégulière, port d'armes prohibées...). Près de 2 700 voleurs à la tire ont été arrêtés en flagrant délit. Un bilan impressionnant qui explique peut-être depuis un an environ la stabilisation des formes d'agression traditionnelles (agressions avec coups et blessures volontaires, actes de violence envers des voyageurs ou des agents de la Régie...). Seules certaines formes nouvelles de délinquance, comme les vols à l'arraché de bijoux, continuent de progresser.

Peut-on aller plus loin ? Certes, mais il y a des limites. L'exemple du métro de Mexico est significatif. Les agressions sont rares, mais transposées à l'échelle du réseau de Paris, cela équivaldrait à plus de 8 000 policiers et militaires présents en permanence dans l'enceinte du métro et du RER. Ce ne serait plus de la sur-

(**) Service de protection et de sécurité du métro de la préfecture de police de Paris.

veillance mais du quadrillage ! Alors que faire ? Les administrateurs demandèrent à l'entreprise de se montrer imaginative en s'inspirant de certaines expériences tentées sur d'autres réseaux de transport, en ouvrant davantage le métro sur la ville et en accentuant les efforts d'animation et d'humanisation des stations.

En conclusion du débat, le président devait rappeler que la RATP s'attachait avec ses partenaires à cerner les causes d'évolution de la délinquance afin d'en prévenir plus efficacement les ef-

fets. Mais le métro est un des éléments constitutifs de la ville et il serait illusoire de penser qu'il puisse vivre loin des inquiétudes de la cité. La Régie cependant, à travers son attitude, ses hommes et ses compétences techniques, doit tout mettre en œuvre afin d'éviter que le métro ne devienne une caisse de résonance privilégiée où s'exacerbent ces inquiétudes.

Trois marchés pour finir

La séance du Conseil s'est achevée sur l'approbation de trois marchés importants, les deux premiers concernaient des travaux de renouvellement de voie sur le métro urbain et le troisième, la construction d'une partie des ouvrages RATP nécessaires dans le cadre de l'interconnexion ouest. A ce propos, l'un des administrateurs s'est inquiété des propositions anormalement basses révélées par l'appel d'offre. Certains devis présentés par les entreprises sont, en effet, inférieurs de 15 à 25 % aux estimations de la RATP. « De tels comportements risquent de semer le trouble dans le marché des travaux publics et de déboucher sur des dépôts de bilan entraînant des retards dans l'exécution des ouvrages ». Pour éviter de tels déboires, dont la Régie a quelquefois fait les frais, il faudrait revoir les règles de soumission au « moins-disant » des marchés passés sur appel d'offre par les entreprises publiques. Une réflexion intéressante mais qui déborde du cadre du Conseil d'administration de la RATP.

C. C.

Nouvelles brèves

Depuis le 2 novembre, les 29 premiers agents du nouveau corps de contrôle RER sont installés à Châtelet-Les Halles. A partir du 1^{er} mars, 130 agents seront ainsi répartis entre Châtelet et La Défense. Outre les actions classiques de vérification des titres de transport, ces agents auront également des missions de prévention, d'accueil et d'information. Entre les lignes vous les présentera dans un prochain numéro.

• Du 10 octobre au 25 novembre, une exposition sur le thème « Paris et l'Île-de-France à travers le temps : hier... demain » s'est tenue à l'Établissement public d'aménagement de la région de La Défense. Elle avait pour but de

mieux faire connaître Paris et la région Île-de-France.

• La RATP et le Centre culturel d'Épinay-sur-Seine ont proposé une semaine de cinéma muet du 27 novembre au 1^{er} décembre dernier dans plusieurs gares du RER et stations de métro. C'était un événement, du jamais vu dans le métro, avec des expositions, hommages et projections. Dans son prochain numéro *Entre les lignes* reviendra plus en détail sur ce sujet.

• C'est le 12 novembre dernier qu'est devenue effective l'association RATP-TRA, donnant ainsi à la ville d'Aulnay-sous-Bois un nouveau réseau de bus plus dense et plus performant. S.F.

Les hommes, l'événement

CCAS : NOUVEAU CONSEIL D'ADMINISTRATION

Du 15 au 19 octobre, le personnel actif et retraité de la RATP a renouvelé ses représentants au Conseil d'administration de la Caisse de coordination aux Assurances sociales.

Voici la composition de la nouvelle assemblée :

Président

M. Pascau-Baylère, Ingénieur en chef, chef du service des commandes et marchés, représentant le directeur général.

Administrateurs désignés par le directeur général

M. Le Bras, Ingénieur en chef aux services d'approvisionnement.
M. Martinat, Ingénieur, chef de division de la direction des travaux neufs.
M. Bourlès, Chef de division à la direction du réseau ferré.
M. Turbiaux, Ingénieur, chef de division à la direction du personnel.
M. Taché, Ingénieur en chef adjoint à la direction du réseau routier.
Mme Noblet, Chef adjoint de service à la direction financière.
M. Des Rochettes, Ingénieur en chef adjoint à la direction des systèmes d'information et de l'organisation.
M. Gicquel, Ingénieur, chef de division à la direction des services techniques.
Mlle Clomburger, Chef de division aux services juridiques.

