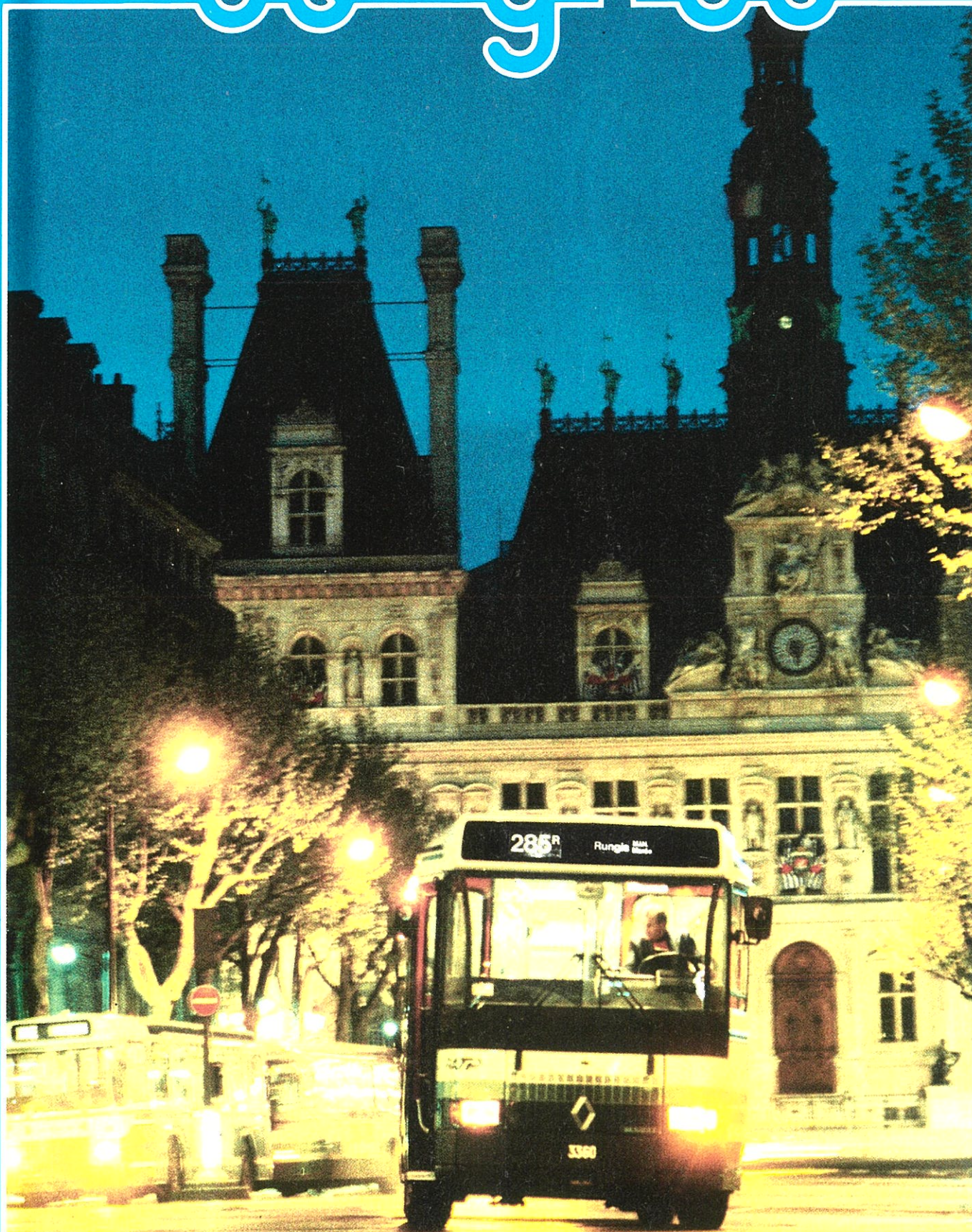


ENTRE

# les lignes



Noctambus

**RATP**



## SOMMAIRE

COUVERTURE :  
RATP - Chabrol

3 Éditorial

4 Les girouettes de bus

6 L'expo de Vancouver

8 Satellibus

11 La Régie  
en cartes postales

13 Bus de nuit

16 Le jeu de l'été

18 Formation permanente  
des conducteurs du métro

21 Le tube du métro

22 Les objets trouvés

25 Actualités

26 La ronde des chantiers

28 Actualités (suite)

31 Sport

Dernière : Anne-Marie Sabatier  
« Montmartre » - Galerie Naïfs et  
Primitifs - Paris-New York.

## ENTRE les lignes

JOURNAL D'INFORMATION  
DE LA RÉGIE AUTONOME  
DES TRANSPORTS PARISIENS

### Rédaction abonnements :

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

### Directeur de la publication :

Pierre Alain Douay

### Coordination :

Alain Malglaive

### Rédaction :

Sylvie Fréchar, Jacques Marion  
Christian Chaumereuil, Pascal Bègue

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

Maquette : Triangle Création.

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



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

### Photographies :

N-Audiovisuel

J. Thomas, P. Michaud.

Centre de Production Audiovisuel,  
(CPA) :

G. Ardaillon, J.-M. Carrier, B. Chabrol,  
G. Gaillard, M. Marguerite, R. Minoli,  
R. Roy, H. Thibault.

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.

# Chers amis retraités

« Souhaitez-vous, une fois en retraite, recevoir encore le journal de la RATP ? » Nous vous avons envoyé ce questionnaire et vous nous avez répondu souvent par un petit mot gentil. Un numéro spécial ne suffirait pas à rendre compte de ces marques d'attachement à Entre les Lignes et à la Régie.

Et pourtant ! Notre journal évoque essentiellement la vie et les changements de l'entreprise. Nous n'avons pas de rubrique particulière sur les mille autres choses qui peuvent intéresser les retraités.

Nous appréhendons un peu les reproches. A 95 % vous nous adressez des encouragements. Merci.

A ce jour, 15 000 réponses positives, soit la grande majorité. Quel sondage ! Comment vous remercier de votre fidélité.

Nous réfléchissons depuis quelques mois à enrichir le journal de pages spécialisées, des informations réservées à tel ou tel groupe de lecteurs.

Votre attachement montre qu'un cahier « spécial retraités » sera tout à fait justifié pour vous qui restez des ambassadeurs de la RATP.

Alors à bientôt.

La Rédaction

## N'oubliez pas le numéro !

Ce raz de marée de réponses ne nous fait pas oublier les autres. Qu'un retraité sur cinq ne souhaite plus ce lien à l'entreprise n'a rien d'extraordinaire.

Mais aussi, on peut imaginer que certaines se soient « perdues », à l'aller ou au retour, ou chez vous entre deux factures ou dans une poche.

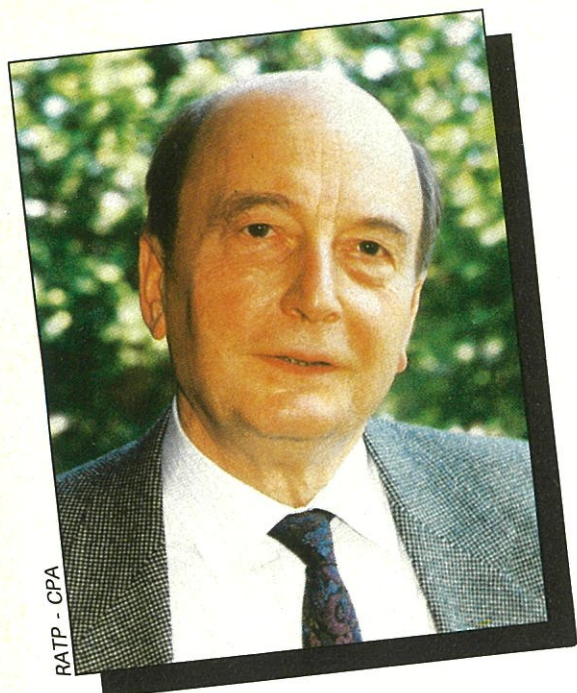
Alors, si vous ne recevez pas le journal en septembre, vous pouvez encore nous écrire. N'oubliez pas de mentionner aussi votre numéro pension.



En page 15,  
notre jeu  
de l'été !







## La double expérience de l'économie et des transports : Paul Reverdy

*AFP - Paris 11 juin (extraits). Né en 1924 (...) énarque et inspecteur général des finances (il) a notamment été directeur des finances et des affaires économiques de la Ville de Paris de 1969 à 1980, avant d'occuper jusqu'en 1983 le poste de Secrétaire général de la SNCF (...). M. Reverdy était chargé, depuis, du contrôle des dépenses engagées au Ministère de l'Économie.*

Nommé Président de la RATP au cours du Conseil des Ministres du 11 juin 1986 sur proposition du Conseil d'administration, Paul Reverdy, Inspecteur général des Finances, a pris ses fonctions le 12 juin.

Il a reçu le même jour les directeurs, l'ensemble des dirigeants de l'entreprise, les organisations syndicales et les journalistes accrédités auprès de la RATP.

Le nouveau Président, qui s'est immédiatement attaché à la préparation des dossiers du Conseil d'administration – et notamment celui du 27 juin, s'adressera dès la rentrée à l'ensemble des agents dans le cadre de l'éditorial d'*Entre les lignes*.

Des différents propos qu'il a été amené à tenir depuis sa prise de fonction, quelques thèmes semblent susceptibles de retenir l'attention.

- La Régie tient une place essentielle dans la vie quotidienne des Parisiens, non seulement parce qu'elle est un moyen de transport, mais aussi parce qu'elle est un immense lieu de rencontre et un facteur fondamental de cohésion entre Paris et sa banlieue.

- Ce très grand service public, parisien et national, ne peut fonctionner que grâce à un personnel de haute qualité, doté de fortes traditions, doué en même temps du sens de l'innovation, et connu dans le monde entier pour ses performances techniques.

- La Régie, qui est d'autre part une entreprise de taille internationale, est une entreprise vivante, tenue en permanence de s'adapter aux rapides évolutions de son environnement urbain et des besoins de sa clientèle.

- Le système des transports en commun que la RATP offre aux Parisiens est un outil de premier ordre. Non seulement, il ne peut pas être question, comme certains semblent le craindre, de « déstabiliser l'entreprise » ou de « brader le service public » mais il faut permettre à cet outil de donner le meilleur de lui-même, et d'offrir un service sans cesse amélioré à tous ceux qui en sont les utilisateurs.

M. Reverdy a en outre indiqué que sa préoccupation prioritaire serait de veiller à la qualité des relations sociales et humaines au sein de l'entreprise, et de faire progresser la réflexion sur les très grands sujets dont dépend l'avenir de la RATP : la place des transports en commun dans la vie de la capitale et sa banlieue, la politique d'investissements, la qualité du service offert aux voyageurs, le financement des transports en commun.

Au cours de son entretien avec les journalistes, M. Paul Reverdy a tenu à saluer son prédécesseur, M. Claude Quin, qui a occupé le poste de Président pendant près de cinq ans, en rendant hommage « à son énergie et à sa conviction ».



## Fabrication des calicots de direction des autobus

**Suivez  
la girouette**



RATP - Dumax

Le coulage de la table de gélatine et la récupération.

Ils travaillent avec des sous-produits de boucherie et de charcuterie. Les Parisiens ne pourraient se diriger sans eux. Peu de gens connaissent leur technique d'imprimerie et peu de machinistes qui pourtant se servent de leur « girouette » à chaque terminus. Il fallait vous le montrer maintenant car de nouvelles techniques frappent à la porte.

Dans un pays minier, on appellerait cela une « salle des pendus ». Mais les héliographeurs (1) de Championnet ne suspendent pas leurs vêtements au plafond. Ce sont des banderolles de sept mètres de long. Pénétrant dans ce bâtiment K où sont fabriquées les « girouettes » d'autobus, c'est ensuite le nez qui travaille. L'odeur est difficile à cerner. Sûrement pas celle de l'imprimerie et de l'encre. Plutôt les effluves d'une salle de sciences naturelles. D'autres choses surprennent, mais on ne sait pas encore quoi.

### Gare aux coups de lune

Rien d'autre ne choque, a priori, dans ce local de reprographie. Deux énormes tireuses de plans, des tables métalliques, un massicot... Le nez nous conduit alors vers une petite « cuisine » ; un bac de cuisson au bain-marie, une cuisinière deux feux, un congélateur, des casseroles suspendues à une poutre, « ça » vient de là. Nous sommes dans un atelier de gélatinographie, une technique d'imprimerie tout à fait classique, même si aujourd'hui elle régresse au profit de la sérigraphie (2).

Pourquoi ce procédé artisanal ? Probablement en raison des caractéristiques des girouettes : sept mètres de long sur soixante centimètres de large, ça ne passe pas en photocopie !

On dit aussi que cette technique d'encrage a été choisie pour résister au clair de lune subi par les autobus garés en plein air et qui effaçait auparavant les lettres ! Après le soleil qui jaunit le papier, le coup de lune blanchit l'encre...

En fait, bien que réputée artisanale et un peu rétro, la gélatinographie est une vraie qualification qui a intégré le progrès général des techniques graphiques. Elle est basée sur une formule chimique que nous n'hésitons pas à vous livrer :  $4 \text{ Fe Cl}_3 + 3 (\text{Fe CN}_6) \text{ K}_4 = 12 \text{ KCl} + (\text{Fe CN}_6)_3 \text{ Fe}_4$ .

Intellectuel non ?

Ce procédé permet d'obtenir des exemplaires de qualité et inaltérables, en plusieurs couleurs, très précis, ainsi que la reproduction sur transparent.

### Gélatine sans eau

Championnet, bâtiment K, 6 h 30 : une minuterie branche le bain-marie qui va réchauffer le mélange.

Il se compose de gélatine charcutière en granulés, d'eau, de fiel de bœuf congelé qui limite l'adhérence, de formol qui durcit et conserve, de glycérine qui garde l'humidité, de nitrobenzène pour atténuer l'odeur et de sulfate de fer pour créer la réaction chimique.

Quand les ouvriers arrivent, l'un s'occupe de préparer le « typon », l'autre la table.

Le typon est un papier recouvert de feroprussiate qui sera exposé à une lampe forte en ultraviolets. La lumière traverse un film polyester portant, en opaque, l'inscription voulue.

La table, environ 2,30 m, est recouverte d'inox et inclinable à 40 degrés. La gélatine est coulée après filtrage grâce à un « broc à bec de canard » sur la table inclinée. Le surplus est récupéré dans une gouttière (voir photo). Une fois la table remise à plat, on déclenche son système réfrigérant pour durcir la pâte rapidement. Un repère est fait au cordeau, pour imprimer droit.

Le typon est ensuite placé sur la gélatine, quelques secondes pour que la réaction chimique se fasse, et déshydrate une partie de la gélatine.

Le reste, c'est de l'imprimerie traditionnelle, basée sur le refus des corps gras par l'eau. L'encre, qui a été préparée et travaillée à la spatule pour avoir la bonne consistance, est étendue au rouleau. Elle se fixe autour des lettres que le typon a laissées humides, sur le reste de la gélatine. Voilà pourquoi les lettres sont blanches sur fond noir (voir photos).

Il suffit ensuite d'appliquer soigneusement le calicot en pur coton apprêté d'une fine couche de plâtre et d'amidon sur l'empreinte et de le pendre pour séchage. Un encrage ne peut imprimer que deux « toiles ».



## Ne perdez pas le Nord

Girouette, tout le monde connaît. Mais pourquoi appeler Girouette la lumière indiquant la direction des bus ? Vous pouvez nous envoyer votre version. En voilà trois :

- Indique la direction du véhicule.
- Certaines girouettes à vent sont en forme de banderolle.
- On les change à la manivelle (de girare : tourner).



RATP - Dumax



RATP - Dumax

gélatine a été impressionnée, par réaction chimique l'encre épargne les lettres et ont conservé leur humidité.

Un encre permet l'impression de deux toiles. Entre chaque opération on nettoie les outils.

## Reconversion

Simple à la description, ces opérations nécessitent un « coup de main », évident à chaque étape. C'est un travail de précision, notamment quand, pour un plan, on utilise cinq ou six couleurs. Il

n'y a pas de « calage » électronique comme sur les machines modernes. Autour de cela, un important travail de préparation, de nettoyage qui évitera les « pétouilles » ou petites taches.

Un calicot de sept mètres et 47 inscriptions en moyenne doit se faire en trois fois, avec un séchage de deux ou trois jours entre chaque. Il restera à tamponner le calicot à l'envers pour que le machiniste puisse repérer la position de sa girouette.

On comprend qu'ils préfèrent, entre toutes les lignes, le Montmartrobus dont la girouette ne mesure qu'un mètre cinquante.

Si elle n'est pas coûteuse en matières premières et en machines, la gélatinographie a cependant du mal à faire face à la demande. Aux 350 autobus neufs chaque année s'ajoutent les modifications de lignes, prolongements, etc. Une table de gélatine ne permet qu'une dizaine de « toiles ». Et on recommence en refondant la gélatine.

Aussi, la réflexion se porte-t-elle vers des techniques plus automatisées de sérigraphie. Une autre discipline d'imprimerie qui nécessite également une formation complète. Cela n'ira pas sans un pincement au cœur, comme chaque fois qu'un artisanat et un savoir-faire disparaissent. En face, il y aura un mieux dans les conditions de travail, d'hygiène et d'efficacité, dans les nouveaux bâtiments de Champignonnet.

Nous vous présenterons alors ce nouvel atelier et les héliographeurs devenus sérigraphes.

**Jacques MARION**



RATP - Dumax

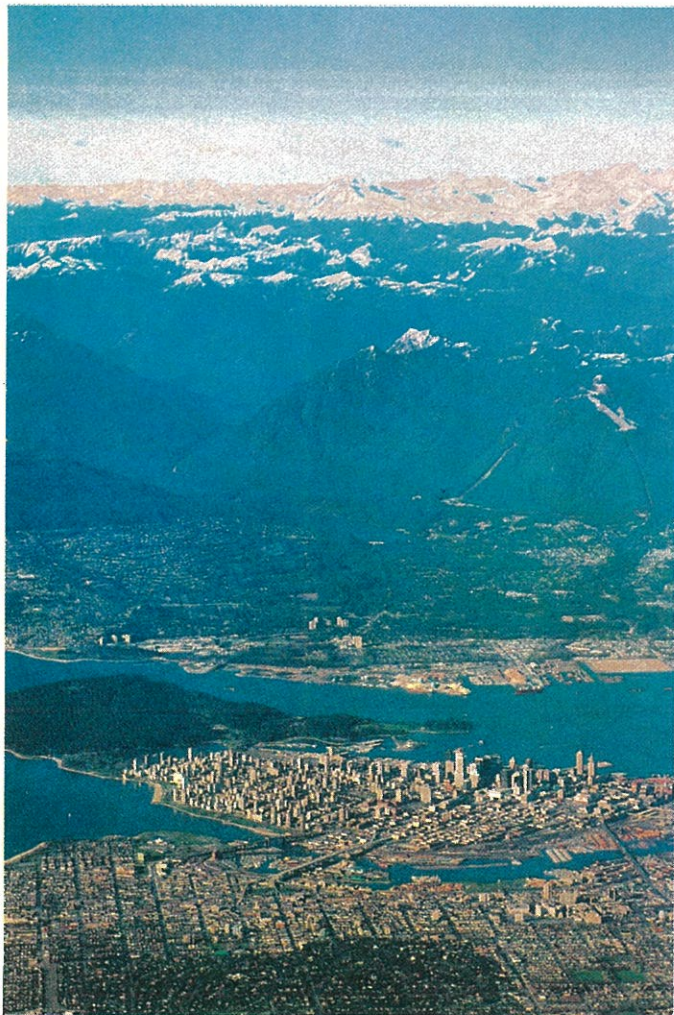
Suspension d'une toile partiellement imprimée dans « la salle des pendus ».

(1) L'héliogravure regroupe les techniques d'imprimerie basées sur l'insolation d'une plaque. Hélios : soleil.

(2) Sérigraphie, technique basée sur l'utilisation d'un écran de soie. Sériculture : élevage des vers à soie.



# VANCOUVER EXPO 86



Exposition  
internationale  
de 1986  
Vancouver,  
Colombie-  
Britannique,  
Canada  
Du 2 mai au  
13 octobre 1986



2 mai – 13 octobre. Des dates à retenir pour la ville de Vancouver. Le monde s'y est donné rendez-vous pour l'une des plus grandes expositions du XX<sup>e</sup> siècle consacrée aux transports et aux communications.

Pendant 5 mois, 7 jours par semaine et 12 heures par jour, plus de 80 participants – pays, provinces, États et entreprises – rivalisent d'imagination et de dynamisme pour présenter un panorama du monde en mouvement.

## Point de rencontre

A Vancouver, on remonte le temps : célébration des réussites du passé, des prouesses du présent et des promesses de l'avenir. Comme l'écrivait un commentateur canadien à l'ouverture de l'exposition : « Rien n'est plus émouvant et instructif pour un enfant que de découvrir en trois dimensions toutes les réalisations humaines en matière de mouvement : des premiers pas de l'homme sur sa vieille planète à ses explorations ambitieuses en grande banlieue de l'univers... »

Du train à vapeur aux avions supersoniques, des grands voiliers aux satellites et des montgolfières aux sous-marins, à Vancouver les toutes dernières techniques du monde des transports et des communications sont présentes.