Administrateurs élus

1^{er} collège

M. Fournial, Ouvrier de qualification supérieure, Union syndicale CGT.
M. Joly, Ouvrier de qualification supérieure, Force ouvrière.
M. Hebert, Machiniste receveur, Union autonome CFTC-CGC.
Mme Florentin, Chef de bureau principal HC, Union syndicale CGT.
M. Brogniart, Machiniste receveur HC, Union syndicale CGT.
Mme Lucchini, Inspecteur adjoint, Force ouvrière.
M. Binutti, Chef de poste, Union autonome CFTC-CGC.
M. Cherouvrier, Inspecteur principal HC, CFDT.

2^e collège

M. Charprenet, Retraité, Union syndicale CGT.
M. Boucard, Retraité, Force ouvrière.

Une campagne d'un nouveau genre

Du 6 au 17 novembre, une nouvelle campagne d'affichage RATP/2^e voiture - « Graffiticket » - est apparue à Paris et en banlieue sur 800 emplacements.

« Graffiticket » a été réalisé par « détournement » au profit de la RATP des visuels des campagnes de publicité Ricard, Lois, Le Printemps et Kindy. Ces affiches ont été retenues pour leurs qualités visuelles et leur impact auprès du public avec, bien entendu, l'accord des annonceurs et des agences concernés.

La campagne GRAFFITICKET est un nouvel épisode de la saga du Ticket Chic et Choc, entreprise en 1981, qui a créé le ticket comme signe moderne de la 2^e voiture et moyen branché de

maîtrise de la vie urbaine. Son objectif est d'inciter les Parisiens à fréquenter plus assidûment la deuxième voiture par une perception valorisée de celle-ci. C'est pourquoi les campagnes doivent se situer toujours au centre des moyens d'expression culturelle les plus contemporains et les plus novateurs. En récupérant le graffiti, la RATP a épousé l'une des formes d'expression les plus actuelles.

Sous la signature de Futura 2000 se cache un jeune artiste new-yorkais qui a réalisé les affiches de la campagne RATP. Pionnier du courant graffiti, il a apposé dès 1972 sa signature sur le métro new yorkais. Aujourd'hui, Futura 2000 expose ses toiles à Tokyo, New York et... Paris. Quant à la RATP, elle s'approprie ce mouvement... **S.F.**



COMITÉ D'ENTREPRISE

Les résultats des élections 1984 au Comité d'entreprise sont les suivants :

- 15 sièges étaient à pourvoir : 10 dans le collège n° 1 exécution, 3 dans celui de la maîtrise n° 2 et 2 dans le collège cadre n° 3.

- Nombre d'inscrits : **39 363**
 - Nombre de votants : **23 650**
 - Nombre de suffrages exprimés : **22 991**

	Pourcentage des voix			
	1 ^{er} collège	2 ^e collège	3 ^e collège	Total
CGT	39,9	29,3	16,3	35,6 %
FO « exécution »	17,9	—	—	12,6 %
FO ATMIC (1)	3,5	28,3	19,7	9,9 %
CFDT	7,7	14,5	13	9,6 %
Autonome-CFTC-CGC (2)	—	20,7	48,8	8,8 %
Autonome-CFTC (3)	21,8	—	—	15,4 %
Indépendant	9,2	7,2	2,2	8,1 %

(1) FO « exécution » et FO ATMIC (agents de maîtrise, techniciens, agents d'exécution administrative, ingénieurs et cadres) présentaient des listes distinctes dans le collège exécution.

(2) Liste commune présente dans les collèges maîtrise et cadre.

(3) Liste commune présente dans le collège exécution.

	Sièges			
	1 ^{er} collège	2 ^e collège	3 ^e collège	Total
5	1	0	6	
2	—	—	2	
—	1	—	1	
—	—	—	0	
—	1	2	3	
2	—	—	2	
1	—	—	1	
				15

... RUBRIQUES... RUBRIQUES... RUBRIQUES..

Les hommes, l'événement

Le prix du Ticket Chic

C'est le dimanche 4 novembre que s'est couru le premier prix du Ticket Chic à l'hippodrome d'Auteuil. Une occasion de souligner, s'il en était encore besoin, que la deuxième voiture est toujours là où il se passe quelque chose à Paris et en région parisienne mais surtout de prouver que, à chaque course d'Auteuil, ce sont les couleurs du ticket casaque jaune rayée marron qui triomphent. Il existe en effet une ligne de métro et quatre lignes de bus (PC, 52, 123, 244 N) pour permettre aux amateurs de courses d'obstacles de se retrouver sans problème à la Porte d'Auteuil. La deuxième voiture se joue donc bien des obstacles en étant de toutes les arrivées !

Le propriétaire du cheval vainqueur s'est vu offert en récompense une œuvre « ticket » réalisée par César, grand sculpteur-plasticien. S.F.



Animation

Maisons paysannes de France

Une exposition photographique sur la sauvegarde du patrimoine rural en France, réalisée par la RATP en collaboration avec l'Association « Maisons paysannes de France », sous le patronage du ministère de l'Urbanisme, du Logement et des Transports et du ministère de l'Environnement, se tient depuis le 9 novembre dernier et jusqu'au 31 décembre en gare de Châtelet-Les-Halles.

L'exposition présente 120 photos avec des effets de « zoom » sur les erreurs à ne pas commettre en matière de restauration, elle s'appuie sur les thèmes développés par l'Association, c'est-à-dire :

- informer sur les différents types de construction et de matériaux rencontrés ;
- sensibiliser le public devant les maisons en ruine ou pire, défigurées par une restauration non appropriée ;
- et enfin, mobiliser et intervenir.

Une permanence est assurée sur les lieux-mêmes de l'exposition. S.F.



Animation

La formation professionnelle dans le métro

« Trouver votre voie dans le métro » : au-delà du bon jeu de mot, c'est une véritable campagne d'information sur la formation professionnelle qui s'est déroulée jusqu'au 27 octobre dans la salle d'échanges de Châtelet-Les Halles.

Tous les jours, de 12 heures

à 20 heures, les jeunes ont pu apprendre où et comment se former dans leur région ou dans leur quartier, grâce à cette exposition mais aussi à des conseillers présents en permanence pour répondre aux questions des jeunes et essayer de les orienter vers la formation ou la solution la plus adaptée à chaque cas. Des débats avec des personnalités nationales ont été organisés. Tous les jours, en fin d'après-midi, il y a eu un événement sur le thème de

l'exposition et le public y a été directement associé.

La Délégation régionale de l'Ile-de-France et la RATP ont en effet voulu démontrer que formation professionnelle n'est pas obligatoirement synonyme d'ennui et que tout jeune sorti de l'école et sans travail peut espérer trouver une solution appropriée à son problème.

Pour la première fois, les radios locales se sont associées à

cette campagne lancée par les pouvoirs publics. Une quinzaine d'entre elles, dont la zone d'écoute recouvre toute la région d'Ile-de-France, ont organisé chacune sur un modèle commun trois séries d'émissions. Jeux et musique ont mobilisé les jeunes. Le message qui a été transmis a été « dans votre quartier ou dans votre région, des possibilités de formation existent : nous vous indiquons où et qui s'en occupe ». S.F.



RATP-Chaoui

Dimanche en photos

Novembre... mois de la photo. Pour participer activement à l'événement, la RATP a mis à la disposition des passionnés de photos un autobus spécial qui durant quatre dimanches leur a donné rendez-vous à 15 heures à l'Hôtel de Ville. A son bord, un photographe connu. Ce fut le 28 octobre Lucien Clergue ; le 4 novembre Guy Le Querrec ; le 12, Helmut Newton et enfin le 25, Michel Delebarde.

Au cours de ces après-midi, des animations se sont succédé tandis que le photographe donnait tous les renseignements désirés aux intéressés. Le but de la manifestation : la visite de l'exposition consacrée à Paris au photographe présent à bord du véhicule et une autre exposition choisie par chacun d'entre eux.

L'opération a été patronnée par les Affaires culturelles de la Mairie de Paris, le petit journal de Télérama et Radio 7. S.F.



RATP-Marguerite

.. RUBRIQUES... RUBRIQUES... RUBRIQUES..

Animation

Ayez le réflexe « fleur bleue »

Avertir sa Caisse d'allocations familiales de tout changement dans sa vie, c'est cela avoir le réflexe « fleur bleue », tel était également le conseil de la Caisse d'allocations familiales venue à la rencontre des voyageurs du métro aux stations Nation et Miromesnil du 23 au 27 octobre dernier.

Une suggestion donnée sous forme de mimes au travers de quatre scènes symbolisant la vie et l'évolution d'une famille et pour lesquelles les Caisses d'allocations familiales peuvent intervenir : emménagement d'un jeune couple, naissance d'un premier enfant, service militaire, chômage, etc. Les mimes ont été réalisés par la troupe Memory Movement Theater, disciples du mime Marceau.