## Station Louvre

La France, comme les 7 États membres de la Communauté européenne, est présente sur 2 150 m<sup>2</sup> d'exposition.

Transport... communication... deux mots clés pour la RATP. Elle participe bien évidemment à l'exposition. C'est le service des relations extérieures qui y présente les réalisations et plusieurs projets de l'entreprise.

## Vancouver : 10 000 km à l'ouest

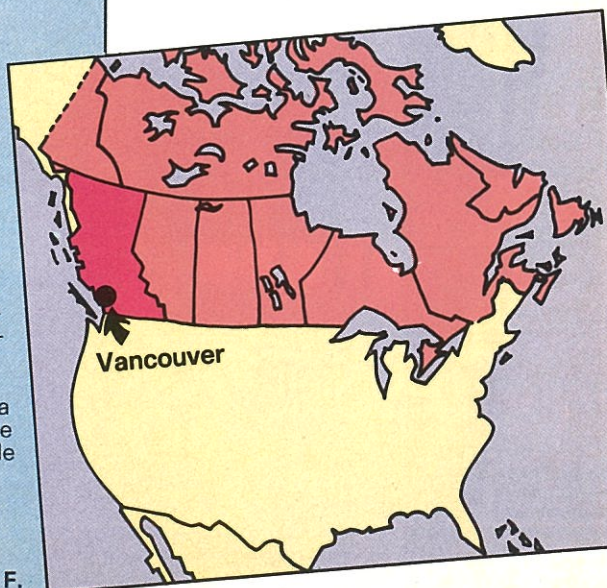
Située sur une presqu'île entre l'océan Pacifique et les Montagnes Rocheuses, Vancouver – avec plus d'un million d'habitants – est la ville la plus importante de Colombie britannique avec le quart environ de la population totale de la province.

Chaque année, elle reçoit des centaines de milliers de touristes attirés par ses parcs, ses plages, ses distractions.

Porte canadienne sur le Pacifique, Vancouver est le port le plus important et le mieux approvisionné de la côte ouest des Amériques. Plaque tournante des réseaux routiers, aérien et ferroviaire, Vancouver est à moins de 50 kilomètres de la frontière américaine, à deux pas de Seattle, et à quelques centaines de kilomètres au nord de Los Angeles et de San Francisco.

C'est une ville en fête qui abrite l'expo 86. Elle célèbre le centenaire de sa création à l'arrivée, voici cent ans aussi, du premier chemin de fer sur la côte ouest. Le choix de Vancouver comme ville d'accueil, c'est aussi une volonté de rééquilibrage entre l'est et l'ouest canadien.

... Vancouver, une ville de contact pour un monde en mouvement...



S. F.



Le premier arrêt, juste à l'entrée du pavillon français, se fait à la station Louvre. Station au nom évocateur, mais qui joue aussi la carte de l'actualité. La station Louvre – sise à Vancouver – affiche chaque quinzaine la même publicité que celle des stations de Paris.

Place aux nouveautés aussi : le système SK (voir *Entre les Lignes* n° 92) – système hectométrique de transport par cabine entièrement automatique – est aussi du voyage. Plus que vu, il est emprunté quotidiennement par les visiteurs du pavillon français. Une façon comme une autre de prouver son bon fonctionnement. On remarque aussi une présentation du VAL, opérationnel à Lille, d'Aramis, en cours d'étude et du SACEM, système d'aide à la conduite, à l'exploitation et à la maintenance, opérationnel début 1987 sur la ligne A.

Au cours de l'exposition, une série de colloques internationaux ont lieu. La quinzaine du 16 au 30 juin a été consacrée aux transports urbains. Philippe Bibal – qui travaille au service des études de la direction électrique – a représenté la RATP. Deux conférences lui ont été confiées : l'une sur SACEM, l'autre sur SK puisque P. Bibal a longuement travaillé sur le projet avec la société Soulé-Kermadec.

Vancouver, un port, une île, une ville nichée entre mer et montagne. Ville centenaire, mais surtout cet été, ville-hôte d'Expo 86. Elle se déroule à une époque privilégiée pour pouvoir observer les évolutions dans le domaine des transports et des communications... Au cours des dernières décennies, nous avons été témoins des progrès qui ont fait reculer les dernières frontières. Expo 86 est le lieu d'échange des connaissances dans ce domaine.

**Sylvie FRECHARD**



## L'expo des records

Deux mois après son ouverture, l'Expo 86 de Vancouver se place déjà sous le signe des records.

- Record d'affluence : des estimations réalisées il y a quelques mois avançaient le chiffre de 15 millions de visiteurs. Aujourd'hui, cela semble bien peu lorsque l'on sait qu'une semaine avant le début de la manifestation, 13 millions de billets avaient déjà été vendus.
- Record de participants : on parlait voici plusieurs années de 30 participants. Ils sont 45 pays ou organismes internationaux, 9 provinces et territoires canadiens et une trentaine de groupes industriels à avoir répondu à l'appel de la capitale de la Colombie britannique.
- Record de travail : la mise en route du projet remonte à deux ans. Il a mobilisé 9 250 personnes en Colombie britannique et 1 600 ailleurs au Canada. De mai à octobre, 27 600 emplois sont générés sur le site et 64 600 dans la région.
- Record d'espace : l'ensemble du site est deux fois aussi vaste que le parc de la Villette ou le parc floral de la Ville de Paris, à l'orée du bois de Vincennes.
- Record de distractions : l'expo est ouverte jusqu'à 22 h. La fermeture quotidienne est marquée par un feu d'artifice. Les restaurants restent accessibles jusqu'à 23 heures et les boîtes de nuit jusqu'à 1 heure du matin. Les plus importants exposants – et cela a été le cas de la France du 2 au 7 juillet – ont leur semaine spéciale marquée de manifestations et de spectacles exceptionnels. Pour la France, la patrouille nationale a sillonné le ciel de la ville, tandis que la musique de la garde républicaine évoluait sur le site. Véronique Sanson... mais surtout Charles Aznavour qui fit ses débuts non à Vancouver mais à Montréal, étaient les représentants des variétés françaises.

19 ans après Expo 67 à Montréal, le Canada – surtout Vancouver – accueille cet été un « Monde en mouvement », 5 000 km plus à l'ouest, sur la côte de l'autre océan.

**S. F.**





Villiers-sur-Marne (SNCF) : base de lancement des Satellibus.

Depuis quelques semaines, deux nouvelles lignes de bus desservent le Val-de-Marne. Baptisées **Satellibus**, ces lignes permettent de sillonner le département sans être obligé de repasser par Paris. Une manière intelligente de tourner pour aller droit !

L'affaire démarre par une lettre du maire de Champigny, adressée à la RATP voici quelques années. Objet du courrier : une meilleure desserte du plateau de Champigny depuis la gare RER. Cette demande ne faisait que refléter les difficultés de transport rencontrées par des nombreux habitants résidant en lisière du plateau de Brie. De Bonneuil à Champigny, la verdure, les guinguettes et les pavillons de meulière ont vite reculé devant les lotissements et les grands ensembles. Le centre d'Ormesson-sur-Marne ou de Sucy-en-Brie ont encore le charme quelque peu « rétro » des anciennes communes des bords de Marne. Mais la Cité Verte ou le quartier de Bois-l'Abbé ont un autre cachet. Par ailleurs, ce secteur du Val-de-Marne se situe à la limite des zones de desserte respectives de la RATP et de l'APTR (1).

### Sofretu en Val-de-Marne

En 1983, la Sofretu réalise, à la demande du Conseil général, une étude de restructuration des lignes de transport en commun du secteur. L'objectif est d'aboutir à une meilleure harmonisation et à une meilleure complémentarité

des dessertes APTR et RATP. Une philosophie de service qui a inspirée l'association TRA-RATP en Seine-Saint-Denis (2) et la constitution du réseau R-Bus dans le Val-d'Oise (3). Malgré des mois et des mois de discussions, un accord analogue ne parvient pas à se concrétiser dans le Val-de-Marne.

Devant cette situation pour le moins figée, le maire de Chennevières entre dans la danse. Intervention auprès du délégué départemental RATP, courriers officiels à la Régie, sensibilisation des instances départementales. Il s'agit d'obtenir une liaison directe entre Chen-

nevières et Créteil. « En théorie nous pouvions prolonger le 208 N (4) jusqu'à Créteil. Pour cela, nous devons traverser un secteur déjà desservi par l'APTR... Cela n'a pas soulevé de difficultés majeures. » reconnaît René Peyrelade, chef de la division RE (5) Sud-Est. « Le 308, qui relie désormais la gare de Villiers à la préfecture de Créteil, figurait dans le plan de restructuration proposé par Sofretu... Le Conseil général a d'ailleurs soutenu activement la création de cette ligne. Le maire de Sucy-en-Brie est même intervenu pour nous demander de desservir la Cité Verte. »

### La bonne occase

La création d'une ligne d'autobus de près de vingt kilomètres, en limite de l'agglomération parisienne est un événement important. Côté routier, on a profité de l'occasion pour avancer d'autres idées. « Nous avons couplé le 308 avec le 306, indique R. Peyrelade. Cette autre ligne, qui va de la gare de Champigny à la gare de Villiers, passe par le plateau de Champigny. C'est un autre maillon de la desserte envisagée par Sofretu... Par ailleurs, le 208 N a disparu et l'itinéraire du 204 (6) a été modifié dans Bonneuil afin d'éliminer les deux courtes antennes qui compliquaient l'exploitation... Ces petites transformations sont presque aussi difficiles à faire accepter que des restructurations de grande ampleur. » Autrement dit, quitte à recevoir des lettres de protestation, autant avoir de « bons » éléments de



APTR-RATP cohabitent sans problème dans ce secteur du Val-de-Marne.



réponse en poche... comme la création du 308 par exemple !

Si à RE on sait saisir les occasions, côté RC (7) on n'est pas en reste ! « Le 306 et le 308 sont deux lignes de rocades » indique Dominique Rode de la cellule de promotion du transport. « Le nombre des déplacements en banlieue ne cesse de croître. C'est d'ailleurs un des axes de la politique de développement du réseau routier (8)... Le réseau bus offre déjà de nombreuses possibilités de liaisons autour de Paris. Il y a quelques années, nous avons réalisé une importante opération de promotion lors de la création du 390 (9) dans les Hauts-de-Seine. Cela conserve malgré

tout un caractère local et les possibilités de déplacement entre banlieues demeurent inconnues du grand public. Nous avons profité de la création du 306 et du 308 pour tenter de visualiser l'idée de lignes permettant de faire le tour de Paris sans passer par la capitale. Nous souhaiterions qu'à terme les principales liaisons de rocade de la RATP possèdent un signe distinctif qui soit une sorte de guide pour le voyageur. Le réseau d'autobus est trop complexe pour qu'on puisse réellement le connaître en détail. En revanche, dans cet ensemble il existe des lignes qui ont un caractère spécifique car elles assurent un service particulier. C'est le cas

(1) Association professionnelle des transporteurs publics routiers de voyageurs de la région des transports parisiens.

(2) Voir *Entre les Lignes* n° 60, pp. 4 à 13.

(3) Voir *Entre les Lignes* n° 84, p. 16 et n° 90 p. 21.

(4) Villiers-sur-Marne (gare SNCF) - Chennevières-sur-Marne (Clément Ader - Les Bordes).

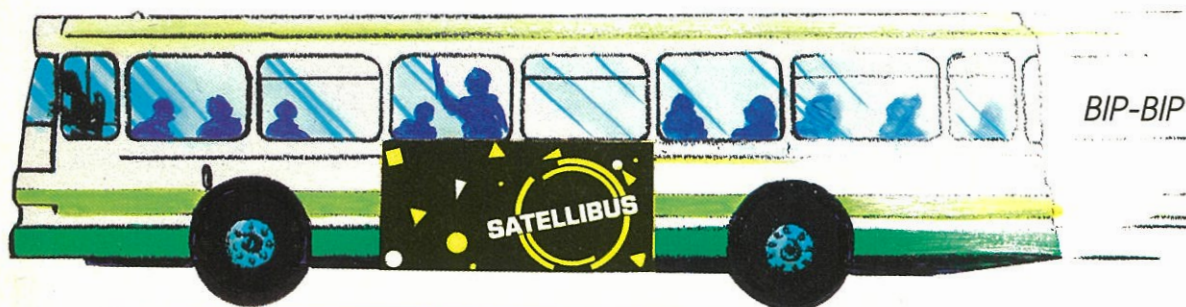
(5) Services de l'exploitation à la direction du réseau routier.

(6) Maisons-Alfort (Les Juilliottes) - Bonneuil (Mairie) et Bonneuil (République).

(7) Service des études d'exploitation à la direction du réseau routier.

(8) Voir article consacré au *Trans-Val-de-Marne*, *Entre les Lignes* n° 92, pp. 22 à 24.

(9) Vélizy-Villacoublay (Hôtel de Ville) - Bourg-la-Reine (RER). Voir *Entre les Lignes* n° 53, pp. 30 et 31.



« Villiers-sur-Marne - SNCF ». Devant l'entrée de la gare, les deux *Satellibus* marquent l'arrêt. Quelques instants de patience, le temps de procéder à l'embarquement des passagers. L'un après l'autre, les pilotes mettent les gaz et placent leur bus sur orbite : à droite rue Gallieni pour le 306, à gauche rue du Général-Leclerc pour le 308. Destination Champigny ou Créteil suivant les vols.

Pas de panique ! Sur le 306 et le 308, les machinistes ont leur look habituel. Rien dans la tenue qui puisse évoquer l'image de l'astronaute Patrick Baudry. Par ailleurs, les restylés qui équipent les deux lignes n'ont pas les petites antennes des *Canal bus* (1). Mis à part les dépliants (75 000 en tout), envoyés aux habitants des communes desservies par les soins des municipalités ou distribués aux voyageurs dans les voitures du 306 et 308, rien ne signale à l'attention du public le caractère « spatial » des nouvelles lignes.

Au long de ses 19 kilomètres, l'orbite du 308 fait mesurer de diversité. Le début et la fin du parcours se ressemblent. Entre les grands ensembles de l'avenue de Cœuil à Champigny et les immeubles du Mont-Mesly à Créteil, les différences sont subtiles. Passé la nationale 4, le cadre change. Le « vieux » Chennevières reste calme et verdoyant. Accroché au rebord du plateau de Brie (géographique et non fromager !), le 308 passe à moins de 300 mètres du plus beau belvédère sur la boucle de la Marne. Séduit par le site, Louis XIV projeta même de s'y établir avant d'opter définitivement pour Versailles. Deux kilomètres plus loin, le 308 plonge sur la vallée de Mortbras, un affluent de la Marne dont la largeur n'excède guère un mètre. Les arbres masquent malheureusement la vue du château d'Ormesson qui, selon Diderot, ressemble « à un fœtus dans un seau à glace ». A Sucy, le 308 flirte avec d'autres châteaux, dont l'un (l'actuelle mairie) appartenait à l'oncle de la Marquise de Sévigné. Une fois franchies

les voies de la ligne A du RER, nouveau changement de décor. La zone industrielle des Petits-Carreaux et les anciens bâtiments de la base de Bonneuil font la transition avec les quartiers du nouveau Créteil. Images stéréotypées de la banlieue parisienne...

Mais côté RE (2), on n'a pas l'habitude d'accrocher des étoiles (touristiques) sur les itinéraires de ligne. D'ailleurs, pour les gens de Créteil, la création du 308 ne fut qu'une première étape dans une longue suite d'événements. Responsable de ces transformations : *Superbus*.

Depuis le 30 juin, la ligne 208 (3) est équipée d'autobus articulés. Les voitures du 208, autrefois remisées à Saint-Maur, sont désormais garées à Créteil. Afin de libérer la place nécessaire pour accueillir les *Superbus*, les voitures du 204 et du 317 sont parties vers Saint-Maur. Mais une petite trentaine de *Superbus* tiennent beaucoup plus de place qu'une grosse trentaine de *Standard*. Conséquence, l'aire de manœuvre du CIP (4), servant à la formation des machinistes, est désormais occupée par des bus pendant la nuit. « On y gare les voitures du 24 », indique Patrick Brichard, chef du dépôt de Créteil. *Le matin, elles dégagent avant 7 heures et demie !* Voilà une bonne manière de rentabiliser l'espace. Mais ça ne simplifie pas les évolutions des bus, d'autant que, jusqu'à la rentrée, une partie de la zone atelier est en travaux pour permettre la construction d'une fosse adaptée à l'entretien des bus articulés.

Apprendre à piloter les *Superbus*, reconnaître le tracé des nouvelles lignes du dépôt, mai et juin aura été une période de formation pour de nombreux machinistes de Créteil. D'ailleurs, deux mois ne sont pas de trop pour faire passer tout le monde, sans compromettre la continuité du service. Une belle gymnastique à la charge du feuilleiste ! Ainsi fin mai, deux machinistes seulement étaient en roulement sur le 308. A terme, ils seront un peu

plus d'une vingtaine. En attendant, hors lignes et assureurs se relayent sur les voitures. « L'itinéraire est bien fléché... Et après un tour, ça va mieux. »

« Ce n'est pas au bout de trois semaines que l'on peut juger d'une ligne, confie un des machinistes rencontré sur le 308. Les services, les temps de parcours sont à adapter. Regardez, il faut foncer jusqu'à Clément-Ader et ensuite on doit lever le pied jusqu'à Créteil... Les gens doivent aussi s'habituer. C'est dommage qu'il n'y ait pas eu plus d'informations. Seul Sucy a fait un effort ! » Ainsi, à quelques mètres de l'arrêt Place-Degas, une banderole souhaite la bienvenue au 308, avec ce commentaire « enfin la RATP à Sucy ». Par ailleurs, la municipalité a fait enlever plusieurs bornes en ciment qui gênaient le passage des bus, près de la gare du RER. Malgré cela, la traversée de Sucy demande du doigté : rue étroites, montées et descentes dans la Cité Verte, virage en épingle à cheveux pour passer le pont au-dessus des voies du RER.

Pour l'instant le 308 charge dans Champigny et Chennevières, le long de l'ancien itinéraire du 208N. Le passage dans Sucy ramène également une nouvelle clientèle. Fin mai, plus de 1 400 personnes utilisaient quotidiennement la ligne. A terme, on estime qu'ils seront 2 500 environ. En attendant les *Satellibus* continuent leur ronde avec, en point de mire, la tour du relais hertzien du fort de Champigny. La seule note vraiment « spatiale » dans ce coin de banlieue.

C. C.

(1) Voir *Entre les Lignes*, n° 83 p.p. 4 et 5.

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

(3) Saint-Maur (gare de Champigny) - Champigny - Chennevières.

(4) Centre d'instruction et de perfectionnement du réseau routier.



## 306 et 308 deux lignes sur orbite

d'Orlybus (10) ou des bus de nuit, les nouveaux Noctambus. C'est également le cas des lignes de rocade. »

*Tourne, tourne, tourne...*

Question : citez un objet qui tourne autour d'un autre objet ? Réponse : un satellite... Alors des bus qui tournent autour de Paris, c'est quoi ? Des « Satellibus »...