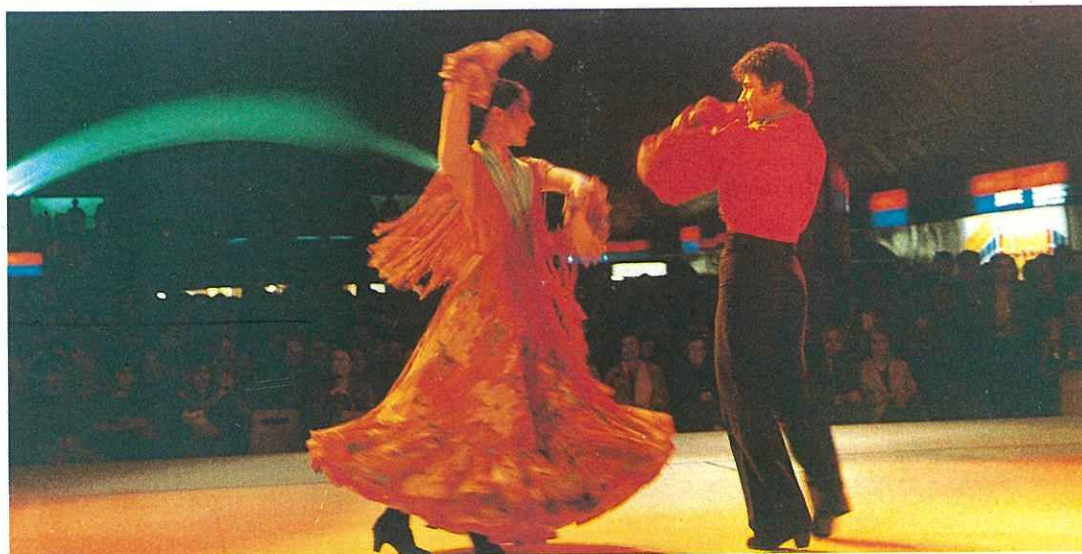
Outre Miromesnil et Nation où se sont tenus en permanence des conseillers, les 35 cabines de quais et les 25 bureaux d'information ont participé à l'opération en tenant à la disposition du public des dépliants d'information.

Cette manifestation entraine dans le cadre d'importants efforts d'information réalisés par la Caisse nationale d'Allocations familiales depuis plusieurs années à l'intention des familles. C'est pourquoi, parallèlement à cette opération, les trois chaînes de télévision ont diffusé du 15 octobre au 30 novembre, un film publicitaire sur le thème « Chacun sa vie, chacun ses droits », symbolisé par la fleur bleue. S.F.



Le théâtre à Auber

Un nouvel exemple de spectacle à Auber, s'il en était encore besoin. C'était le 18 octobre dernier, dans le cadre d'une représentation donnée jusqu'au 27 octobre au TMP de Châtelet, le ballet espagnol Antologia, le chœur de l'Université polytechnique de Madrid et l'orchestre de chambre lyrique de Madrid présentaient un grand spectacle lyrique espagnol «Antologia de la Zarzuela». S.F.



Animation

Thierry Le Luron à Auber

C'est le 6 novembre dernier que Thierry Le Luron s'est produit, pour une représentation exceptionnelle, en gare RER d'Auber. Ce fut une heure pour faire connaissance avec les dernières imitations de cet artiste de choc. S.F.



Courrier

Aveugles accompagnés d'un chien-guide

Suite à des demandes formulées par des associations d'aveugles et de maîtres de chiens-guides, visant à faciliter l'utilisation des transports par les aveugles accompagnés d'un chien, la RATP convaincue de leur bien-fondé, a modifié, en deux étapes, la réglementation afin de pouvoir y répondre favorablement.

Levée de la restriction horaire pour les chiens-guides

Courant 1982, la RATP recevait cette lettre du ministère des Transports : « Notre attention a été appelée par l'association « Promotion et Techniques du chien-guide d'aveugle » sur le problème que pose l'accès des chiens-guides sur les réseaux RATP aux heures de pointe. Cette restriction est pénalisante pour la quarantaine de personnes atteintes de cécité qui travaillent en région parisienne et qui ne se déplacent qu'avec l'aide de ces chiens. Elle est de nature à remettre en cause leur insertion sociale et professionnelle. Cette interdiction est d'autant moins admise que l'accès des chiens-guides n'est soumis à aucune restriction horaire sur les lignes du RER exploitées par la RATP et sur l'ensemble du réseau SNCF. Nous attachons un intérêt tout particulier à ce que des solutions adaptées aux besoins de déplacement des plus défavorisés soient trouvées... »

Voici quelles étaient, en

1982, les données du problème soulevé par cette lettre. Tout d'abord, si les chiens-guides d'aveugles ont toujours été admis sans restriction horaire sur les lignes du RER/RATP, c'est parce que les chiens de forte taille y sont acceptés pendant toute la durée du service, ceci dans un souci d'harmonisation avec la SNCF.

Par contre, la réglementation du métro et des autobus interdit formellement l'admission des animaux, sauf s'ils sont de petite taille et enfermés dans des paniers ou des sacs tenus par leur propriétaire de manière à ne pouvoir ni salir, ni incommoder les autres voyageurs. Cette interdiction se justifie par les problèmes d'hygiène et de sécurité qui se poseraient. Pour des raisons humanitaires, la RATP a dérogé, il y a une dizaine d'années à cette interdiction en faveur des aveugles accompagnés d'un chien. Cette mesure était cependant limitée à certaines heures de la journée pendant lesquelles le trafic est modéré et les risques d'accidents par conséquent moins importants, soit de 9 h à 17 h et après 20 h.