« Quand Dominique Rode m'a parlé pour la première fois des Satellibus, elle m'a demandé d'imaginer un logo qui donne bien l'idée du mouvement tournant et qui fasse vraiment penser à l'espace. » Ancienne élève des Arts Déco de Paris, Marie-Pierre Laurent est arrivée en novembre 1983, au bureau de dessin RC des Grands-Augustins. « Je sortais juste de l'école et j'ignorais ce que l'on faisait à la RATP. Malgré le ton des campagnes publicitaires Chic-Choc, la Régie m'apparaissait comme une grande maison, lourde et administrative, où la créativité n'avait pas sa place. C'est l'entretien que j'ai eu avec la personne responsable de la cellule de promotion du routier qui m'a fait changer d'avis... Depuis trois ans, j'ai appris énormément de choses. Dans la cellule, le contact avec les gens qui pilotent les études est permanent, alors que dans une agence de publicité, c'est souvent difficile de rencontrer le client. Par ailleurs, nous suivons de près la réalisation matérielle des affiches, des dépliants, des décorations. Les relations qui se nouent avec les fournisseurs nous sensibilisent à l'aspect financier du travail. La couverture du dépliant Satellibus est modulable. On peut facilement enlever les indications sur le 306 et le 308 et imprimer, avec les mêmes documents, des dépliants analogues pour d'autres lignes... Cette vision d'ensemble du travail renforce considérablement son intérêt. »

Un fond bleu nuit, quelques coups de traits et des petits triangles pour créer le mouvement, des ronds de différentes tailles pour donner l'illusion des étoiles : M.-P. Laurent a créé un logo résolument spatial. Pour l'instant, il ne

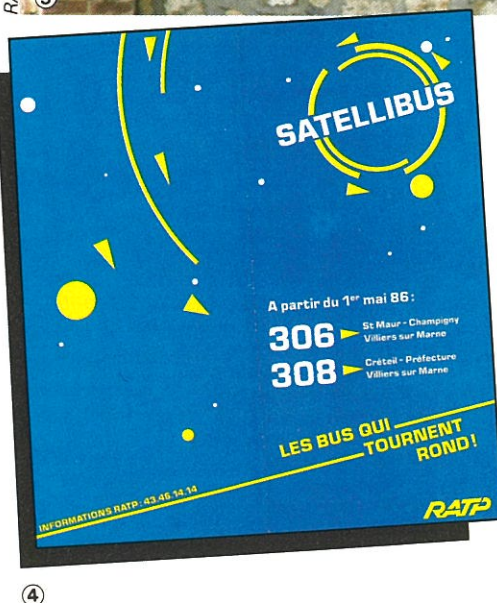
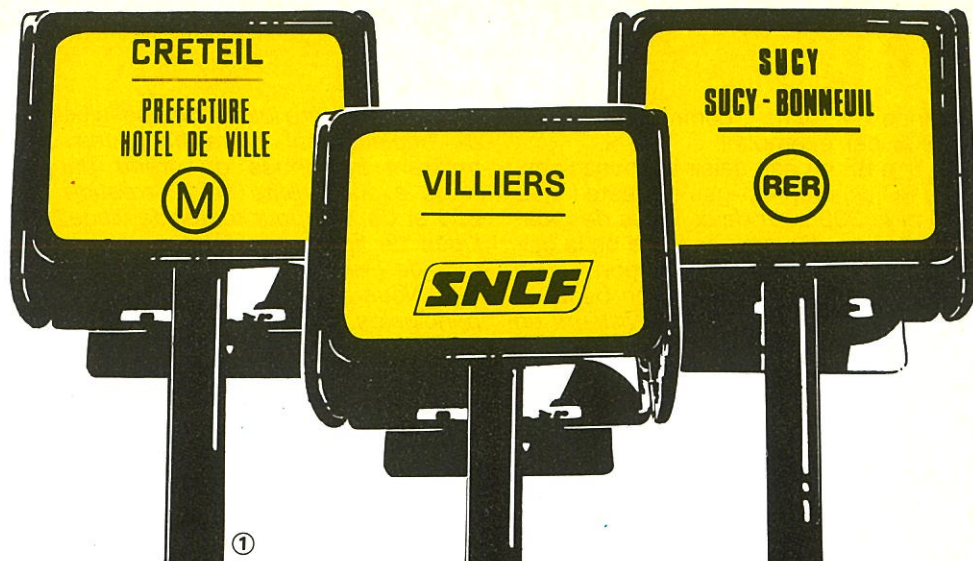


figure que sur les dépliants d'information du 306 et du 308. Un jour peut-être, verra-t-on apparaître ce logo sur les bus et les points d'arrêt d'un réseau Satellibus entourant Paris. En attendant M.-P. Laurent planche sur d'autres projets.

Quatre, trois, deux, un, zéro... Depuis le 1<sup>er</sup> mai dernier, le 306 et le 308 sont sur orbite. Lancement réussi. D'ailleurs les premiers comptages s'avèrent encourageants. D'autres Satellibus pourraient décoller dans l'avenir. Voilà une façon originale de partir à la conquête de l'espace (banlieue). Selon nos dernières informations, la RATP envisagerait alors de s'associer avec Ariane Espace.

**Christian CHAUMEREUIL**

① Les logos Métro, RER et SNCF signaleront désormais les points de correspondance.

② 308 : la ligne se met au vert du côté d'Ormeson.

③ Suivez le guide !

④ Un dépliant au style résolument spatial.

(10) Voir *Entre les Lignes* n° 64, pp. 4 à 7 et n° 85, pp. 16 et 17.





Chaque année, des millions de touristes visitent la capitale. En souvenir de leur passage dans la Ville lumière, ils adressent à leurs parents ou à leurs amis des cartes postales de Paris. Nombre d'entre elles sont aussi des images de la Régie.

Appareil photo en bandoulière, guide (bleu ou vert !) sous le bras, cartes postales dans la poche : voilà brossée l'image stéréotypée du *Touristus vulgus quidam*. Si vous êtes machiniste sur le 73 ou agent de station à Louvre, vous rencontrez souvent cet animal curieux sur « vos lignes ». Quelques-uns n'hésitent pas à demander « un ticket et un timbre » aux guichets du métro et à

chercher une boîte aux lettres dans les bureaux d'information. Il est vrai que le courrier est une préoccupation importante du touriste. Par « courtoisie » familiale ou pour faire rager les collègues de boulot, le touriste marque son passage par l'envoi de quelques cartes postales. D'ailleurs, dans certains quartiers il est difficile de faire dix mètres sans tomber sur un éventaire proposant divers modèles de cartes multicolores.

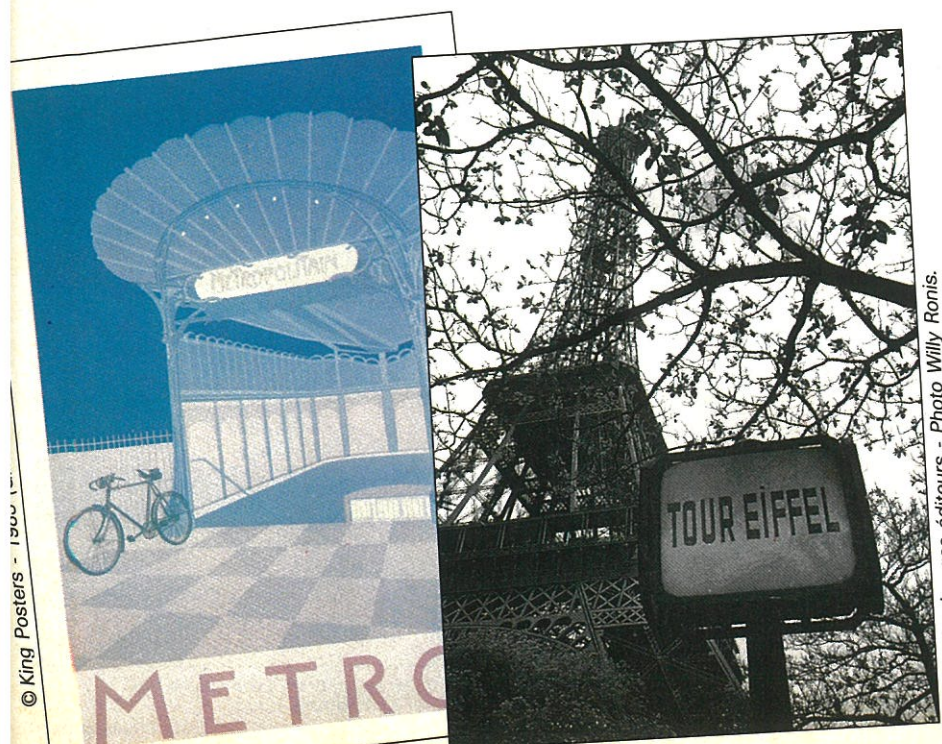
Parmi les centaines de modèles disponibles dans les rues de Paris, on trouve souvent des cartes postales ayant un rapport direct avec la RATP. Dans les grandes villes, les transports publics sont omniprésents. Rien d'éton-

nant à les apercevoir sur les clichés des principaux monuments. Ainsi, le funiculaire de Montmartre figure en plus ou moins gros plan sur les cartes postales du Sacré-Cœur. Mais Paris sans ses transports, ce ne serait plus tout à fait Paris ! Même pour les étrangers. Les lourdes arabesques de fonte, qui entourent les bouches de métro, ou les étranges libellules de verre et de fonte de la Porte Dauphine et de la Place des Abbesses sont d'ailleurs mentionnés dans les guides. Avec Londres, notre capitale partage ce curieux privilège d'être connue dans le monde entier à la fois pour ses monuments, son histoire et ses transports en commun. Le métro de Paris est un symbole. Tout « bon » touriste doit y faire un tour. De Notre-Dame aux Champs-Élysées, le chemin passe souvent par la ligne 1. Et voilà du même coup le ticket érigé au rang de souvenir de vacances !

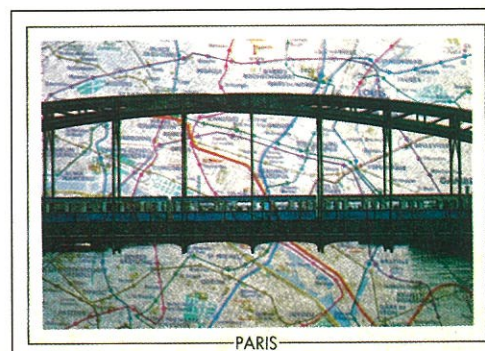
Les cartes postales « métro » sont légion. Les célèbres entrées Guimard servent même de fil rouge. On les retrouve sur des cartes postales montrant les hauts lieux de la capitale. Autre thème favori des éditeurs, le plan du métro. Seul, réel ou stylisé, servant parfois de toile de fond à la tour Eiffel ou à l'arc de Triomphe, sa présence, pour le moins insolite en carte postale montre qu'à Paris le métro n'est pas qu'un simple moyen de déplacement. On retrouve d'ailleurs le plan du métro jusque sur les foulards, les maillots et les cendriers qui garnissent les boutiques de souvenirs.

Face au métro, le bus paraît effacé. Les bus parisiens n'ont pas la notoriété de leurs homologues londoniens, surtout depuis la disparition des anciens bus à plate-forme. Toutefois, ils ne sont pas absents. Au contraire, on en voit souvent sur les cartes de la rue Royale, de l'avenue de l'Opéra, de la Place de la Concorde ou des ponts de Paris. Mais, ils sont là par hasard. Clic-clac ! Si le photographe avait déclenché quelques secondes plus tôt ou plus tard, verrait-on encore le 94, le 21 ou le 70 sur la carte postale ?

Dans les quartiers branchés, Beaubourg, Les Halles et le Quartier latin, la Régie arbore fièrement son look jaune et marron. Les meilleures affiches « chic-choc » existent désormais en cartes postales, prêtes à hanter les boîtes



© Nouvelles images éditeurs - Photo Willy Ronis.



© Edité par EPS - Photo J.-M. Truchet.

Le métro : un symbole de Paris.



# Souvenir de Paris

aux lettres. Une harmonie ton sur ton pusique la Poste s'affiche résolument en jaune !

Cet été, combien de ces « *bonjours de Paris* » auront la marque Régie ? Là-dessus aucune statistique. Qu'un bus ou un métro fasse partie des images touristiques parisiennes, voilà pour nous surprendre, nous qui vivons la RATP de l'intérieur. Dans une récente interview au journal *Le Monde*, Marc Augé, Président de l'école pratique des hautes études en sciences sociales déclarait : « *le métro est une valeur humaniste* ». Sans aller aussi loin, reconnaissons que c'est un élément du patrimoine parisien. Un éclairagiste de l'Opéra et un musicologue averti ne portent pas le même regard sur *Carmen*. La présence de ces multiples cartes postales à sujet Régie sont l'illustration des liens quasi culturels qui unissent la ville de Paris et son réseau de transport. Ils existent l'un pour l'autre et l'un en fonction de l'autre. Il vaut parfois mieux avoir le recul d'un Américain ou la curiosité d'un Japonais pour s'en apercevoir du premier coup d'œil.

Christian CHAUMEREUIL

La carte postale témoin de son temps : les premiers autobus parisiens vers 1906 sur les grands boulevards.

## Histoire de cartes

La carte postale est une invention autrichienne. Son apparition date du 1<sup>er</sup> octobre 1869. Quelques mois plus tard, la Prusse édite des cartes que l'on retrouve en France dans l'été 1870. Les soldats français, faits prisonniers après le siège de Strasbourg, les utilisent alors pour donner des nouvelles à leurs familles. Le 15 janvier 1873, l'Administration des Postes met en vente la première carte postale française : un simple morceau de papier carton, blanc ou chamois. Deux ans plus tard, les éditeurs privés sont autorisés à fabriquer des cartes postales. Mais, il faudra attendre novembre 1899 pour qu'apparaissent les cartes postales illustrées. A cette époque, la carte postale jouait le rôle de notre téléphone. C'était un moyen rapide pour donner des nouvelles ou prendre un rendez-vous. Beaucoup de messages se limitaient alors à quelques mots.

Jusqu'en 1905, le recto est exclusivement réservé à l'adresse du destinataire. Conséquence, la correspondance doit trouver place sur le verso, avec l'illustration. La suppression de cette contrainte permet à la carte postale de s'épanouir et de faire preuve de nombreuses fantaisies. Dessins et photos s'étalent alors plein cadre. On trouve de tout : caricatures, extraits des chansons à la mode, vues des monuments et des petits métiers de la rue, scènes de vie pastorales... et d'autres scènes un peu plus grivoises ! La carte postale est aussi le reflet de son temps et des événe-

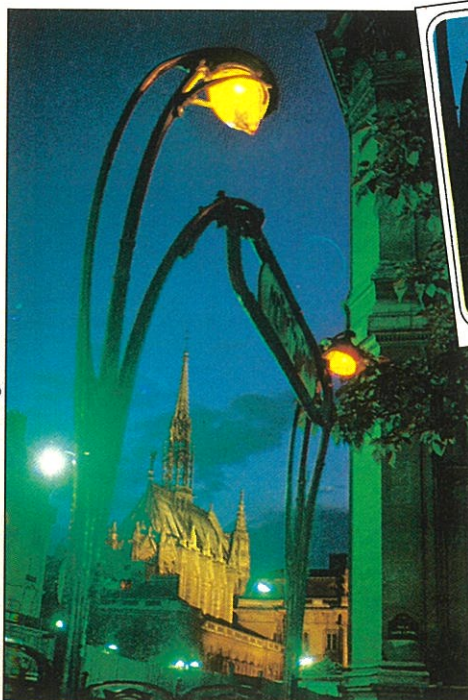
© Édité par Eurédis.



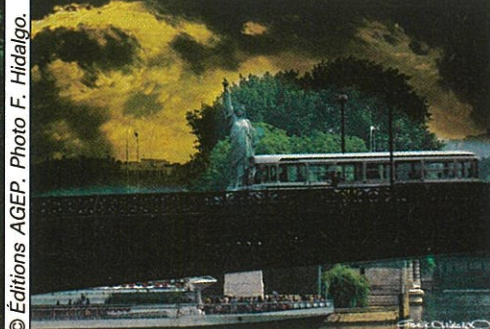
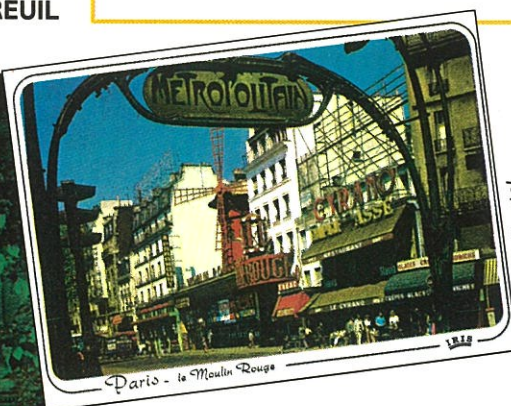
ments, grands et petits, de l'époque. La construction du métropolitain, les inondations de 1910 ou le repêchage d'un omnibus tombé dans la Seine se retrouvent ainsi mis en cartes.

Longtemps oubliées dans les greniers, les cartes postales sont devenues depuis quelques années des objets de collection. De plus en plus nombreux, les cartophiles se rendent au Carré Marigny, dans les salles des ventes ou dans les foires à la brocante. Les sujets de collection ne manquent pas et il y en a pour tous les goûts. Les nostalgiques rechercheront des vues de leur village ou de leur ville d'origine. Les patriotes s'intéresseront aux cartes de la période 1914-1918. Les romantiques rêveront devant les grâces voluptueuses de la Belle Époque. Les méthodiques s'attacheront à retracer l'histoire d'un événement, d'un métier... Depuis un an et demi, l'association *Métro-Philatélie* a créé une section « cartophilie » destinée à regrouper les amateurs de cartes postales anciennes. Si vous êtes déjà un mordu ou si vous souhaitez simplement obtenir des renseignements, n'hésitez pas à contacter l'association. Pour cela, écrivez à *Métro-Philatélie*, 53 ter, quai des Grands Augustins, ou bien venez faire un tour le jeudi, entre 15 et 18 heures, à la Cafétéria des Grands Augustins. Vous y rencontrerez d'autres collectionneurs de cartes postales.

C. C.

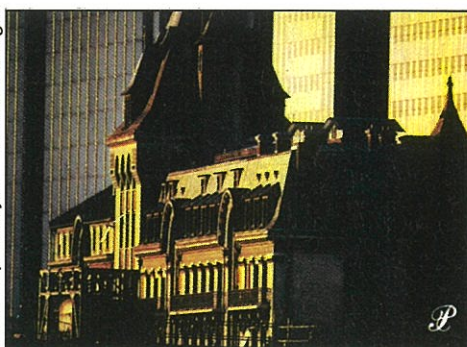


Guimard : un fil rouge pour visiter Paris.

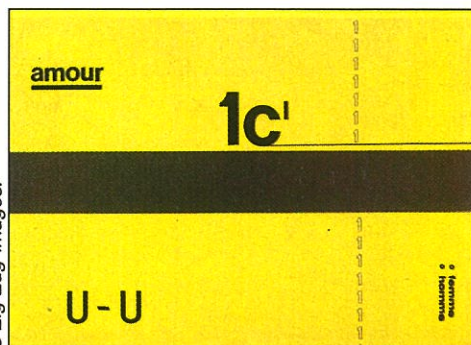


Le bus est un peu le parent pauvre.

© Éd. Cap-Théojac - Ph. M. Garanger.



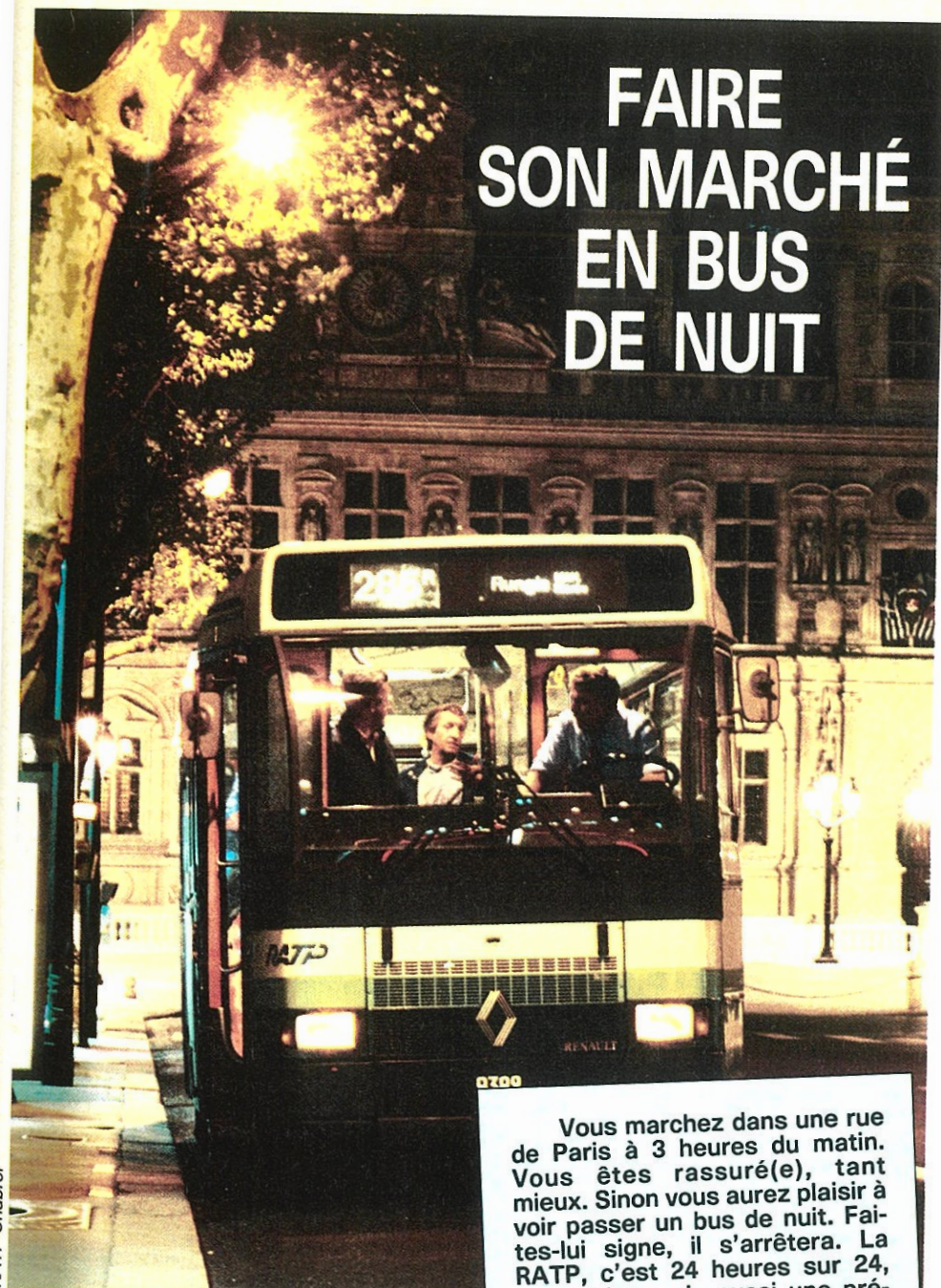
Crépuscule sur la Rapée.