Durant toute cette période, la RATP a pu constater l'excellent comportement des chiens-guides. Pour cette raison, et aussi en regard de leur faible nombre, elle a pu décider de lever cette restriction horaire, malgré les éventuels incidents qui engageraient sa responsabilité de transporteur. Cette décision fut mise en application en juin 1983.

Une carte d'identité

En contrepartie de cet élargissement, il est apparu utile à la RATP, en particulier pour le personnel d'exploitation, de pouvoir reconnaître avec certitude les vrais chiens-guides. En réponse, la Fédération nationale des clubs et écoles de chiens d'aveugles et l'Amicale des maîtres chiens-guides d'aveugles ont alors créé une carte d'identité pour le maître et son chien : « Suite à votre demande en vue de l'authentification de la qualité de chien-guide, nous vous proposons de faire connaître à votre personnel concerné l'existence de cette carte. Nous devons, par ailleurs, ajouter que, lors de l'éducation d'un chien d'aveugle par une personne voyante, il est indispensable que le moniteur habitue le chien à avoir un bon comportement dans les transports. Aussi nous suggérons-nous que ces éducateurs possèdent eux aussi une carte d'identité spéciale.

La RATP a retenu cette possibilité d'authentification des chiens-guides proposée par la Fédération nationale des clubs et écoles de chiens-guides d'aveugles qui regroupe la quasi-totalité des établissements chargés de la formation de ces animaux et qui est reconnue d'utilité publique. La « carte d'identité du chien-guide d'aveugle et de son maître » comporte, au recto, le nom, l'adresse et le numéro de la carte d'invalidité du maître et, au verso, les caractéristiques du chien et le nom de l'école responsable de sa formation.

Dans l'esprit de ses créateurs, cette carte d'identité répond à un double objectif : d'une part, faciliter l'admission de l'aveugle en lui offrant un moyen de justifier sans contestation possible de la qualité de son chien vis-à-vis du personnel RATP – voire de voyageurs qui pourraient s'inquiéter de la présence de cet animal ; d'autre part, éviter la prolifération d'animaux non éduqués qui, par leur comportement dangereux, risqueraient d'amener la RATP à remettre en cause la dérogation accordée.

En ce qui concerne les éducateurs et les chiens en apprentissage, la RATP a, là aussi, donné satisfaction à la demande qui lui a été faite. En effet, si jusqu'à présent, pour d'évidentes raisons de sécurité, elle a toujours répondu défavorablement aux demandes d'admission de chiens de forte taille présentées par des voyageurs voyants – notamment par des maîtres-chiens travaillant dans des entreprises de gardiennage, pour lesquels une autorisation aurait pourtant été professionnellement justifiée –, en revanche, il lui a paru difficile d'opposer le même refus à un organisme dont la requête s'inscrit dans la suite logique des mesures déjà prises pour les aveugles. Bien mieux, les risques supplémentaires d'incidents qui auraient pu résulter de l'extension souhaitée seraient plus que compensés, lui a-t-il semblé, par la meilleure garantie offerte par des animaux ayant été accoutumés, dès leur formation, à l'utilisation des trans-

Courrier

ports en commun. C'est pourquoi la RATP a décidé d'admettre les chiens dans le métro et les autobus sur présentation, par leur moniteur, de la carte d'identité provisoire délivrée par la Fédération qui se distinguera de celle de l'aveugle par la mention « éducateur-carte provisoire. »

Cette admission a posé toutefois, sur le plan tarifaire, une question de principe. En effet contrairement aux chiens-guides en exercice, dont l'admission a pu être consentie gratuitement au titre d'accompagnateurs d'aveugles, aucun point de la réglementation n'autorise la RATP à accorder la gratuité aux chiens-guides en apprentissage, conduits par des personnes ayant conservé l'usage de la vue. En revanche, son système tarifaire, à l'instar de celui de la SNCF, prévoit un mode de taxation propre aux chiens de forte taille, transportés sur le RER moyennant le paiement d'un billet de 2^e classe demi-tarif correspondant au parcours à effectuer. Ce demi-tarif a été, par analogie, étendu aux autres réseaux - métro et autobus - à l'intention des seuls chiens-guides en cours de formation par un moniteur titulaire de la carte de la Fédération. Bien entendu, les moniteurs paient le prix de leur place comme des voyageurs ordinaires.

Cette disposition s'inscrit dans la politique d'aide aux handicapés menée par la RATP depuis plusieurs années conformément aux orientations ministérielles.

C.N.

Bloc-notes

• La naissance de l'Amicale des retraités des pays de Loire a commencé en avril 1984 devant un méchoui agrémenté des vins des pays de Loire. On a chanté, raconté des histoires et dansé. Depuis, deux réunions - en mai et en septembre - ont permis aux retraités de la RATP de se retrouver.

Pour continuer et entretenir cette amitié chaleureuse, l'association organise, fin avril 1985, le méchoui annuel, à l'image du précédent, et amélioré. Amis de la région et d'ailleurs, venez vous joindre à elle !

Pour tous renseignements, s'adresser au président de l'amicale : M. Alphonse Pallusseau, 18, La Joussinière, Brains, 44830 Bouaye. Tél. : (40) 65-41-89.

Une femme avertie...

Pendant la grossesse, deux maladies sont particulièrement redoutables, non pour la future mère, chez qui elles sont presque toujours bénignes, mais pour le fœtus chez qui elles risquent de provoquer ou la mort ou des malformations graves. Ce sont la rubéole et la toxoplasmose.

LA TOXOPLASMOSE

Cette maladie est due à un parasite, le toxoplasme, découvert dans la viande crue (mouton ou bœuf). Ce parasite se reproduit le plus souvent dans l'intestin du chat en émettant des œufs éliminés au fur et à mesure dans les déjections de l'animal.

La femme enceinte peut se contaminer de trois façons : en mangeant de la viande crue ou peu cuite, en prenant soin d'un animal infecté ou en consommant des fruits et légumes insuffisamment lavés ou épluchés qui ont pu être contaminés par les animaux.

Ainsi la prévention de la femme enceinte se résume en deux mots : hygiène et sérologie. Elle doit consommer de la viande très cuite, laver à grande eau tous les aliments souillés de terre, éviter les contacts avec les chats (voire les chiens) et surtout se laver toujours soigneusement les mains avant chaque repas et après avoir manipulé de la viande crue ou de la terre. Parallèlement, des sérodiagnostics effectués à intervalles réguliers permettent de détecter l'apparition d'une infection.

En effet, en cas de contamination, un traitement est heureusement possible, le toxoplasme est sensible à certains antibiotiques et ce traitement évite la contamination du fœtus.

Cependant, toute femme est protégée de la toxoplasmose si elle l'a déjà contractée. Or, en France, les habitudes culinaires sont telles que la contamination atteint presque 90 % de la population urbaine qui possède ainsi des anticorps contre cette maladie. Une future mère a dès lors toutes les chances d'être immunisée, mais il est essentiel qu'elle le sache à l'avance d'où l'intérêt des sérodiagnostics de dépistage. M.-C.B.

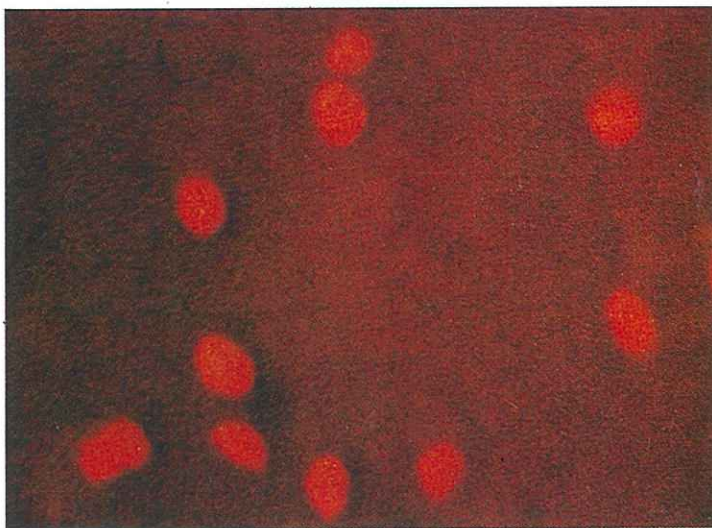
Médical

La rubéole est, vous le savez, une maladie contagieuse extrêmement fréquente qui atteint essentiellement les enfants. En soi, c'est une maladie infectieuse parfaitement bénigne mais, associée à une grossesse, elle peut avoir de graves conséquences sur la formation de l'embryon. La femme est protégée de la rubéole lorsqu'elle l'a déjà eue, mais comme cette maladie remonte à l'enfance et passe souvent inaperçue, il convient de vérifier cette immunité par un sérodiagnostic (1).

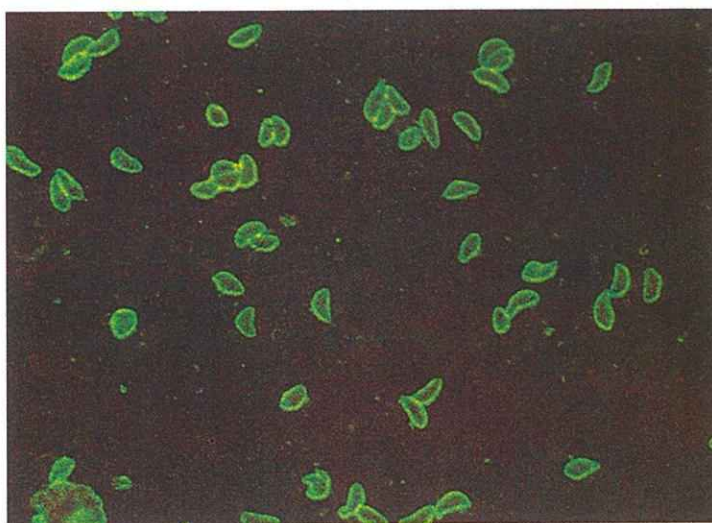
Cet examen est à envisager bien avant l'annonce d'une grossesse, car si les résultats de l'analyse montrent que la femme n'est pas immunisée, il est souhaitable qu'elle se fasse vacciner. Or, la vaccination étant faite à l'aide d'un virus vivant, elle serait dan-