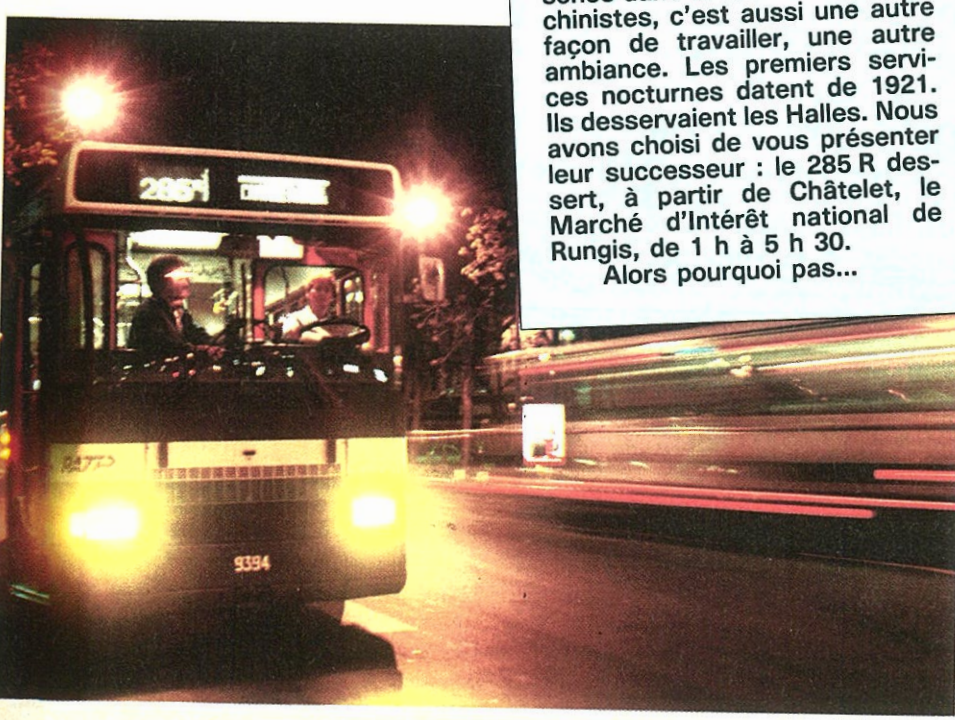
« J'ai le ticket pour toi ! ». La manière chic de déclarer une flamme choc.



# FAIRE SON MARCHÉ EN BUS DE NUIT



Vous marchez dans une rue de Paris à 3 heures du matin. Vous êtes rassuré(e), tant mieux. Sinon vous aurez plaisir à voir passer un bus de nuit. Faites-lui signe, il s'arrêtera. La RATP, c'est 24 heures sur 24, un service mais aussi une présence dans la ville. Pour les machinistes, c'est aussi une autre façon de travailler, une autre ambiance. Les premiers services nocturnes datent de 1921. Ils desservait les Halles. Nous avons choisi de vous présenter leur successeur : le 285 R dessert, à partir de Châtelet, le Marché d'Intérêt national de Rungis, de 1 h à 5 h 30. Alors pourquoi pas...



« Il y a une vraie solidarité la nuit, vous voyez le petit jeune derrière moi ? ».

Châtelet, 4, avenue Victoria, une heure moins cinq. Christian regarde monter ses voyageurs. Il en connaît beaucoup, tout le monde se salue. On sent une sorte d'esprit de corps entre ceux qui travaillent la nuit. Le bus se remplit aux trois quarts. Bernard, le photographe, monte le dernier. Départ. Tout en conduisant, Christian répond à mes questions.

« Nous sommes cinq machinistes en roulement. Trois sur les trois 285 R, un sur le transport du personnel, un en repos. Le parcours n'est pas mauvais. On n'a pas de "coin chaud". La nuit, on peut rouler vite. »

## « LE TON MONTAIT VITE »

Le fait est qu'on « bombarde ». Tout le monde est assis, bien calé entre sommeil et vague discussion. Tout à coup, plusieurs voix s'élèvent. Quelqu'un a fait signe sur le trottoir. On s'arrête.

« Il y a une vraie solidarité, la nuit. Vous voyez le petit jeune derrière moi ? Il y a quelque temps, des "fêtards" voulaient que je les emmène plus loin que le terminus. Le ton montait vite. Il est intervenu et les gars sont descendus. »

Il est tunisien et travaille dans un restaurant à Saint-Michel. Lui, il rentre du travail. Il a une voiture mais le bus, c'est moins de problèmes. La solidarité ? C'est normal.

Une heure quinze, place d'Italie. Le bus est plein. Presque tout le monde a une carte orange. Sinon il faudrait trois tickets à l'unité, soit 13,80 F.

« On n'a pas vraiment le temps de vérifier les coupons de carte orange. Il faudrait des couleurs différentes pour signaler les zones. On a quelques



# FAIRE SON MARCHÉ EN BUS DE NUIT

contrôles en semaine. Pas assez le week-end, alors que c'est là qu'on charge les "fêtards" qui contestent le prix des tickets à l'unité et posent des problèmes. » Ce système de paiement, c'est évidemment le tarif de nuit. On ne le conteste pas à un taxi ou à un médecin, mais à la RATP...

Dans Villejuif, quelques descentes de voyageurs et pas de montée. Christian parle encore de sa ligne ; il l'aime bien, depuis un peu plus de deux ans, et ses quelques problèmes sont pris avec philosophie.

« Le samedi, il m'arrive de "passer" trois plaquettes de tickets. Après, rupture de stock. Le dimanche matin, personne au dépôt : on évite de tomber en panne. La nuit, c'est bien et en plus, ça fait des points de retraite. »

## MINCE ! UNE FEMME

Nous arrivons dans l'immense Rungis. Avec les camions, il faut improviser. Une pancarte à l'entrée indique que le



La « halle aux poissons » de Rungis : on dit « Bonsoir » on nous répond « Bonjour » !

code de la route s'applique sur le marché. Nous verrons que cette précision est aussi utile qu'inappliquée. A « la viande », le bus se vide. Un seul voyageur reste pour faire tout le tour du marché. Il est une heure quarante. Seule « la viande et le poisson » sont ouverts.

Nous descendons, Christian repart immédiatement, à vide. La halle de la marée se voit et surtout se sent. Autour, plusieurs cafés, restaurants et, derrière, une boîte de nuit !

Partout des panneaux « réservé aux professionnels » sans préciser « de quoi ». Alors nous entrons. C'est l'heure où on prépare. Même dans un moment de rêve, on ne peut imaginer que l'océan ait autant de poissons ! Et autant de différents. Là, c'est Bernard qui est à l'ouvrage. Les poissonniers acceptent de bonne grâce d'être photographiés. Preuve de notre inexpérience : on dit « bonsoir », on nous répond « bonjour ».



Gisèle est la seule femme à « faire la nuit » : jamais embêtée sauf...

Deux heures dix, le second bus va passer. Le voilà. Mince ! une femme. Elle rit de notre étonnement un peu idiot.

« La permanence générale nous a prévenus de votre présence... » nous dit-elle.

Le bus est vide au départ.

Gisèle est sur ce roulement depuis six mois.

## INTERDIT AUX PARTICULIERS

« Je n'ai jamais été embêtée, sauf mon premier jour. Il y avait une bagarre au fond du bus. Je ne m'en étais même pas aperçue. Je dors en rentrant, de sept heures à midi et demie, et je refais une "sieste" de deux heures avant le service. On s'y fait bien. »

Quelques arrêts dans Thiais et Chevilly-Larue. Boulanger, infirmière de nuit, elle les connaît. C'est quand même l'heure creuse. Gisèle est la seule femme à « faire la nuit ».

« C'est normal. Ce sont des postes qu'on obtient en fin de carrière. Je suis à la Régie depuis 1960 et une des premières femmes machinistes en 1969. »

Avenue des Gobelins, Bernard demande si on peut s'arrêter une minute pour des photos extérieures. Les cinq voyageurs sont d'accord. Gisèle s'y prête volontiers. Le temps de parcours est moins tendu vers Châtelet que vers Rungis. Chacun des trois machinistes fait quatre tours, sauf un qui « fait les finances à Créteil » et n'en accomplit que trois.

Châtelet. On repartira avec Gisèle à trois heures. Il y a un peu plus de monde. Ce sont ceux « des légumes » et quelques commerçants qui vont passer leurs commandes. Grâce à une clé spéciale, on va prendre un chocolat au distributeur du bureau du contrôleur, fermé.

Départ, voyage sans histoire. Toujours les saluts et les poignées de main. Nos descendons à « la viande ». C'est pareil, « interdit aux particuliers ». En fait, si on paie en liquide, il suffirait de dire qu'on est hôtelier pour partir avec un mouton ou un demi-bœuf sur l'épaule. Le décor est impressionnant, bien sûr. Des chapelets de porcelets, des alignements de bœufs se déplaçant sur des rails.

## LA FRIME, LA NOSTALGIE

Comme au poisson, c'est la quantité qui assomme, en même temps qu'elle révolte un peu. Mais si là-bas les travailleurs étaient des Bretons de Paris, ici c'est différent. Pour moitié des



travailleurs immigrés, pour moitié des « forts des Halles ». Comme sortis d'un film d'avant-guerre (celle de 39), avec des carrures et des visages étonnants. En fait, les halles de Rungis, c'est une manière d'être, de vivre, de paraître.

Ça sent beaucoup la « frime » ou la nostalgie. C'est une hiérarchie bien établie qui se porte sur les visages, dans les vêtements et les attitudes : l'ouvrier spécialisé, le compagnon boucher, le patron. C'est à voir, en 1986 à 10 kilomètres de Paris.

Il nous reste dix minutes ou cinquante avant le prochain bus.

Des idées de fruits de mer nous traversent l'esprit. Profitons-en. Malheur, les prix ne défont aucune concurrence : de 80 à 150 francs la moindre bricole. On se contentera d'un café-croissant au bar. Le garçon nous explique que la plupart des gens ici travaillent dur et longtemps. Ils n'ont que les bars pour dépenser leur argent. En plus, cela fait partie de l'apparence : un bon casse-croûte avec un copain, bien arrosé, mille francs, mille cinq cents... Il nous reste la promenade.



A la viande comme au poisson, c'est la quantité qui assomme.



« Le code de la route s'applique sur le marché ». Une précision aussi utile qu'inappliquée.

## PANIER VIDE

Il est quatre heures et demie. Les halles ont vraiment démarré. Les commerçants sont là, et les légumes, les œufs et volailles ont ouvert leurs portes.

Des véhicules de toutes sortes vont dans tous les sens à toute vitesse : semi-remorques, Mercedes, triporteurs, trains qui traversent la route, fourgonnettes... Une fourmilière. Nous assistons au débarquement d'un train de fenouil. Pas très passionnant. Nous retrouvons Christian, à cinq heures dix. Un voyageur dort derrière lui. « Ne vous en faites pas, il fait le tour complet. On en a deux comme ça sur la ligne. Ils y passeraient bien la nuit. Alors on a "négocié" à un tour. »

Voilà, c'est un peu ça Rungis et c'est un peu ça le 285 R, un bus de nuit. Nous sommes revenus avec la tête pleine d'images, d'odeurs, de sons et notre panier vide. Mais rien ne vous empêche de faire mieux !

Jacques MARION

## AU SERVICE DES OCTAMBULES

### Service d'autobus du soir dans Paris

| LIGNES                    | PARCOURS DESSERVIS                                     | heures des derniers départs |
|---------------------------|--------------------------------------------------------|-----------------------------|
| 1° ASSURÉS TOUS LES JOURS |                                                        |                             |
| 21                        | PORTE DE GENTILLY<br>GARE SAINT-LAZARE                 | 23 h 55<br>0 h 30           |
| 26                        | COURS DE VINCENNES<br>GARE SAINT-LAZARE                | Minuit<br>0 h 30            |
| 27                        | PORTE DE VITRY<br>PONT NEUF                            | 0 h 05<br>0 h 35            |
| 31                        | CH. DE GAULLE-ÉTOILE<br>GARE DE L'EST                  | 0 h 05<br>0 h 30            |
| 38                        | PORTE D'ORLÉANS<br>CHATELET                            | 0 h 10<br>0 h 30            |
| 52                        | PORTE D'AUTEUIL<br>CH. DE GAULLE-ÉTOILE                | 0 h 05<br>0 h 30            |
| 62                        | PORTE DE SAINT-CLOUD<br>COURS DE VINCENNES             | 0 h 30<br>0 h 35            |
| 63                        | GARE DE LYON<br>PORTE DE LA MUEFFE                     | 0 h 30<br>0 h 30            |
| 80                        | MAIRIE DU 18 <sup>e</sup><br>MAIRIE DU 18 <sup>e</sup> | 0 h 30<br>0 h 30            |
| 91                        | BASTILLE<br>GARE MONTPARNASSE                          | Minuit<br>0 h 30            |
| 92                        | PORTE DE CHAMPERRET<br>GARE MONTPARNASSE               | Minuit<br>0 h 30            |
| 95                        | PORTE DE MONTMARTRE<br>GARE MONTPARNASSE               | Minuit<br>0 h 30            |
| 96                        | PORTE DES LILAS<br>CHATELET                            | Minuit<br>0 h 30            |

### 2° ASSURÉS LES SAMEDIS, DIMANCHES, FÊTES ET VEILLES DE FÊTES SEULEMENT

|    |                                                                                                            |                   |
|----|------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------|
| PC | CIRCULAIRE EXTÉRIEURE<br>PORTE CHAUMONT (tour complète)<br>PORTE CHAUMONT (pour Porte de St-Cloud)         | 23 h 30<br>Minuit |
|    | CIRCULAIRE INTÉRIEURE<br>LYCÉE CLAUDE BERNARD (tour complète)<br>LYCÉE CLAUDE BERNARD (pour Pte de Pantin) | 23 h 30<br>Minuit |

## SERVICE D'AUTOBUS DE NUIT ASSURÉS TOUS LES JOURS

| LIGNES | PARCOURS                                                                                     |
|--------|----------------------------------------------------------------------------------------------|
| NA     | Pt de NEUILLY-CH. DE GAULLE-ÉTOILE-CH. ÉLYSÉES-CONCORDE- LOUVRE - CHATELET                   |
| NB     | LEVALLOIS (Mairie) - Pte de CHAMPERRET - G. St-LAZARE - OPÉRA - PALAIS-ROYAL - CHATELET      |
| NC     | CLICHY (Mairie) - Pte et PI CLICHY - PIGALLE - Carr. de CHATEAUDUN - LOUVRE - CHATELET       |
| ND     | St-OUEN (Mairie) - Ptes MONTMARTRE et CLIGNANCOURT - G. du NORD - Ps. ROYAL - CHATELET       |
| NE     | PANTIN (Église) - Pte de PANTIN - PI de STALINGRAD - G. de l'EST - ARTS-et-MÉTIER - CHATELET |
| NF     | LES LILAS (Mairie) - Pte des LILAS - BELLEVILLE - RÉPUBLIQUE - ARTS-et-MÉTIER - CHATELET     |
| NG     | MONTREUIL (Mairie) - Pte de BAGNOLET - GAMBETTA - VOLTAIRE - RÉPUBLIQUE - CHATELET           |
| NH     | VINCENNES (Château) - Pte de VINCENNES - NATION - BASTILLE - CHATELET                        |
| NJ     | KREMLIN BICÊTRE - Pte et PI d'ITALIE - GOBELINS - MAUBERT MUTUALITÉ - CHATELET               |
| 285 R  | Pte d'ORLÉANS - DENFERT ROCHEREAU - LUXEMBOURG - St-MICHEL - CHATELET                        |

Attention, à compter du 1<sup>er</sup> juillet les indices des lignes de nuit changent. La petite chouette remplace la lettre N et le nombre 285. Ils s'appelleront donc A, B, ...R.

### HORAIRES

|         |         |         |         |         |
|---------|---------|---------|---------|---------|
| 1 h.    | 2 h.    | 3 h.    | 4 h.    | 5 h.    |
| 1 h. 30 | 2 h. 30 | 3 h. 30 | 4 h. 30 | 5 h. 30 |

DÉPARTS DE LA PÉRIPHÉRIE  
DÉPARTS DU CHATELET

(1) Sur la ligne 285 R des départs supplémentaires sont assurés

### TARIF DES SERVICES D'AUTOBUS DE NUIT

Pour un trajet simple  
Pour deux trajets consécutifs par emprunt de deux services en correspondance au Châtelet

3 billets d'autobus au détail  
4 billets d'autobus au détail

## SERVICE D'AUTOBUS DU SOIR ET DE NUIT ASSURANT LA DESSERTE DU MARCHÉ DE RUNGIS DU LUNDI AU SAMEDI MATIN

**285 R SERVICE DU SOIR** : de la Porte d'Italie par la Route Nationale N°7  
**SERVICE DE NUIT** : du Châtelet par Maubert Mutualité-Gobelins-Place et Porte d'Italie et Route Nationale N°7

HORAIRES  
service du soir  
DÉPART DE PORTE D'ITALIE pour Rungis (par R N 7)  
« 21<sup>h</sup> 10 - 0<sup>h</sup> 30 »

service de nuit  
DÉPART DU CHATELET pour Rungis (par R N 7)  
« 2<sup>h</sup> 30 - 5<sup>h</sup> 30 »

LUNDI  
MARDI à SAMEDI

Pour un trajet simple dans Paris entre Châtelet et Kremlin-Bicêtre (rue des Feuilles)  
Pour un trajet simple extra-muros par la Route Nationale N°7  
Pour un trajet simple intra + extra-muros au delà de Kremlin-Bicêtre (rue des Feuilles)  
Pour un trajet combiné, en correspondance au Châtelet, d'un service "N" et de 285 R au delà de Kremlin-Bicêtre (rue des Feuilles) 4 billets d'autobus au détail + tarif du 100

Pour un trajet combiné, en correspondance au Châtelet, d'un service "N" et de 285 R au delà de Kremlin-Bicêtre (rue des Feuilles) 4 billets d'autobus au détail + tarif du 100

Pour un trajet combiné, en correspondance au Châtelet, d'un service "N" et de 285 R au delà de Kremlin-Bicêtre (rue des Feuilles) 4 billets d'autobus au détail + tarif du 100

POINTS D'ARRÊT DES SERVICES D'AUTOBUS DU SOIR OU DE NUIT

Pour la MONTEE

Les voitures s'arrêtent à la demande des voyageurs en tous points du parcours sauf toutefois, dans la zone de 50 mètres précédant les dispositifs d'arrêt sur lesquels le service est signalé

Pour la DESCENTE

Les voitures s'arrêtent uniquement à hauteur des points d'arrêt sur lesquels le service est signalé Sur les parcours des services de nuit où il n'existe pas de dispositif de signalisation les voitures s'arrêtent à la demande des voyageurs





# Notre jeu de l'été : Écrivez votre article



**Chacun son métier ! Bien sûr.**

**Mais parfois on aimerait bien essayer celui des autres. Alors chiche ! A vos plumes et soyez reporter d'un jour, votre article sera publié.**

**Entre les lignes organise un grand jeu où les lecteurs deviennent rédacteurs. Tous les articles seront publiés, sous une forme ou sous une autre. Lisez bien le règlement, les exemples et les quelques conseils que nous vous proposons. La plus grande récompense est d'être lu, mais nous avons aussi ajouté quelques cadeaux pour les meilleurs articles. Vous voulez un renseignement ? Téléphonez-nous au 4352 ou au 4132 (d'une ligne PTT, ajoutez 40-46...).**



## QUESTION... RÉPONSES

- Alors tout le monde peut être journaliste ?

Non, c'est un métier comme les autres, avec ses techniques et ses règles. On a coutume de dire qu'il faut 90 % de travail et 10 % de talent. La difficulté tient à écrire quel que soit le sujet, et tous les jours dans toutes les conditions. Ce jeu est possible parce que son thème est libre.

On dit aussi qu'un article est facile quand l'actualité a du talent. Alors choisissez bien votre sujet.

- Je suis..., je n'ai pas l'habitude d'écrire, je n'ai aucune chance.

C'est faux. Un journaliste n'est pas un écrivain. Son premier souci : le bon sujet (si possible l'inédit). Ensuite, des mots et des idées simples, concrètes, des phrases courtes. Dans les grandes idées théoriques le lecteur se perd et s'ennuie. Ça n'est pas une dictée. Si vous faites des fautes, tant pis, nous les corrigerons. Essayez quand même d'écrire lisiblement.

- Je ferais bien un article sur mon travail mais j'ai un peu peur...

Il n'y a pas de raison. Un article est composé de faits, de réalités. S'il faut rendre compte d'avis divergents, il faut donner la parole aux acteurs qui sont les mieux placés. C'est au lecteur de se faire une idée. Si vous tenez à donner quand même votre avis, si votre étude est solide, c'est encore le lecteur qui vous jugera... et il a souvent la dent dure !

## CHOIX DU SUJET

Un article, c'est « quoi de neuf » ou « quoi d'original ». Ne prenez pas un sujet trop large. Cernez-le :

Actualité : le 14 juillet 1986, place de la Bastille, 11 h 30, sur la ligne 91.

Historique : le bombardement de Championnet le...

Anecdotique : mes « surprises » de conducteur au dégarage du matin.

Informatif : le rôle de l'éducation physique à l'école technique.





Si votre thème est trop large, choisissez un « angle », une façon de voir : il vaut mieux nous faire connaître « les trois musiciens de la station Saint-Michel » qu'évoquer « les difficultés d'exploitation liées à la présence de non-voyageurs sur la ligne 4 ». Préférez « mon premier jour de conduite sur mon superbus » à « l'influence du volume embarqué sur les réactions du machiniste en région parisienne ».



## COMMENT FAIRE ?

Vous avez un ou plusieurs sujets ? Testez-les.

• Écrivez en 3 ou 5 lignes le message essentiel. Éliminez ce qui ne s'y attache pas. Prenez celui que vous pensez le mieux à même d'intéresser votre lecteur.

• Bâissez votre article autour de ce thème.

• Faites parler vos collègues.

• Relisez-le avec quelques préoccupations : raccourcissez les phrases longues ; changez les verbes être, avoir, faire par des verbes plus riches ; enlevez les mots inutiles ; veillez à ce que tous les noms ou sigles soient compris de votre lecteur (vous connaissez M. ..., le CFPR, pas votre lecteur). N'utilisez pas de jargon. Si vous utilisez une expression pour « faire couleur locale », expliquez-la ensuite (ensabler un train, ...).

• « Habillez » votre article : soignez la première phrase pour donner envie de lire l'article (attaque) et la dernière (chute) qui laissera un bon souvenir. Prévoyez un ou deux intertitres qui relanceront l'intérêt, en sortant quelques mots du texte. Mettez un chapô, c'est-à-dire en quelques lignes une « bande annonce » – comme au cinéma – qui donne envie de vous lire.

Enfin, pensez à mettre un titre.

Le titre doit être court et ne doit pouvoir servir qu'à votre article.

Bon courage !

**Règlement**

1 - Le jeu est réservé aux agents actifs ou retraités de la RATP. Ils devront transmettre avant le 1<sup>er</sup> octobre 1986 un article de deux feuillets (un feuillet = 25 lignes de 60 signes ou espaces) minimum à quatre feuillets maximum ayant un lien direct ou indirect avec la RATP.

2 - A l'arrivée, les articles recevront un numéro d'ordre qui permettra de juger l'article anonymement. Ils seront lus par l'équipe du journal. Les prix seront attribués sous la présidence d'un journaliste professionnel extérieur à la Régie : **Gérard Jouany d'Europe n° 1**.

3 - Les reportages devront viser à l'information des lecteurs. Cela exclut les « libres opinions », le courrier des lecteurs ou les textes mettant en cause personnellement ou collectivement des personnes. Cela n'exclut pas un avis personnel sur une question.

4 - Les articles primés seront publiés soit dans le journal, soit dans un supplément spécialisé du journal. Les articles correspondant au règlement, mais non primés par le jury seront imprimés et mis à disposition des attachements concernés pour affichage ou lecture.

5 - La participation au concours vaut autorisation de publication sans droit. Les articles transmis devront être signés sur le bon de participation, mais pourront être imprimés sans signature à la demande de l'intéressé.



### KIDIJEUDILOT

De nombreux cadeaux ont été mis à la disposition d'Entre les lignes pour récompenser ce jeu : si vous en avez la vocation, nous vous offrons la panoplie portable du reporter :

1<sup>er</sup> PRIX : une machine à écrire électronique – 2<sup>e</sup>, 3<sup>e</sup>, 4<sup>e</sup> PRIX : une machine à écrire électrique – 5<sup>e</sup>, 6<sup>e</sup>, 7<sup>e</sup> PRIX : une machine à écrire mécanique et des montres CHIC et ANTICHOC, des sacs reporter, etc.



**Bulletin de participation**  
(à recopier sur papier libre  
et à joindre à l'article)

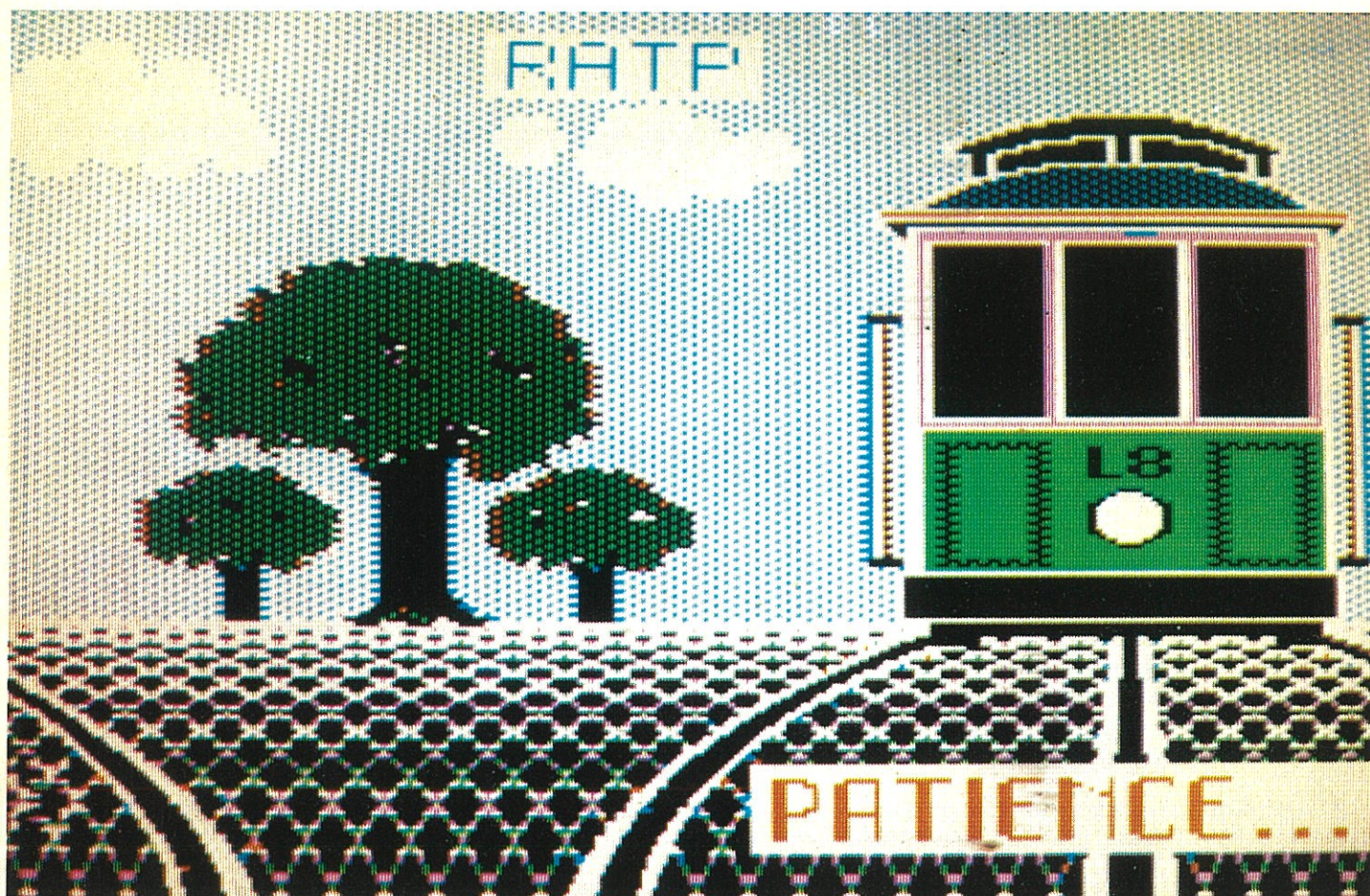
Nom .....  
Prénom .....  
Fonction .....  
Attachement .....  
Adresse .....  
.....  
Téléphone .....

Signature :

Ajouter éventuellement :  
Je ne souhaite pas que mon article  
soit publié avec ma signature.



# FORMATION PERMANENTE DES CONDUCTEURS DU MÉTRO :



## QUAND SAVOIR RIME AVEC VOULOIR

Le théorème de Pythagore, c'est quoi ? L'accord du participe passé avec le verbe avoir, on l'a tous étudié un jour. Combien savent l'utiliser convenablement ? 1492, Christophe Colomb découvre-t-il l'Amérique ou Gutenberg l'imprimerie ?

Souvenir... souvenir... d'école. Quand elle est finie, le temps qui passe efface les connaissances acquises, parfois difficilement. Si les noms des théorèmes, des écrivains ou des savants restent... à quoi correspondent-ils ?

Ceci, vrai pour l'école, l'est un peu moins à la RATP où les connaissances acquises pour l'exercice d'un métier sont ensuite mises en pratique quotidiennement. C'est indispensable pour ne pas oublier et, mieux que personne, les conducteurs du métro en sont conscients. Ils reçoivent une formation initiale de 10 semaines (voir encadré), ensuite, certains seront affectés à une ligne, d'autres seront conducteurs de réserve.

### L'école n'est pas finie...

Tous le savent. Au bout d'un certain temps, il faut actualiser les connaissances, se « rafraîchir » la mémoire. Des stages dans le cadre de plans de formation existent. C'est nécessaire, utile mais pas toujours suffisant. La formule a l'inconvénient de ne pas être très souple. Les stages programmés à l'avance, ne peuvent être à la « demande » des conducteurs.

Au réseau ferré, on s'est rendu compte de ce handicap et on a imaginé un système complémentaire qui répondrait mieux aux attentes du personnel : un programme d'entretien des connaissances des conducteurs. Pensé il y a près de trois ans, son installation est en cours. Aujourd'hui chaque ligne dans un de ses terminus est dotée d'un micro-ordinateur qui permet aux conducteurs volontaires entre deux périodes de conduite ou d'instruction de réviser

leurs connaissances. Plusieurs types d'exercices leur sont proposés.

Un système d'aide aux agents à la demande qui n'a pas encore atteint sa pleine capacité. Deux programmes seulement sont aujourd'hui opérationnels. L'un sur la connaissance des installations en ligne, l'autre sur les terminus. A terme, il y aura plusieurs micro-ordinateurs par ligne – un par terminus, soit un total de 39 – et des programmes plus nombreux.

### ... sans maître... ... et les notes au feu

Un des risques du système, une des préoccupations des conducteurs était que les micros soient utilisés non pour les aider mais comme instrument de mesure et de contrôle de leurs connaissances... Cela n'est pas du tout l'objectif. Jean-Paul Jaffeux, aidé de 6 agents



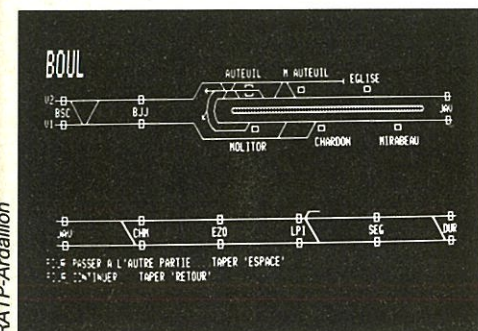
RATP-Ardailion



Dans les terminus, les micro-ordinateurs font des curieux.



RATP-Ardailion



RATP-Ardailion



Ils ont conçu les programmes aujourd'hui opérationnels.

## Comment devient-on conducteur ?

La formation initiale comprend deux périodes de stage :

Un stage probatoire de 10 jours qui permet aux élèves d'acquérir une meilleure connaissance de la voie, des installations et du matériel roulant. Ils passent ensuite un examen. Ceux qui sont reçus sont admis au stage de formation dit stage définitif d'une durée de 8 semaines. Le programme est chargé, car les connaissances à acquérir sont nombreuses : signalisation, circulation des trains, sécurité des manœuvres, distribution de l'énergie électrique, etc.

Plusieurs examens, qu'il faut réussir sous peine d'élimination, jalonnent le parcours : 12 au total écrits ou oraux. Le dernier d'entre eux comprend un oral et un examen de conduite en ligne.

C'est après avoir satisfait à toutes ces épreuves que l'on devient conducteur du métro.

S. F.

## Vaincre ses réticences

### Nation - Terminus ligne 6

Un micro-ordinateur y a été installé depuis 2 mois. Un conducteur volontaire pianote sur le clavier pour la première fois. A notre arrivée, il s'interrompt, gêné par notre présence... Réaction normale que le sous-chef de terminus présent comprend. « ... Tout l'intérêt du système, c'est justement d'être seul face au micro-ordinateur et de ne pas être complexé par ses erreurs. Notre présence fausse les règles du jeu... ».

Depuis que le micro est installé dans le terminus, il a avec son collègue, sous-chef de terminus également, observé les réactions des conducteurs. « ... Tous ne vont pas spontanément tester l'appareil, il faut souvent les motiver, mais c'est normal. Ce qui freine les conducteurs, c'est la nouveauté du système... » « ... Le phénomène de curiosité existe, mais il se passe plutôt derrière celui qui répond aux questions. C'est dommage et en plus, ça peut le gêner... ».

L'utilité de la formation mise à la disposition des agents n'est à aucun

moment remise en cause. « ... Tout le monde fait des erreurs. Le micro-ordinateur permet surtout de connaître et de mesurer ses lacunes. Ensuite, la conscience professionnelle aidant, on y remédie... ».

« Ces formations sont à la carte. En bénéficie qui veut, quand il le veut. Elles ne font pas double emploi avec l'instruction que nous - sous-chefs de terminus - dispensons. C'est vraiment un plus, mais il faut créer l'habitude d'utilisation. Le simple mot informatique provoque chez certains un sentiment de peur, de recul. ».

Après 2 mois de mise en service, un tiers des conducteurs en roulement et la moitié des conducteurs de réserve avaient utilisé les micro-ordinateurs. C'est déjà pas mal et cela sera sans doute beaucoup mieux lorsque tous les conducteurs seront convaincus de l'utilité du système et auront vaincu leurs dernières appréhensions.

S. F.



## FORMATION PERMANENTE DES CONDUCTEURS DU MÉTRO

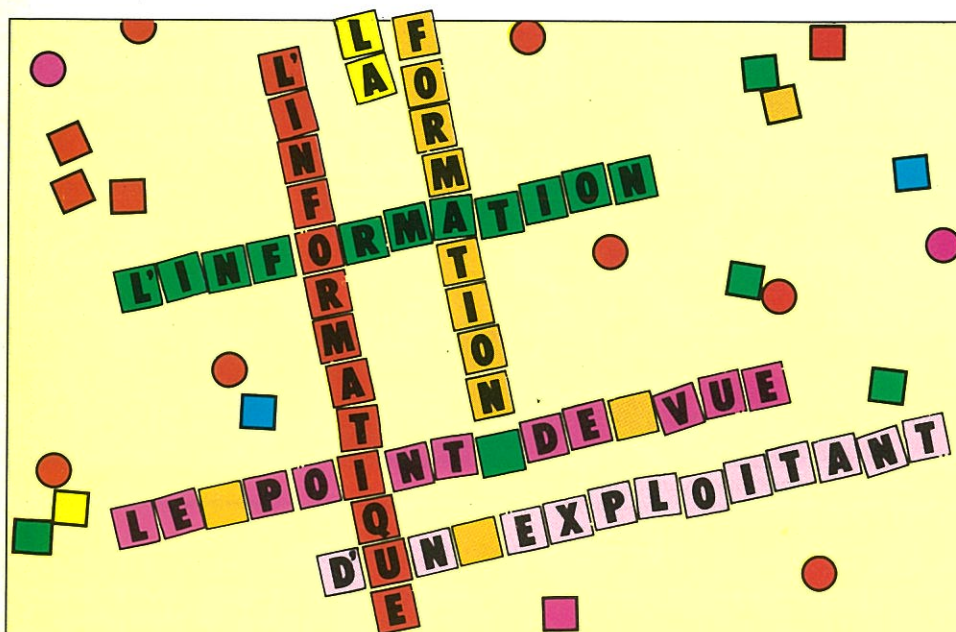
de maîtrise de l'exploitation pour mieux connaître les problèmes de ligne, a mené le projet à terme et conçu les programmes. Il nous explique : « Ce n'est pas un programme d'enseignement assisté par ordinateur. Tous les sujets traités sont supposés connus mais il n'y a pas d'évaluation, de notation en fin d'exercice. Les conducteurs peuvent faire le nombre d'exercices qu'ils sou-

haitent : un, deux ou la totalité. Mais cela prend alors du temps et les conducteurs n'en n'ont souvent pas assez. »

A chaque fin d'exercice le micro leur fournit un corrigé type, c'est comme ça qu'ils peuvent se perfectionner. Mais à aucun moment les conducteurs ne donnent leur nom ou leur matricule, ils restent anonymes.

Au réseau ferré, le programme d'entretien des connaissances pour les conducteurs, fait des envieux. Le système apparaît efficace et, les agents du poste de commande centralisée souhaitent bénéficier d'une aide similaire... L'informatique au service de la formation des agents, la RATP sait faire et s'emploie à développer ce type d'enseignement depuis plusieurs années déjà. Restait à connaître la réaction des conducteurs face à ce nouvel instrument de perfectionnement !

Sylvie FRECHARD



« Nous avons obtenu en septembre 1985 le feu vert de la direction du réseau ferré pour lancer l'opération *entretien des connaissances des conducteurs*. C'est à ce moment que j'ai été désigné chef du projet nous précise Jean-François Portier, un des responsables de la division 3 du métro qui comprend les lignes 7, 7 bis, 10 et 13. « ... Mon rôle a surtout été celui d'un coordonnateur entre les informaticiens et les exploitants dont je fais partie. Je maîtrise les problèmes de ligne et mon expérience a été utile, alors que je ne connais rien à l'informatique... ».

Aujourd'hui, le projet en est à sa 2<sup>e</sup> phase. En février dernier, premier butoir. « ... On s'est assuré que le programme pensé était applicable... ». Au 15 mai, tous les micro-ordinateurs prévus étaient installés. Maintenant, le projet va se développer. A deux conditions : acheter de nouveaux appareils et réaliser d'autres programmes. Ce travail est déjà en cours.

« ... Tout a été fait par une seule équipe. 6 agents, conducteurs ou agents de maîtrise, ayant reçu une formation en informatique... ». Il n'a été fait appel à aucune aide extérieure. Pour l'entreprise, cela a été une économie de temps et d'argent... »

Jean-François Pottier nous livre aujourd'hui son opinion : « ... Indépendamment de son contenu, le système est déjà en lui une bonne chose. En développant la formation des agents avec l'aide de l'informatique, nous allons dans le sens de l'histoire. Mais c'est aussi une réponse à un souhait. Nous devons relancer sous une forme différente l'entretien des connaissances des conducteurs, grâce à un outil qui accroche. Bien sûr, il y a quelques appréhensions, mais une partie du personnel est aussi *fana* de l'informatique. Maintenant, pour ne pas les lasser, il faut leur offrir d'autres possibilités, d'autres programmes... ».

S. F.

# LE

En début d'année, Tube naissait. Un programme vidéo diffusé sur 160 moniteurs implantés dans trois stations du métro et du RER : Argentine, F. Roosevelt et Étoile. (voir ELL n° 88).

Les réactions ne se sont pas faites attendre longtemps. Dans la presse tout d'abord où Tube a fait couler beaucoup d'encre. Le premier réseau câblé de la capitale ne pouvait passer inaperçu. Au début, chez les voyageurs, l'accueil était mitigé. Depuis « ... Moi, j'aime bien surtout le matin car je n'ai pas toujours le temps d'écouter les informations à mon domicile... » jusqu'à « ... Je me demande à quoi cela peut servir. C'est beaucoup d'argent pour rien », toutes les opinions étaient dans la nature... ou plutôt en sous-sol...



### Les câblés d'aujourd'hui

En avril, après trois mois de fonctionnement, Transcommunications, la société chargée de l'exploitation du réseau Tube, a fait réaliser une enquête par l'institut de sondage IPSOS - 1 500 personnes ont été interrogées dans les 3 stations et on a observé la réaction de 2 500 personnes.

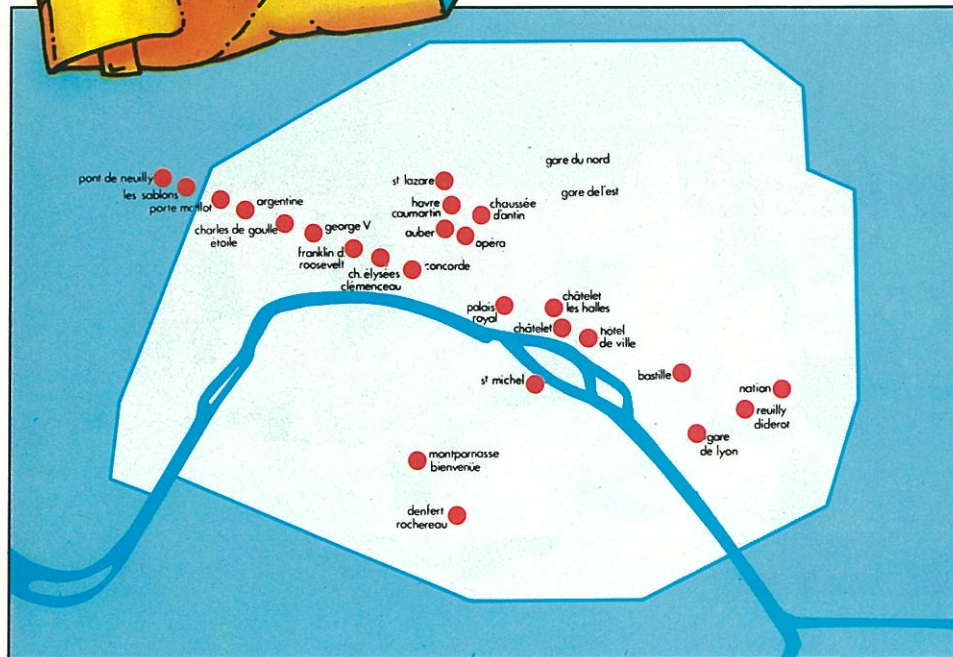
Les principaux résultats obtenus sont les suivants :

- 53 % de voyageurs regardent régulièrement les écrans, au moins une fois sur deux passages devant les moniteurs,
- 35 % occasionnellement,
- 12 % jamais.