gereuse si une grossesse se déclarait, aussi faut-il l'effectuer lorsque la femme est mise sous une contraception sûre pendant trois mois minimum ou en prolongeant la contraception en cours. En revanche, si la femme est immunisée, elle peut envisager une grossesse sans plus s'inquiéter.

On le voit, la prévention joue ici un rôle primordial. Pourtant, les progrès techniques importants que constituent les examens sérologiques du sang et la mise au point du vaccin contre la rubéole sont encore trop récents pour avoir entraîné une législation préventive suffisamment efficace. Faut-il donner individuellement une immunité aux jeunes femmes en âge de procréer ? Faut-il supprimer la circulation du virus rubéolique par une vaccination de masse des jeunes enfants



Sérodiagnostic de la Toxoplasmose négatif Δ ou positif ▽.



Photomicrographie de Toxoplasma

Médical

comme c'est le cas aux États-Unis ?

La législation française prévoit deux actions de prévention : une sérologie à l'école pour les fillettes de 11-13 ans débouchant en cas de sérodiagnostic négatif sur une vaccination et une sérologie rubéole-toxoplasmose obligatoire pour la femme au cours de l'examen prénuptial.

Toutefois, la législation est largement dépassée par l'évolution des mœurs qui montre une baisse sensible du nombre des mariages et surtout un nombre accru de naissances hors mariage. Beaucoup de couples « échappent » ainsi à la vérification du bilan prénuptial. La législation devra en tenir compte. En attendant, le médecin doit devancer les mesures légales et prendre largement part à la prévention par le biais d'une information à la portée de tous.

Par exemple, de plus en plus de femmes demandent une contraception, le médecin peut trouver là une occasion privilégiée d'informer sa patiente.

L'ensemble des praticiens qui exercent à la RATP ont conscience du rôle important d'information qu'ils peuvent jouer auprès du personnel féminin de la Régie. Aussi tentent-ils de mettre en place un « réseau d'information ». Les jeunes femmes peuvent être alertées dès leur visite d'embauche par le médecin du travail ou lors d'une consultation chez leur médecin de centre et, bien entendu, au centre de planification familiale et en service de gynécologie.

De toute façon, un bon conseil : si vous envisagez une grossesse, consultez votre médecin de centre pour qu'il vous prescrive les deux tests de recherche d'anticorps rubéole-toxoplasmose (l'examen sanguin est effectué au laboratoire d'analyses de Bercy). Si vous n'êtes pas protégée ou si vous l'êtes insuffisamment, le médecin pourra vous conseiller utilement : envisager la vaccination contre la rubéole (à effectuer en dehors de tout risque de grossesse donc sous contraception) et dans le cas de la toxoplasmose, où il n'y a pas de vaccination possible, vous donner les conseils de prévention (cf. encadré).

M.-C.B.

(1) Sérodiagnostic : examens sanguins de recherche des anticorps (substances que l'organisme fabrique quand il est atteint de telle ou telle maladie) qui révèlent si le sujet est immunisé.

USMT

ECHOS DES SECTIONS



Malgré une absence bien compréhensible de neige, la saison de ski a débuté cette saison le 27 octobre à la Croix-de-Berny. En effet, le 1^{er} biathlon d'automne s'y est déroulé le dernier samedi d'octobre. Alors que le biathlon se compose de ski de fond et de tir, celui de l'USMT se composait, et

pour cause, d'une course à pied (5 tours d'un circuit de 1,600 km soit environ 8 km et de 2 tirs couchés et 2 tirs debout à la carabine à plombs à 10 m (1 tir à chaque tour). A cet exercice, Didier Rousset (ASPTT) s'est montré le meilleur (34'26") devant Patrice Aygalenq (BNP - 39'12"), Bernard Fercocq (USNMT - 39'56") 3^e et Pascal Rambaud (USMT - 42'18") 4^e sur 15 participants.



Le biathlon d'automne à Berny le 27 octobre



Au critérium de la Marne, le 14 octobre, parmi d'excellents résultats d'ensemble, il faut mentionner tout particulièrement la 1^{re} place de Bouquet-Delauchaux en deux de couple seniors, la 3^e place de Lamirault en skiff cadettes, la 2^e place de Serve en skiff minimes et la 4^e place de Leprovost en skiff cadets.



Le cyclocross organisé par la section le 4 novembre à Cheptainville (91) a vu la 2^e place en juniors de Thierry Guilmar, la 5^e place de Laurent Le Boité et la 6^e place de David Bouquet dans l'épreuve seniors.