Le public « régulier » du réseau se compose davantage de personnes ayant moins de 35 ans et l'on compte plus d'employés et d'ouvriers que de cadres.



# TUBE DU MÉTRO



Regarder, n'est pas forcément l'adopter et le public de Tube ne perd pas son sens critique.

- 50 % apprécient beaucoup,
- 48 % apprécient peu ou pas du tout,
- 2 % ne répondent pas.



Les jugements sur le son, longtemps critiqué au début, se sont nettement améliorés.

- 51 % trouvent son niveau acceptable,
- 32 % trop fort,
- 19 % trop faible.

Les programmes ne sont pas également acceptés des voyageurs. Parmi le public de Tube, 8 voyageurs sur 10 aiment surtout les informations d'actualité (elles sont réalisées par une équipe de journalistes du service des relations extérieures !) ou sur les réseaux RATP. C'est le meilleur résultat. Viennent en-

suite les bandes annonces de films qui recueillent 78 % d'avis favorables.

## Les branchés de demain

D'après les résultats de l'enquête et une certaine pratique, le principe d'un réseau comme Tube est bien admis des voyageurs mais son contenu appelle quelques réserves. C'était prévisible s'agissant d'une expérience difficile à mettre en place.

68 % des voyageurs sont aujourd'hui favorables à une généralisation de Tube. Ils vont être satisfaits puisqu'avant la fin 1986, Tube étendra son champ d'action à 23 stations du métro et du RER (cf. plan).

Il faut maintenant tirer tous les renseignements de l'étude, et surtout pour

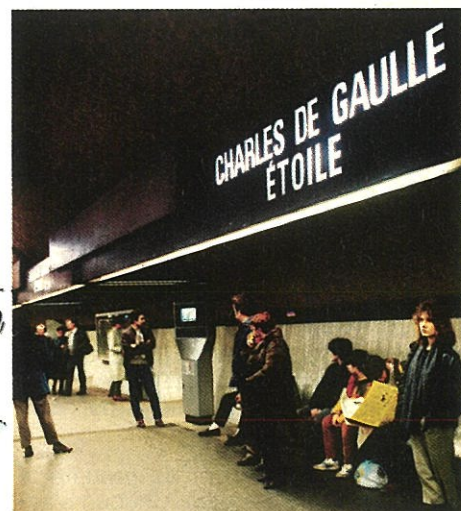
la composition des programmes. Plus variés, ils répondront mieux aux attentes des voyageurs. Aujourd'hui trois sociétés de production, Connaissance par l'image (CPI), Télé Hachette et Ex-Nihilo se partagent la production. Elles seront peut-être plus nombreuses demain.

L'emplacement des téléviseurs, leur taille, et le réglage du son représentent autant de motifs à réflexion. Placés dans les couloirs, les écrans de Tube ne sont pas très regardés. Il faut mieux que les bornes soient sur les quais et d'une plus grande taille pour le RER. Le son - baissé pour satisfaire les conducteurs des métros gênés par le bruit et certains voyageurs - est parfois jugé trop faible maintenant mais son intensité est fonction de la qualité des cassettes utilisées.

La clé de la réussite de Tube dépend aussi de la réaction des annonceurs. L'équilibre financier du réseau est entre leurs mains. Malgré le travail important de la régie Métrobus Publicité qui commercialise les espaces publicitaires, certains annonceurs hésitent encore. Il est toujours très difficile de convaincre de l'efficacité d'un nouveau support. Une fois Tube étendu à d'autres stations, la tâche de Métrobus Publicité sera sans doute facilitée. La régie (MBP) assure la cohérence entre l'affichage et les écrans de Tube. Il n'y a pas eu ainsi de transfert de publicité. Celle faite sur le réseau Tube vient en complément des affiches dans le métro et ne les remplace pas.

L'expérience Tube déjà faite dans trois stations va prochainement se généraliser pour en tirer de plus amples renseignements. C'est aussi un pari que Transcommunications et la RATP engagent avec toute l'industrie française.

Sylvie FRÉCHARD



RATP-Chabrol



Le service des objets trouvés de la RATP

## OUVERT POUR CAUSE D'INVENTAIRE

Qui ne connaît pas, de nom, la rue des Morillons ? Près de la moitié des objets trouvés qui se trouvent dans ce service central de la Préfecture de police viennent des réseaux RATP. A tel point que la Régie y a un bureau et neuf personnes. Leur travail prolonge celui de tous les agents d'exploitation qui collectent dans leur train, leur bus, leur station, ces objets. Et puis, qui peut être sûr de ne jamais devoir y mettre les pieds ?

Quand on parle du service des objets trouvés, la première image qui vient est celle d'une montagne de parapluie. Ou bien celle d'objets insolites, « prothèse », « trésor » ou « monstre ». Ou encore une anecdote bien croustillante.

Nous n'en rajouterons pas. Le service des objets trouvés n'a rien de folklorique, et l'aide qu'il apporte aux voyageurs ne peut être séparée du service rendu.

### D'abord le contenant

Pas de chance pour commencer. Le 36, rue des Morillons est assez mal desservi : à mi-chemin des métros Porte de Vanves et Convention, proche seulement des bus 48 et 89. Ensuite il faut trouver le bureau RATP. Ces obstacles franchis, vous êtes très bien accueillis.

M. Le Douche vient de prendre la responsabilité de l'équipe. Chacun s'accorde à souligner le rôle qu'a joué son

prédécesseur Jacques Brunet qui a dirigé pendant 30 ans ce bureau. Avant de faire le circuit des Morillons, il faut rappeler comment l'objet y parvient. Au réseau routier l'objet est enregistré par le gradé du terminus puis centralisé au dépôt. Conservé 48 heures il est ensuite, avec les autres, mis dans un sac plombé contenant une pochette avec sa description. Une camionnette ramasse les sacs.

Au réseau ferré les objets sont enregistrés au niveau de la ligne, puis centralisés à Bastille ligne 5. Même sac et même pochette descriptive. Les objets de valeur, eux, sont centralisés immédiatement rue des Morillons et, pendant la fermeture, boulevard Bourdon.

Une camionnette apporte rue des Morillons chaque matin l'ensemble routier-ferré vers 8 h 45 et repart avec les sacs vides de la veille.



Guy Le Douche : Faire comprendre le but de la réglementation.

« L'objectif, insiste M. Le Douche, n'est pas de remplir un formulaire pour être quitte. Il est de tout faire pour que l'objet soit retrouvé par son propriétaire. C'est dans cet esprit qu'il faut bien remplir les descriptifs, le contenant, même sommaire, étant plus important que le contenu. Faut-il ajouter : lisiblement ? »

Au vu des formulaires aperçus, il semble que oui.

Les sacs sont entassés dans des chariots, montés à l'étage et empruntent un circuit de couloirs dont ne sont exclus ni les portes ni les escaliers. Ho ! hisse ! Arrivée dans la salle de tri.

### Inventaire contradictoire

Les sacs sont rangés puis déplombés. Le bon enregistrement est vérifié ainsi que l'étiquetage de l'objet. On rappelle à cette occasion que l'usage du stylo bille est impératif, pour que tous les feuillets soient lisibles. Le bordereau est éventuellement complété. Là, vos collègues vous offrent un petit « plus » :

quand il s'agit de papiers liés à un agent, ils préviennent le service ou les pensions.

Ensuite on recherche les moyens d'identification qui permettront aux services de la préfecture d'aviser le perdant.

Enfin, le chef de file remet l'objet et le bordereau aux agents de la préfecture assis à la même table. Inventaire



contradictoire, réception, il reçoit un numéro d'ordre et une date : la préfecture en est dès lors responsable. Ça, c'est grosso modo le travail du matin. Mais il convient de suivre l'objet, même s'il n'est plus du ressort de la RATP. L'objet étiqueté descend dans un immense local de stockage.

Un bordereau est imprimé par des mécanographes sur des grandes feuilles cloisonnées en fiches. Une feuille servira au classement par date. L'autre sera découpée et répartie entre les différents guichets spécialisés : les portefeuilles c'est le 8, les sacs à main et valeurs le 4-5. A cette étape, deux hypothèses :

— ou l'objet comporte un moyen d'identification et la préfecture écrit au perdant, pour peu que l'adresse soit à jour ;

— ou il n'en comporte pas et il reste à attendre le client.

A l'entrée on remplit une fiche descriptive, et, selon l'objet, on vient à tel ou tel guichet.

## Où, quand, quoi ?

En 1985, sur 140 000 objets trouvés, 29 000 seulement ont été restitués. On peut s'étonner de cette proportion de vingt pour cent.

En fait, beaucoup d'objets ont une valeur assez faible, et ne méritent pas probablement qu'on prenne une demi-journée et qu'on paie 14,30 F pour le récupérer. C'est, à quelques exceptions, le cas de 10 000 parapluies, et peut-être des clefs dont on a souvent un double. Comme la préfecture ne donne pas de renseignements par téléphone — mais on peut écrire — le déplacement pour récupérer l'objet — procuration écrite possible — est obligatoire.

« Lorsque l'on peut répondre aux questions quand, où et quoi, nous précise Mlle Mandagot, responsable de

Date de la perte : \_\_\_\_\_  
Heure de la perte : \_\_\_\_\_

**OBJET PERDU**

Où avez-vous perdu ?

Décrivez l'objet :

1 - Forme, couleur : \_\_\_\_\_

2 - Contenu : \_\_\_\_\_

3 - Autres détails : \_\_\_\_\_

4 - Valeur de l'objet : \_\_\_\_\_

Imp. ST 9508 C

**Lieu de la perte (1)**

— Dans le métro, ligne N° \_\_\_\_\_

— Dans l'autobus, ligne N° \_\_\_\_\_

— Dans un taxi \_\_\_\_\_

— Dans un établissement public (2) \_\_\_\_\_

— Sur la voie publique (2) \_\_\_\_\_

Inscrivez vos Nom, prénom et adresse

M. M<sup>me</sup> M. (1) \_\_\_\_\_

Déclarant : \_\_\_\_\_

Téléphone : \_\_\_\_\_

Profession : \_\_\_\_\_

Paris, le : \_\_\_\_\_

Signature : \_\_\_\_\_

(1) Payer les mentions utiles  
(2) Préciser l'endroit

## MEMENTO

### • Horaires du service préfecture :

Lundi et mercredi : 8 h 30 - 17 h

Mardi et jeudi : 8 h 30 - 20 h

Vendredi : 8 h 30 - 17 h 30

### • Inventeurs Régie : 8 h 30 - midi

### • Horaires service RATP :

Lundi, mardi, jeudi : 8 h 15 - 17 h

Mercredi, vendredi : 8 h 15 - 16 h

### • Ligne réservée aux « perdants »

sur le réseau : 48-28-32-36. Intérieur : 8527.

### • Important : écrire au stylo bille et lisiblement. Décrire le contenant comme le contenu.

### • Les cartes oranges sans papier ni argent doivent être envoyées au service R.C., carte intégrale, gare de Lyon.

### • Le service de la rue des Morillons ne concerne que Paris, les départements 92, 93, 94, les taxis parisiens et les aéroports de Paris.

### • La SNCF a un service d'objets trouvés autonome au niveau de chaque gare terminale parisienne. RER ligne B nord : gare du Nord ; RER ligne C : gare d'Austerlitz.

salle, on a toute chance de retrouver l'objet. Par contre il existe un vrai problème de vocabulaire pour la bonne dénomination, la bonne description. » Selon leur nature les objets sont conservés plus ou moins longtemps : les denrées périssables sont détruites au départ, ce qui n'empêche pas de les mentionner au descriptif. Pour les lainages, le délai est de deux mois, 4 mois pour les autres. En réalité s'ajoutent encore 2 mois de garde mais la recherche est plus difficile. Les valeurs bénéficient du célèbre « 1 an et 1 jour » auquel s'ajoutent deux ans de garde. Ensuite, s'il n'a pas été récupéré, à nouveau deux hypothèses :

— ou l'inventeur, celui qui a trouvé, est identifié et il peut venir chercher l'objet ;

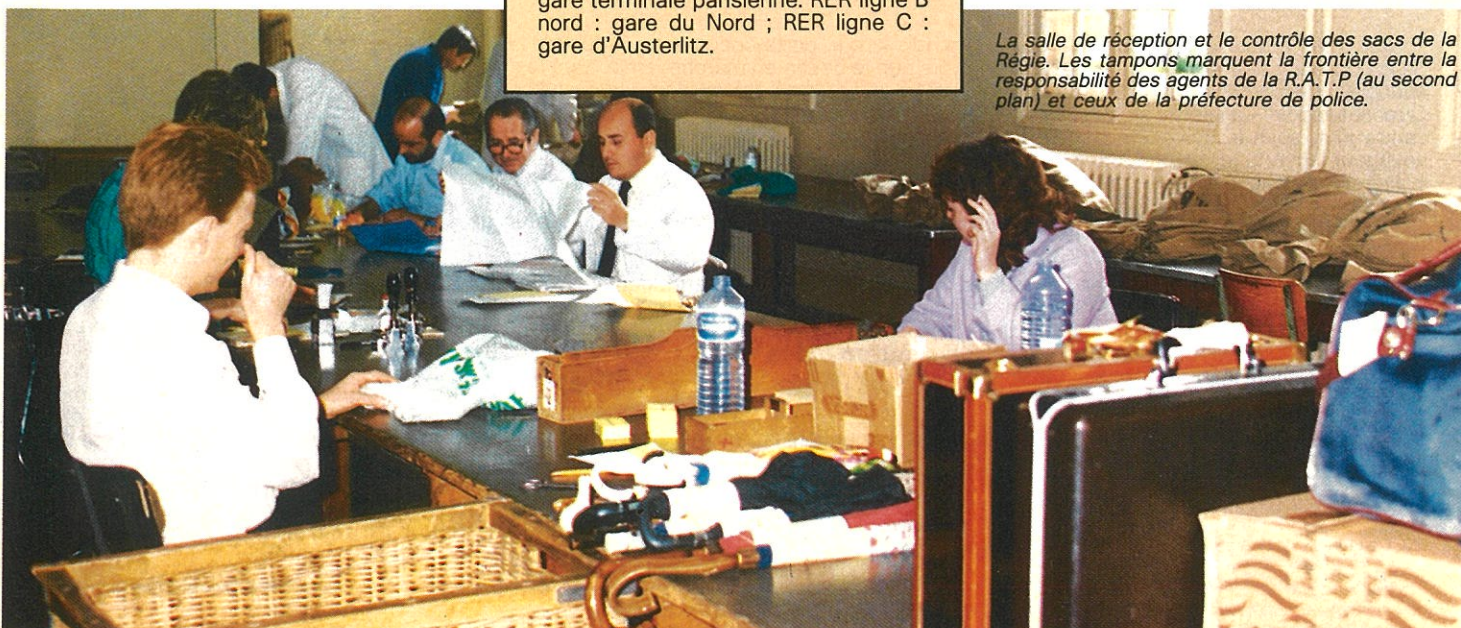
— ou il ne l'est pas et l'objet est remis à l'administration des domaines qui le vend ou le détruit.

## Inventeur, un beau métier

Quand un objet est récupéré par son propriétaire, celui qui l'a trouvé est prévenu. A contrario s'il n'est pas prévenu il sait qu'il peut récupérer l'objet après le délai de garde (3 500 restitutions/an). Parfois même des récompenses sont données par l'heureux propriétaire. Les papiers d'identité sont évidemment exclus de ce système.

On peut encore ajouter que chaque année la préfecture remet des « mentions » ou des primes pour acte de probité à certains inventeurs.

Il nous faut retourner au bureau RATP. L'après-midi est consacré au travail administratif. Ce sont toutes les relations avec les services d'exploitation pour corriger les bordereaux mal remplis. C'est ensuite un classement spécifique par lieu de perte qui est souvent différent du lieu d'enregistrement de l'objet sur la ligne. La finalité est bien de



La salle de réception et le contrôle des sacs de la Régie. Les tampons marquent la frontière entre la responsabilité des agents de la R.A.T.P. (au second plan) et ceux de la préfecture de police.



# OUVERT POUR CAUSE D'INVENTAIRE

RATP - Minoli



La recherche des clefs est en libre service ; serruriers s'abstiennent car on relève l'identité !

rendre l'objet. Pour cela nos agents, eux, donnent des renseignements par téléphone.

« L'important, ajoute M. Le Douche, c'est bien sûr un respect scrupuleux des instructions relatives aux OT. Mais c'est aussi une meilleure connaissance par les réseaux des finalités de cette réglementation. Nous invitons parfois des agents de maîtrise à nous rendre visite. Par ailleurs nous souhaiterions que certains de nos postes soient pourvus par des agents détachés de l'exploitation qui connaissent leur réglementation et pourraient mieux expliquer nos attentes à leurs collègues. »

Une nouvelle question ne manquera pas de se poser dans les années prochaines. La préfecture étudie l'informatisation de son service. On peut s'étonner qu'un tel organisme reste artisanal. Mais il est certain que pour les recherches le contact humain permet de surmonter les difficultés de la description, la clef des recherches.

Que dire encore ? Ah oui : les parapluies c'est le guichet 9 !

Jacques MARION



Chaque objet trouvé attend son maître avec un numéro d'ordre, une date, les jours et lieux de découverte, un descriptif.

## DISTRACTION MÉTROPOLITAINE

— Madame ! madame ! cria le voyageur en brandissant le porte-documents. Trop tard ! Bruit sec de la portière. La rame s'ébranla, aussi inexorable que le destin en marche, emportant la précieuse sacoche avec livres et dessins, dans la main d'un inconnu qui faisait des gestes énigmatiques. Quel désespoir ! La fillette, sa maman et sa petite sœur restaient figées sur le quai. Cela se passait l'autre jour, sous le belvédère aérien du métro Stalingrad, la veille de la Pentecôte. Peut-être le voyageur inconnu les attendait-il à La Chapelle, comme semblait l'indiquer sa gesticulation ? Elles y allèrent. Nenni. Était-il, par improbable, revenu rapporter le précieux objet ? Nenni (bis).

A la maison, la mésaventure fut racontée au papa (qui n'est autre que l'auteur de ces lignes).

Sa fille et lui vont interroger le chef de la Chapelle (auquel ils attribuent une âme de bon sacristain). Non, rien ne lui a été remis. Il téléphone à Anvers. Chou blanc. Il téléphone encore et encore. Décline-t-il toute la dynastie jusqu'à Étoile et Dauphine ? La réponse vient sous forme de question mi-policière, mi-Sherlock Holmes : de quelle couleur la sacoche, quel contenu ? Enfin le verdict : elle est à Porte Dauphine, votre sacoche. Il n'y a plus qu'à remonter en calèche jusqu'au terminus.

Moralité : dans la grande famille ératépiste il y a encore au moins un chef de station plein d'égards pour les malheurs d'une fillette étourdie.

Michel Ellenberger

P.S. Cette lettre nous a été écrite par un lecteur, lui-même journaliste.

## Apostrophes

Histoire, petites histoires, chroniques, récits, essais : les transports urbains suscitent beaucoup d'ouvrages en tout genre. Ce mois-ci, nous vous en proposons deux pour votre bibliothèque.

Créée en 1885 à Bruxelles, l'Union internationale des transports publics (UITP) a fêté l'année dernière son centenaire. Richard Michaël Robbins, ancien directeur du métro de Londres et président du comité des métros de l'UITP de 1971 à 1978, a retracé à cette occasion l'histoire d'un siècle de transports publics dans un petit ouvrage (1) décrivant le rôle et l'action de l'UITP. Présenté de manière chronologique, ce livre met en lumière les grandes évolutions et les grandes options techniques, économiques, commerciales qui ont modelé le visage des transports urbains. A travers les différents congrès de l'UITP, les réseaux pouvaient confronter leurs expériences. Des questions juridiques sur le statut des entreprises de transport aux questions pratiques sur les dangers des épingles à chapeaux pour les voyageurs des omnibus et des tramways, les thèmes de discussions ne manquèrent jamais. Depuis la fin de la Seconde guerre mondiale, l'UITP a perdu peu à peu son caractère d'union européenne. New York en 1949, Bombay en 1960, Tokyo en 1961 ont ouvert la voie à de nombreux autres réseaux des cinq continents. En brossant cette histoire à grands traits, M. Robbins élargit notre horizon parisien. Il nous montre aussi qu'hier, aujourd'hui, comme demain, la maîtrise des transports urbains est un défi auquel doivent savoir répondre les responsables des grandes agglomérations.

Autre manière de changer de regard, le livre de Marc Augé sur le métro (2). Directeur de l'école pratique des hautes études en sciences sociales, M. Augé a porté sur notre « tube » parisien un regard d'ethnologue. Une civilisation souterraine, peuplée d'indiens mystérieux. Voilà ce qu'est devenu le métro aux yeux de nombreux intellectuels. L'Afrique et l'Amazonie ne font plus recette, alors on s'offre un frisson d'exotisme sur la 4 ou une rêverie BCBG d'Exelmans à Miromesnil. En associant de nombreux spécialistes des sciences humaines à des recherches comme *Réseau 2000* ou le séminaire *Crise de l'urbain, futur*



de la ville, la RATP n'est pas étrangère à cet engouement. Le métro est un réseau qui met en liaison des lieux, des gens, des histoires. Ethnologie urbaine à travers le nom des stations, ethnologie sociale à travers les habitudes, les comportements des voyageurs, M. Augé tente de traquer l'homme sous le masque de l'Homo métro. Le style est riche et l'auteur se laisse parfois entraîner par ses pensées, sautant d'une idée à l'autre avec la facilité d'un Parisien habitué aux correspondances. Solitude, hasard, foule, rencontres sont des thèmes qui reviennent souvent dans l'ouvrage.

« Le train ne peut partir que les portes fermées. Prière de ne pas gêner leur fermeture. »

Au rythme « racinien » (sic) de ces alexandrins, M. Augé nous invite à parcourir la destinée humaine. Étrange voyage des gavroches du XX<sup>e</sup> siècle...

« Je suis né dans l' métro à la Porte Maillot. J'ai vécu sans m'en faire à la station Voltaire. ».

C. C.

(1) *Un siècle de transport public* par R. Michaël Robbins, 94 pages - Édité par l'UITP - avenue de l'Uruguay, 19-B-1050 Bruxelles.  
(2) *Un ethnologue dans le métro* par Marc Augé, 128 pages - Édité par Hachette, collection « Textes du XX<sup>e</sup> siècle ».

## Cauchemar d'amour

Un titre hors du commun pour un journal classé « sérieux » comme *Entre les lignes*. C'est le titre d'un roman qui vient de paraître aux éditions Fleuve Noir, écrit par un agent de la Régie, Michel Conraux, chef de poste sur la ligne A du RER à Joinville.

Employé à la RATP depuis 1977, ce passionné de littérature a passé une capacité de lettres modernes à ses moments libres. Il écrit ce premier roman qu'il propose aux éditions Fleuve Noir. Il obtient un contrat pour 5 ans et la publication de son livre.

Bonne chance à Michel Conraux !

S.F.

## Fort Neuf de Vincennes, le 22 août

Avec la musique de la Gendarmerie mobile, un hommage sera rendu aux agents du métro fusillés par les Allemands dans les fossés du Fort Neuf de Vincennes, le 22 août 1944.

L'ensemble des associations et groupements d'anciens combattants de la RATP invite les agents à participer à ces cérémonies.

- à 17 h 15 à la station Château de Vincennes (sortie côté Paris) ;

- à 18 h devant la plaque commémorative des fossés du Fort Neuf.

## « A la mémoire de nos camarades du Métropolitain »

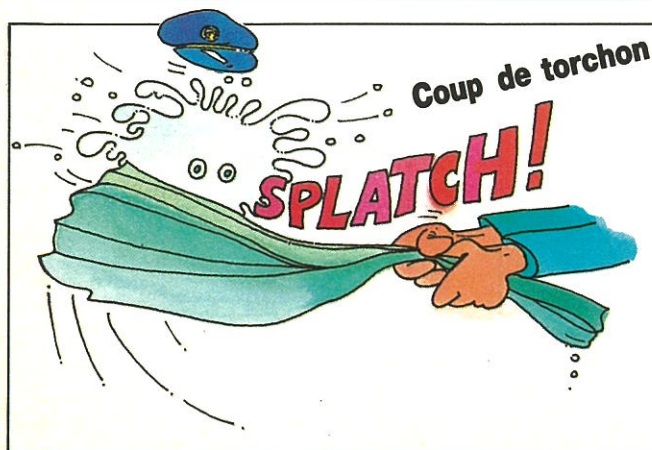
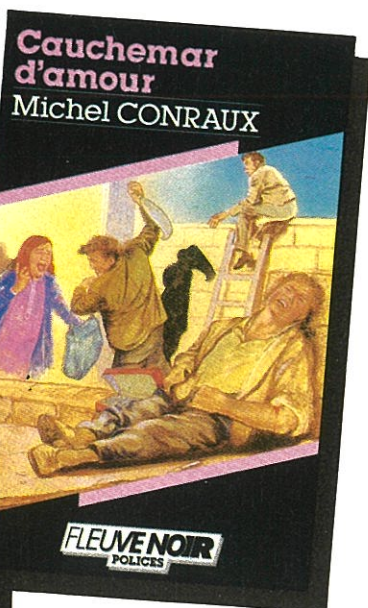
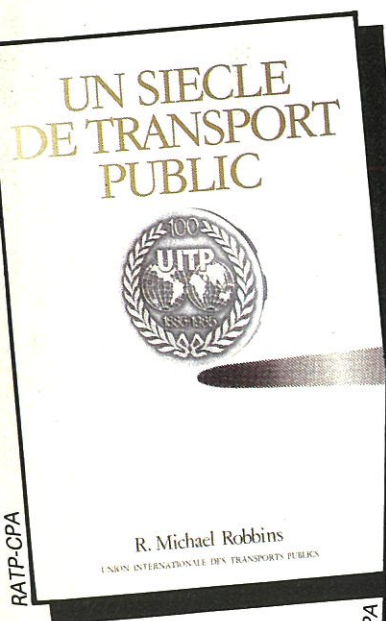
La plaque apposée dans la station Château de Vincennes porte les noms d'André Amellin, Ulysse Benne, Louis Bouchet, Robert Ferrer, Émile Groeury, Arthur Speckaert, agents de la CMP. Il en existe ainsi 32, dans différents attachements de la STCRP et de la CMP.

Elles soulignent ainsi la part prise par les travailleurs du transport dans les combats pour la libération.

Le 22 août 1944, nous sommes en pleine insurrection, trois jours avant la reddition du général Von Choltitz. Ce ne sont plus les agents de la CMP, mais des combattants. La plaque apposée dans les fossés neuf en témoigne : « les combattants volontaires du 5<sup>e</sup> RI, 2<sup>e</sup> bat., à la mémoire de leurs camarades fusillés par les Allemands le 22 août 1944. Commandant Louis Bouchet... »

M. Huard rappellera ces événements à la station Château de Vincennes au nom de ces combattants.

J. M.



Le 20 mai dernier, à 7 heures du matin à l'arrêt Corentin-Celton, un incident a opposé un machiniste de la ligne 126 avec des employés de la société De-caux. Pour procéder au nettoyage de l'abri-bus, ces employés avaient garé leur camionnette juste au droit du point d'arrêt. Afin de pouvoir s'arrêter, le machiniste aurait poussé la camionnette avec son bus. Puis, étant descendu de sa voiture, il a été frappé « à coup de serpillère ». Voilà une nouvelle façon de faire le ménage en ligne...

C.C.



# La ronde des chantiers

Depuis dix ans, les ateliers du ferré changent de visage. Le renouvellement du matériel roulant, les nouveaux prolongements du métro en banlieue, le développement du RER s'accompagnent en coulisse d'une modernisation radicale de nombreux ateliers. Certains, comme Javel ou Charonne\*, sont carrément reconstruits. D'autres, comme Choisy\*\*, Saint-Ouen ou Boissy, sont profondément remaniés. Aujourd'hui, les travaux se poursuivent. Nous vous invitons à en faire le tour.

Christian CHAUMEREUIL

\* Voir *Entre les lignes* n° 66, pp. 4 à 6.

\*\* Voir *Entre les lignes* n° 65, pp. 20 et 21.



RATP-N-Audiovisuel

Saint-Ouen : un, on démolit... Deux, on reconstruit.



RATP-N-Audiovisuel

## Saint-Ouen : la clinique du 77

Le matériel roulant « fer » du métro comporte grosso modo (pardon pour les puristes !) deux petits tiers de MF 67 (les métros bleus) et un gros tiers de MF 77 (les métros blancs). Régulièrement, chaque voiture de métro passe en atelier pour une révision générale des principaux organes mécaniques, électriques et pneumatiques. Les pièces défectueuses ou avariées sont réparées ou changées. Les garagistes du MF 67 sont à Choisy, ceux du MF 77 à Saint-Ouen.

La modernisation de l'atelier de Saint-Ouen a débuté avec la construction d'un atelier de maintenance des équipements électroniques. Achevé en septembre 1982, le bâtiment comporte quatre niveaux dans lesquels sont dépannés, réparés, testés les nombreux équipements électroniques qui équipent les matériels modernes (MF 77, MI 79 et 84) de la Régie. Les travaux ont ensuite gagné l'atelier de révision proprement dit. Fin 1985, le nouveau pont transbordeur, le hall de levage, le hall de chaudronnerie et les zones d'entretien des moteurs et des boggies sont entrés en service (voir *Entre les lignes* n° 88 p. 29). Dans quelques mois, les zones d'entretien des essieux et des réducteurs seront achevées. Des anciennes installations, il ne reste que la charpente et les piliers métalliques qui la soutiennent. Les sols, les éclairages, les différentes alimentations (eau, électricité, air comprimé), les moyens de levage sont refaits à neuf. Par ailleurs, la disposition des zones de travail est repensée pour faciliter les cheminement des pièces lourdes (bogies, essieux, roues...) et réduire au minimum les risques d'accidents. Enfin, la décoration joue la carte de la couleur. Un atelier n'est pas un monastère !

Ces travaux doivent se dérouler sans interrompre l'activité quotidienne de l'atelier. Bref, pour les équipes de FR\*, moderniser c'est d'abord déménager ! Dans un an, les deux tiers de l'atelier de Saint-Ouen seront remis à neuf. La prochaine tranche de travaux devrait toucher l'atelier de peinture. Si le calendrier n'est pas trop chamboulé, le nouveau Saint-Ouen sera prêt à effectuer en 1992 les premières révisions « peinture » sur le MF 77.

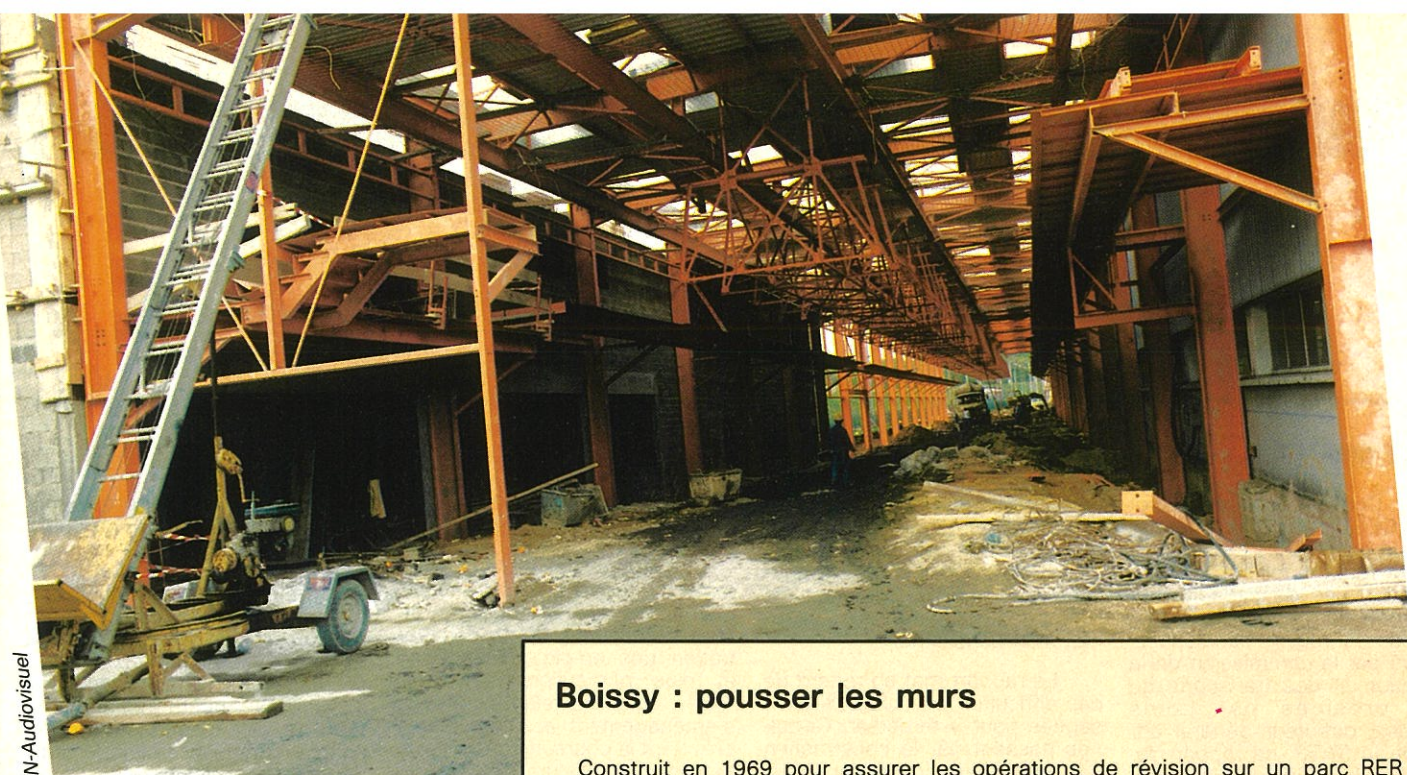
\* Service du matériel roulant à la direction du réseau ferré.

## Bobigny : l'atelier mixte

Le 15 avril dernier a été donné le premier coup de pioche du futur atelier d'entretien de Bobigny. Construit près du canal de l'Ourcq, à côté de l'aire de garage de Bobigny-La Folie, l'atelier ouvrira ses portes à la fin de l'année 1987. Il prendra en charge les opérations d'entretien sur les 55 trains MF 67 desservant la ligne 5. Il remplacera alors l'atelier d'Italie, trop exigü, qui ne conservera que l'entretien des trains de la ligne 6.

Couvrant près de 6 000 mètres carrés, le hall principal abritera six voies sur fosse, une zone de révision accidentelle et une aire de stockage des pièces lourdes. Beaucoup de points d'aménagement restent encore à préciser, notamment pour tenir compte de la double vocation de Bobigny : atelier métro et atelier tramway. La desserte de la future rocade Saint-





RATP-N-Audiovisuel

Bientôt deux voies de plus pour l'entretien

# Boissy : pousser les murs

Construit en 1969 pour assurer les opérations de révision sur un parc RER de 750 véhicules, l'atelier de Boissy devra accueillir prochainement plus de 1 100 véhicules. La croissance du trafic et l'interconnexion avec les lignes SNCF expliquent ce boom. Heureusement, à l'époque le terrain ne manquait pas et Boissy avait été installé à l'aise.

De novembre 1983 à mars 1985, l'atelier de Rueil fut aménagé pour accueillir diverses activités légères d'ajustage et de fabrication de pièces. Beaucoup d'entre elles étaient auparavant à Boissy. La place, rendue ainsi disponible, a permis de lancer le chassé-croisé des déménagements, aménagements, enménagements. Diverses équipes sont déjà dans leurs meubles. Ces allées et venues devraient s'achever dans le courant du dernier trimestre 1986.

Depuis quelques mois, l'atelier de Boissy dispose de « salles blanches » permettant de travailler à l'abri de la poussière sur les composants électroniques de puissance des trains M1 84 (voir *Entre les lignes* n° 61, pp. 36 et 37). Ennemi mortel des composants électroniques, la poussière est en passe de devenir un problème majeur des équipes d'entretien du ferré. La limaille métallique, provenant de l'usure des semelles de frein en matière composite, tend de plus en plus à envahir l'air des tunnels. Elle vient se coller sur les principaux organes des trains, aspirée littéralement par la ventilation forcée des coffres électriques. L'air comprimé ne suffit plus à chasser cette poussière envahissante. Une zone de nettoyage des gros organes mécaniques (bogies) et des équipements électriques est en cours de construction aux ateliers de Boissy. Elle s'inspire des réalisations en service ou en cours d'installation à Choisy et à Saint-Ouen.

Outre les activités de révision, Boissy assure aussi l'entretien courant, « à la semaine », des trains de la ligne A. Pour accueillir les éléments tricolores, M1 79 ou 84, un nouveau hall d'entretien, à trois voies, a été construit en 1984. Aujourd'hui, on lui ajoute deux voies supplémentaires. Les travaux seront terminés dans un peu plus d'un an.

Agrandissement des halls d'entretien, transformation de l'atelier de révision, la modernisation de Boissy aura coûté près de 145 millions de francs (au 1.1.85, hors frais généraux). Si l'on ajoute les dépenses engagées pour construire l'atelier d'entretien de Massy et adapter l'atelier de Rueil, c'est près de 460 millions de francs (1985) qui auront été engagés en huit ans pour faire face aux développements du réseau RER. L'interconnexion ouest, le prolongement vers Disneyland provoqueront un nouvel afflux de trafic. Côté FR, on étudie déjà les possibilités pour repousser à nouveau les murs et accroître le nombre des matériels entretenus par Boissy.



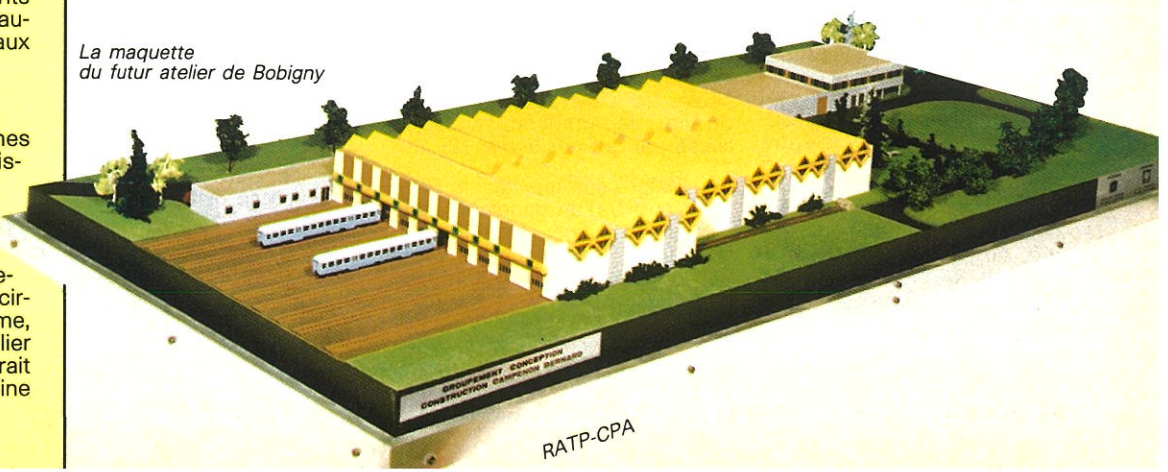
RATP-N-Audiovisuel

Boissy : paré à soigner les moteurs

Denis - Bobigny nécessitera une vingtaine de tramways. Deux voies leur seront réservées dans le hall d'entretien. L'une d'elles sera équipée de passerelles mobiles permettant d'accéder facilement aux équipements installés sur la toiture des trams. L'autre voie disposera de vérins spéciaux pour le levage des caisses.

La présence simultanée de rames de métro et de tramway sur le faisceau de l'atelier ne simplifiera pas les manœuvres, d'autant que trams et métros ne pourront pas utiliser les mêmes voies. Le plancher surbaissé du tram risquerait en effet de jouer les courts-circuits avec le troisième rail ! A terme, et si les besoins se font sentir, l'atelier de Bobigny, après extension, pourrait assurer l'entretien d'une soixantaine de tramways.

La maquette du futur atelier de Bobigny



RATP-CPA



## L'état des lieux

Le Conseil économique et social (CES) de la région d'Ile-de-France a examiné, le 29 mai dernier, un rapport faisant le point des problèmes de capacité sur l'ensemble des réseaux de transports de la région parisienne... Préparé par la commission de la circulation et des transports du CES, présidée par Louis Guieysse, directeur général adjoint de la RATP, ce rapport recense mode par mode (train, métro, RER, route et autoroute), ligne par ligne, les points durs et les réserves de capacité encore disponibles.

La ligne A coince dans le tronçon central. Sur le métro, la partie nord de la ligne 13 et la section Opéra - Gare de l'Est de la ligne 7 frisent la surcharge. Sur le réseau de bus parisiens, les difficultés de circulation provoquent

des irrégularités qui diminuent d'autant la capacité de transport réelles des lignes. En banlieue, beaucoup de problèmes d'irrégularité et de charge touchent les lignes de bus du nord de l'agglomération parisienne.

Le rapport met en regard de ces difficultés les solutions envisagées pour y remédier. Certaines passent par la construction de nouvelles infrastructures, d'autres par la mise en service de nouveaux matériels roulants ou l'utilisation de nouvelles méthodes d'exploitation plus sophistiquées. Le rapport souligne à ce propos l'intérêt d'une réflexion approfondie visant à uniformiser les conditions de financement des investissements. Cela permettrait aux entreprises de transports de ne plus être obligé d'arbitrer entre la

« bonne » solution technique et la « bonne » solution financière.