A Caen, le 7 octobre dans une compétition réservée aux minimes et cadets, brillants résultats de Franck Charron 2^e et de Patrick Charron 5^e sur 40 tireurs.

Daurelle 4^e a été le meilleur sabreur du challenge national Pucher le 28 octobre à Villeneuve-Saint-Georges. Ducheix 5^e, Bidart 12^e et Predhummeau 14^e ont permis au club de se mettre une fois encore en évidence.

Le cadet Hervé Carillo a représenté avec brio la France en match international le 28 octobre à Choisy-le-Roi devant l'Italie et l'Espagne.



Legrand, 3 fois champion de France et athlète de haut niveau à la RATP, a signé sa licence à l'USMT. Les noms de nombreux lutteurs vous sont déjà familiers, voilà un nom nouveau que vous apprendrez vite à connaître en lisant les prochains résultats de cette section.

Legrand a été rénové son nouveau maillot en remportant la 1^{re} place en 82 kg du challenge Fournier le 21 octobre. Vainqueur également H. Curi (57 kg), Kizilirmak (68 kg), Kolahi (100 kg) chez les seniors et P. Rouault (57 kg) en minimes et L. Carreras (63 kg) en cadets. L'USMT se classe 2^e de ce challenge sur 27 clubs.



Sept équipes participent aux championnats de la saison 1984-1985. Après un départ hésitant, les équipes ont trouvé un bon rythme et les équipes 1^{res} (masculine 1^{re} série et corporatifs 1^{re} division) enregistrent en octobre et novembre 4 victoires consécutives. Les féminines, en progrès, battent le CQ Savigny et l'A Juvisy. Les corporatifs 3^e division sont 3^e de leur championnat. Les cadets et cadettes font l'apprentissage du championnat avec des effectifs renforcés. L'équipe réserve féminine, formée en début de saison, cherche encore quelques éléments.

Pour vous inscrire à la section ou inscrire vos enfants à l'école du mercredi de 14 h à 16 h, contactez :

Alain Boutet - TB/AS
346 (4747)
Gilles Martin - TB/Études
271-25-35 (7295)
Patricia Pothier - Trésorerie
USMT 241-36-41 (1997).

EN BREF

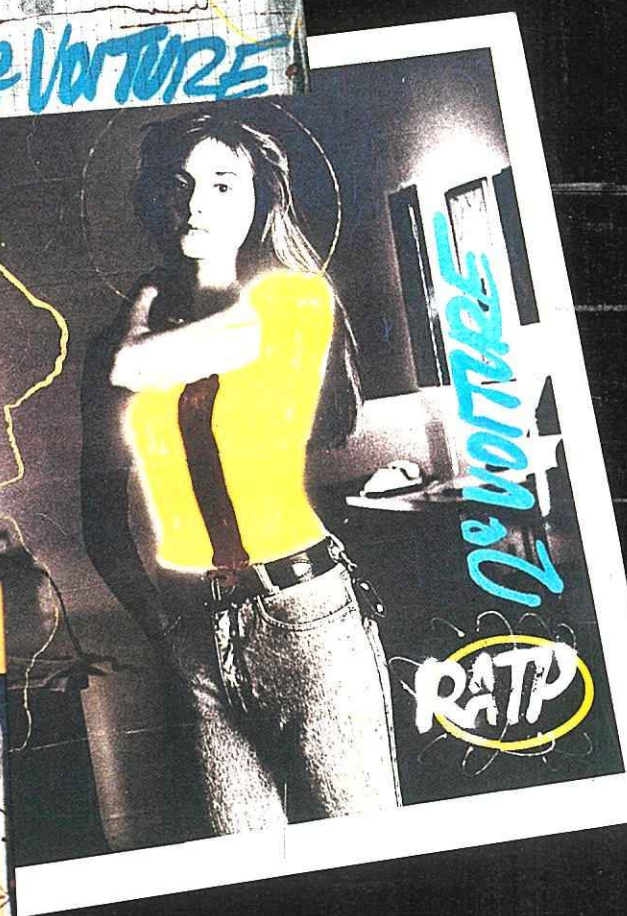
- L'assemblée générale de la section pétanque se déroulera le samedi 2 février 1985 à 15 heures à Netter.
- L'USMT avise ses sociétaires à jour de leur cotisation de l'année en cours qu'ils peuvent prendre leur carte et leur timbre fédéral camping - avec assurance -, moyennant le versement d'une cotisation « section camping » de 30 F pour 1985. Les agents non sociétaires peuvent également bénéficier de ces avantages en adhérant au club. S'adresser à la trésorerie de l'USMT - 159, bd de la Villette - Tél. intérieur 1997.

G. LUCHE



SUR SA PEAU
ÉTAIT MARQUÉ
TICKET.

un **TICKET**, sinon rien.



Les **TICKETS**
ne se cachent plus.