La plupart des problèmes de capacité rencontrés sur les réseaux de transports d'Ile-de-France résultent de la concentration des emplois dans Paris et plus particulièrement dans l'ouest de la capitale. Les projets d'aménagement et d'urbanisme prévoient la poursuite de ce mouvement. Par ailleurs, les tentatives de rééquilibrage vers l'Est de la région parisienne n'ont pas donné tous les résultats escomptés. Le rapport met ainsi en lumière les risques d'une politique d'aménagement qui ne tiendrait pas compte des réalités des transports. Point de rencontre des différents partenaires économiques et sociaux de la région, le CES\* est un lieu d'échange, de dialogue, propice à une prise de

conscience de ces problèmes par l'ensemble des « acteurs économiques concernés ». En jouant astucieusement sur la géographie d'implantation des emplois et sur l'aménagement des horaires de travail, la région Ile-de-France pourrait continuer à se développer en profitant des possibilités encore sous-exploitées de ses réseaux de transports. Harmoniser politique d'urbanisme et politique des transports, un débat vieux comme le siècle mais qu'il importe, aujourd'hui plus qu'hier, de parvenir à conclure positivement.

C. C.

(\*) A l'image du Conseil économique et social national (voir *Entre les lignes* n° 89, pp. 21 et 22), le CES d'Ile-de-France réunit des élus, des syndicalistes, des représentants, des industries, du commerce, des professions libérales, des associations...



## CBM : les minis font des petits

Fin mai, la RATP a reçu livraison du 100<sup>e</sup> autobus à gabarit réduit CBM 220 construit par la société Car et bus Le Mans. Apparu en mars 1984 sur la ligne 107 (1), les CBM 220 roulent aujourd'hui sur quatre lignes du réseau RATP : une à Paris, la *Montmartrobus*, trois en banlieue, les dessertes communales de Saint-Cloud, Suresnes et Issy-les-Moulineaux.

La Régie possède actuellement 18 CBM 220, répartis entre les dépôts de Pleyel, Point du Jour et Malakoff. Deux ou trois autres voitures devraient venir renforcer le parc d'ici la fin de l'année. Au plan du nombre des véhicules, la RATP devance ainsi les réseaux de Bordeaux (15

CBM) et de Rouen (13 CBM). Dix CBM 220 ont aussi été livrés dans l'Ile de la Réunion. On retrouve également des CBM dans 22 villes de province, de Cherbourg à Arles et de Pontarlier à Saint-Brieuc.

Confortable et très maniable, le CBM 220 est bien apprécié, tant par les voyageurs que par les machinistes. Son petit gabarit (2,20 m de large au lieu de 2,50 m pour les bus *Standard*) lui permet de passer là où d'autres bus resteraient coincés. Par ailleurs, il s'avère techniquement fiable. Le CBM parvient ainsi à effacer le mauvais souvenir laissé par le *PGR Berliet* (2).

Malgré ses qualités, le CBM 220 souffre d'un handicap : son prix d'acquisition. Alors que le coût (hors taxe) d'un *Standard SC10U* approche 800 000 francs, celui d'un CBM frise les

700 000 francs. En fait, on ne construit pas un bus à gabarit réduit en partant d'un bus à gabarit standard. Techniquement, c'est impossible ! De nombreux éléments de carrosserie (faces avant et arrière, pavillon...) ainsi que la motorisation sont spécifiques du véhicule. Limités à certains types de dessertes, les bus à gabarit réduit sont en outre vendus en petites séries. Conséquence, leurs prix sont élevés compte tenu des recherches et des investissements nécessaires pour lancer la fabrication. En parvenant à vendre plus de cent véhicules en deux ans, CBM a néanmoins réussi à percer sur le marché national. Au plan européen, le CBM 220 n'est guère concurrencé que par les bus fabriqués par la firme hollandaise *Van Hool*.

C. C.

(1) Voir *Entre les Lignes* n° 72, p. 21.  
 (2) Voir *Entre les lignes*, n° 59, p. 30 à 33.

## Lifting pour enseignes



Les 300 entrées de métro - style Dervaux - datant des années 30 viennent d'être rénovées. En fonte elles pouvaient se casser. Le procédé consiste, après avoir déposé l'enseigne « Métro », à renforcer la tige en fonte par un tube en acier. En un mois et demi, cet important travail a été réalisé exclusivement par du personnel RATP et avec du matériel de l'entreprise. Les entrées style Val-d'Osne qui ressemblent beaucoup à celles « Dervaux » ont aussi subi une cure de jouvence suivant un procédé à peu près identique.

S. F.





## ACSÍ : en direct avec la presse

Le 27 mai dernier, une quinzaine de journalistes des principaux médias parisiens (radios, journaux, agences de presse) ont découvert, sur le terrain, le travail de la nouvelle brigade des ACSÍ (1) du réseau routier. Créée le 2 décembre 1985, la brigade des ACSÍ se compose aujourd'hui de 67 agents (2). Tous machinistes, ils ont conduit des bus pendant deux ans au moins. Autant dire que les problèmes de circulation et de stationnement, ils les connaissent par expérience.

Formé en équipes de deux, les ACSÍ surveillent de près l'itinéraire de 13 lignes d'autobus dans la capitale (3). Leur arrivée dans un quartier de Paris est précédée par une information des riverains (commerçants, automobilistes) au moyen de papillons, glissés sous les essuie-glaces

des voitures, et d'une lettre, envoyée à domicile aux habitants du secteur.

Malgré les actions d'information et une présence visible sur le terrain (uniforme, badge), les ACSÍ ne parviennent pas à dissuader les automobilistes les plus distraits ou les plus « j'm'en foutistes ». Chaque mois, les ACSÍ établissent entre 12 000 et 15 000 contraventions : la moitié pour non respect du panneau « stationnement gênant », 20 % pour stationnement aux points d'arrêt, 15 % pour stationnement dans un couloir. Résultats des courses : une amende variant entre 75 et 900 F pour le contrevenant.

Près de 1 300 bus assurent aujourd'hui la desserte des 56 lignes d'autobus du réseau pari-

sien. Si les couloirs et les points d'arrêt étaient dégagés, les retards seraient moins nombreux et il faudrait moins de voitures pour assurer le même service. On estime, côté routier, qu'une centaine de bus seraient ainsi récupérés. Par conséquent, ce sont des dizaines de millions de francs qui sont gaspillés chaque année à cause du stationnement anarchique dans les rues de la capitale.

Bloqué dans le couloir du boulevard de Sébastopol ou empiété dans les véhicules en stationnement, rue du Faubourg-Poissonnière, l'autobus spécial transportant les journalistes, fut lui aussi victime de la circulation parisienne. Ce périple permet de rencontrer plusieurs équipes d'ACSÍ. Micro au point, appareil photo autour du cou, les reporters interrogent longuement les

agents. « Ça fait combien de temps que vous faites ce métier ? Comment réagissent les automobilistes ? Quels sont vos relations avec la police ? On ne vous a jamais menacé ?... » Expliquant avec sourire et précision, la réalité de leur travail, ces ACSÍ devinrent de vrais attachés de presse de la RATP. Une manière directe d'exposer aux médias les problèmes de l'entreprise et de faire connaître les solutions avancées. En cinq mois, les retards sur les lignes de bus, surveillées par les ACSÍ, ont diminué des trois quarts. Côté bilan, la solution ACSÍ semble donc efficace.

C. C.

- (1) Agents chargés de la surveillance des itinéraires de lignes d'autobus.  
(2) Voir *Entre les lignes* n° 87, p. 2.  
(3) Lignes 20, 21, 26, 27, 28, 32, 43, 47, 48, 49, 54, 80 et Montmartrobus.



RATP-Minoli

## Silence en prime

Depuis la mi-mai et jusqu'à la fin août, d'importants travaux de voie sont réalisés dans la gare RER de La Défense. Objectif du chantier : déposer la voie 2 (en direction de Saint-Germain) sur une longueur de 200 mètres, à la sortie de la gare, et remplacer le ballast (1) par un système de pose très performant sur des traverses en béton. Il y a un peu moins de quinze ans, cette tech-

nique de pose avait été expérimentée à La Défense, sur la voie 1 (en direction de Paris).

Dans le cadre du projet « tête Défense », l'EPAD (Établissement public d'aménagement de la Défense), réalise un imposant bâtiment, de forme cubique, qui clôturera vers l'ouest la perspective historique de Paris (2). Afin de minimiser les nuisances sonores et les vibrations dans le bâtiment, l'EPAD a demandé à la Régie de modifier la pose des voies du RER à l'aplomb de la construction. L'opération, pilotée par le service de la voie (NV), est

financée intégralement par l'EPAD. Son coût avoisine les deux millions de francs. L'EPAD et le service des études techniques (TT) de la RATP procèdent par ailleurs à des mesures pour savoir s'il est nécessaire également de modifier le système de pose des voies centrales (voies A et B), en gare de la Défense.

Pour réaliser les travaux, la voie 2 a été neutralisée pendant plusieurs semaines. Ce qui n'a pas toujours simplifié l'exploitation de la ligne A ! En parallèle avec ce chantier, la division travaux de NV a installé deux nou-

veaux appareils de voie entre La Défense et Nanterre-Préfecture. Dans un peu plus d'un an, ces aiguillages seront empruntés par les premiers trains de l'interconnexion ouest.

C. C.

- (1) Couche de gros cailloux, placée sous les rails, et servant à maintenir la voie en place.

- (2) Axe est-ouest reliant le Louvre à La Défense, via la Concorde, les Champs-Élysées, l'Étoile et le Pont de Neuilly. Voir *Entre les lignes* n° 90, p. 14.



## Le tramway de Nantes

Le 7 janvier 1985, la première ligne de tramway était mise en service à Nantes. En six ans – trois de préparation et trois de travaux –, un équipement de transport urbain d'un type nouveau était conçu par la société exploitant la SEMITAN (Société d'économie mixte des transports en commun de l'agglomération nantaise) avec le concours d'architectes de bureaux d'ingénierie et l'aide des services techniques municipaux de la ville de Nantes.

Un an après, la SEMITAN publie un livre « Le tramway nan-

tais » – 148 pages – pour décrire la genèse du tramway, l'architecture de la ligne, le matériel roulant, etc.

Si vous êtes intéressés par cet ouvrage, vous pouvez adresser vos commandes à la SEMITAN.

**Service développement, 3, rue Bellier, 44046 Nantes Cedex 01 (CCP 3738-08 X Nantes)**

en joignant un chèque de 322 F pour la France et de 302,40 F pour l'étranger. Dans ce dernier cas, l'envoi se fera en port dû.



## L'année de la comète

L'année 1986 restera l'année de la comète. Halley était attendue, Halley était guettée. Mais Halley s'est faite discrète ! Pourtant, ils étaient nombreux à attendre du ciel un spectacle digne des gravures de la Belle Époque. « Les photos publiées en 1910 montraient une autre comète qui était passée peu de temps avant la comète de Halley » indique en connaisseur Jacques Achtergael, responsable de la section « astronomie » du comité d'entreprise de la RATP.

Avec sept autres personnes, il a traqué la comète jusque dans l'hémisphère sud. Courant avril, ces astronomes « éclairés » ont passé une semaine au nord-ouest de Madagascar, dans l'île de Nossi-Bé. « Cette période était la plus favorable à l'observation puisque la comète se trouvait alors au plus près de la terre. Par ailleurs, après son passage derrière le soleil, la queue de la comète devait avoir atteint son développement maximal... Notre voyage s'est déroulé dans d'excellentes conditions. Le comité national d'observation de la comète de Halley, créé par les autorités malgaches, avait pris en main l'organisation du séjour. Une plate-forme d'observation avait été aménagée sur la plage, non loin de l'hôtel où nous résidions... Nous avons retrouvé sur place d'autres astronomes amateurs ainsi que des scientifiques. Cela nous a permis d'amorcer de nombreux contacts. »

Paradoxalement, la seule déception du voyage vient de la comète elle-même. « La queue était presque invisible car nous observions la comète pratiquement de face... La comète était beaucoup moins lumineuse que les étoiles. Cela nous obligeait à poser

assez longtemps pour prendre des clichés. Or la plupart du temps, des éclairs de chaleur voilaient totalement les photos. » Mais visiblement, ces déboires n'ont pas altéré le moral du groupe. « C'est un pays magnifique... Les couchers de soleil sont somptueux. Là au moins, nos photos sont réussies ! » Tourisme la journée, astronomie la nuit : un voyage de détente !

Fin avril, J. Achtergael a repris le collier à la brigade de surveillance du routier. Par ailleurs, il s'active à faire connaître la section astronomie. « Nous sommes actuellement une trentaine... Beaucoup de gens ont peur des calculs mathématiques. En fait, il suffit de savoir se repérer dans le ciel pour observer les étoiles. Ce sont souvent les enfants qui incitent les parents à venir... Nous mettons à leur disposition le matériel, jumelles, télescopes. Par ailleurs, nous achevons la construction d'un télescope de 250 millimètres de diamètre. On peut donc découvrir l'astronomie sans se lancer dans des dépenses folles. »

Chaque mois, la section « astronomie » organise des séances d'observation des étoiles dans le parc de Fontenay-Briis. Par ailleurs, des visites (observatoire de Meudon, radiotélescope de Nançay) et des conférences sont régulièrement programmées. Si vous souhaitez regarder le ciel de près, ne tardez pas à contacter Jacques Achtergael en lui écrivant à la Brigade de surveillance - RE - Montsouris. Quoi de plus agréable que de vivre le nez dans les étoiles !

C. C.

## Pensées en bus

« Chic, elle va monter. » « Souriez, on vous regarde. » « Ça me rappelle Venise. » « Qu'il est mimi j'en ferais bien un. » « Votre bas droit est filé. » Ces phrases et... bien d'autres encore..., les parisiens ont pu les voir en mai sur les vitres de 2 000 véhicules qui n'avaient pas craint l'originalité en se laissant habiller par l'agence publicitaire ECOM. En juin, c'était une campagne de presse en faveur de l'autobus sur le thème « Bus, les points de vue de Paris. » Pourquoi fait-il donc la

Une de l'actualité publicitaire de ce printemps ?

C'est pour rattraper le temps perdu, le bus était un peu le laissé-pour-compte des campagnes publicitaires 2<sup>e</sup> voiture. Alors, celle-ci a le mérite de vanter son principal atout : les voyageurs voient la beauté des sites en parcourant Paris et ses alentours en autobus. Surplombant toutes les autres voitures, les bus se prêtent à la rêverie pour des voyageurs disponibles aux spectacles de la ville.

S.F.



RATP-Chabrol

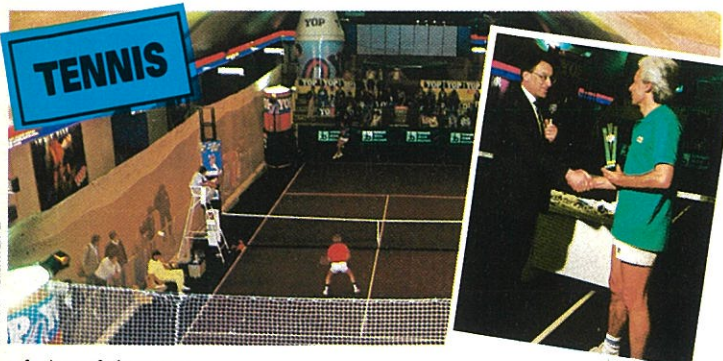




## UN BUS POUR SPORT AID

Après Band Aid et les chanteurs sans frontières, le sport s'est mis au diapason des musiciens sous l'égide de l'UNICEF pour faire œuvre humanitaire à l'intention de l'Afrique.

La délégation de Sport Aid effectuant le tour d'Europe des capitales était à Paris le 20 mai. Voyage express d'ailleurs entre Bruxelles le matin et Varsovie le soir, un autobus PR 100 de la RATP était tout à fait recommandé pour assurer un transport rapide et confortable entre Roissy et le Palais de l'Élysée où la délégation conduite par l'athlète soudanais Kalifa était reçue par François Mitterrand.



« Auber-côté-court ». La trophée fut remis au vainqueur par Michel Rousselot, Directeur général de la RATP.

## LES REVERS D'AUBER

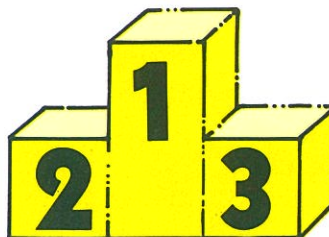
En cette fin d'après-midi du 4 juin, les gradins du Central de Roland-Garros se sont brusquement vidés de leurs spectateurs. Ce comportement étonnant avait de quoi surprendre jusqu'à ce que l'on apprenne que le soir même à la gare d'Auber du RER se déroulaient les demi-finales et la finale du 1<sup>er</sup> tournoi de la communication et que la foule s'y pressait. Organisé par F. Promo\*, ce grand tournoi, concurrent déloyal de Roland-Garros, a vu la participation, par équipes de trois jours, de FFE-GC-LE-RA-RC pour la RATP et de Métrobus, Écom, Transcom et de l'Agence Z et A.

Après les éliminatoires par équipes, la semaine précédente – parties en sept jeux en totalisant le nombre de jeux remportés – les quatre joueurs numéro

un des équipes qualifiées (FE - RA - Écom et Métrobus) se rencontraient en demi-finale. Jean-Claude Lavigne – (Métrobus) vainqueur de Jean-Paul Bailly (RA) et Gérard Mahieu (Z et A) – vainqueur de Jean-Claude Défaut (FE) se retrouvaient ainsi en finale.

Gérard Mahieu remportait nettement et brillamment cette rencontre au sommet. Le trophée, de cette mini Coupe Davis, était remis au vainqueur par M. Michel Rousselot, directeur général, qui fixait rendez-vous à tous les spécialistes de tennis et... de communication pour le tournoi 1987 qui sera, n'en doutons pas, encore plus âprement disputé que celui qui venait de s'achever.

(\*) le court avait été prêté par la société J. Becker et installé par RA-Manufacture.



## PODIUM

Ce mois-ci encore l'escrime est à l'honneur et monte sur le podium d'Entre les Lignes.

En effet, l'équipe des sabreurs de l'US Métro est devenue, le 8 juin dernier, championne de France interclubs.

Vainqueur, à Toulouse, en quart de finale de Tourcoing (9 victoires à 5) puis du Racing Club de France (9 victoires à 6) l'équipe composée du junior Carrillo, de Ducheix, Daurelle, Prédhumeau et Bidart franchit en finale le dernier obstacle constitué par l'équipe de l'ASAL Française conduite par le champion olympique Lamour. La victoire est remportée de justesse, d'une touche, une seule (8 victoires partout – 60 touches à 59) mais elle est suffisante pour être champion de France.

## ÉCHOS DES SECTIONS



Les résultats toujours remarquables des lutteurs auraient certes mérités un podium mais il fallait choisir et le choix était difficile, le lecteur en conviendra.

Aux championnats de France, les 23 et 24 mai, à Mérignac, victoires en lutte libre pour Alcide Legrand, premier de sa catégorie des 82 kg, Farad Kolahi, premier en 100 kg tandis que Cemal Kizilirmak ne démeritait pas, obtenant la troisième place en lutte libre en 68 kg. Nombreuses quatrièmes places pour l'USMT grâce à F. Paul, J.-M. Brun (lutte gréco-romaine), B. Curi et B. Spenlhauer (lutte libre) complétant ainsi un palmarès musclé.



Après un an passé dans le purgatoire du championnat de France interclubs de Nationale III, l'équipe effectuera l'an prochain son retour dans le championnat de Nationale II après sa 4<sup>e</sup> place obtenue, sur huit clubs, lors de la finale des championnats de N. III, le 25 mai, à Bourgoin-Jallieu.

Six athlètes ont participé aux championnats de France des 25 km le 22 juin à Moussy-le-Neuf : G. Bessières, S. Gallis, Cl. Saidou, en seniors, et J.-F. Bathie, F. Éliard et Y. Crampon en vétérans.



Fin de championnat en demi-teinte pour l'équipe première qui termine à la 9<sup>e</sup> place sur 12 du championnat de promotion d'honneur. Elle évoluera dans le même championnat l'an prochain. L'équipe réserve obtient un classement plus flatteur puisqu'elle finit 2<sup>e</sup> de sa poule.

Dans les équipes de jeunes, les juniors A sont 4<sup>e</sup> en promotion d'honneur, les cadets A et les pupilles A prennent d'excellentes deuxième places en promotion de première division.

En corps, de nombreuses formations d'attachements ont accompli un brillant parcours 85-86 dans leurs championnats respectifs. Il faut mentionner tout particulièrement les équipes de Sceaux, de Mairie d'Ivry, de Nation 1 et 2, de Châtillon, de Saint-Lazare et des Lilas.

Individuellement, deux joueurs de l'équipe première ont été sélectionnés en match international USIC contre la Grèce à Athènes. Il s'agit de Roland Cassand et de Richard Héry.

## EN BREF

La consultation électorale annuelle du 22 mai pour le renouvellement d'un tiers du Comité directeur de l'USMT a vu l'élection ou la réélection de MM. Aguilo, Burel, Clément, Huguer, Jacquet, Montel, Morverand et Robineau. Sept cent trente et un électeurs se sont prononcés. La composition du Bureau reste inchangée avec Robert Boursche, président et Henri Robineau, secrétaire général à la tête du club.

Gérard LUCHE



