

Janvier est, traditionnellement, le mois où l'on dresse les bilans et où l'on s'interroge sur les perspectives.

Deux faits de l'année 1978, l'un technique, l'autre commercial, me paraissent devoir être retenus comme particulièrement significatifs :

— l'arrivée sur le métro d'une nouvelle génération de matériel roulant, le MF 77, qui témoigne du souci de la Régie de répondre aux aspirations de notre temps puisque les futurs utilisateurs — et pas seulement les ingénieurs — ont participé à la définition des aménagements de ces voitures ;
— l'élévation du trafic au-dessus de la « barre » des deux milliards de voyageurs, pour la première fois depuis 1949 : la création du RER a été en particulier plébiscitée par le public, puisque ce réseau voit son trafic augmenter de 35 %.

C'est là un sujet de satisfaction important pour notre entreprise qui souligne, s'il en était besoin, la vitalité du service public et la réponse positive de la clientèle au perfectionnement de l'outil de transport. Certes le réseau d'autobus connaît à nouveau certaines difficultés du fait du moindre respect des couloirs réservés : une action vient d'être lancée, conjointement avec la ville de Paris et la préfecture de police, afin de relancer la priorité à l'autobus. Cette démarche témoigne des progrès de la notion de priorité aux transports publics. La poursuite de notre effort se trouve donc justifiée.

En dépit d'une conjoncture économique moins favorable que dans le passé, la RATP conserve devant elle un volume d'activités important : trois prolongements de métro en cours dont un mis en service cette année, un quatrième en cours d'engagement en banlieue sud, la réalisation prochaine de la première phase de l'interconnexion du RER et du réseau de banlieue SNCF à Gare du Nord et le prolongement de la ligne de Marne-la-Vallée du RER, sans parler de l'achèvement de la modernisation de l'exploitation et du matériel roulant du métro et des premières livraisons du MI 79 pour la ligne B du RER.

Aussi, en 1979, la RATP continuera-t-elle de préparer l'avenir en consacrant environ 38 % de son budget à l'investissement. Ce niveau, compte tenu de l'importance des réalisations du passé récent, d'une part, des contraintes économiques, d'autre part, exclut que l'entreprise ait à se considérer comme sacrifiée ou en régression. D'autant que, parallèlement, SOFRETU consolide sa position dominante dans notre domaine de coopération technique.

La continuité de ce développement est, pour le personnel, la meilleure garantie du progrès social et humain dans l'entreprise qui est, avec le service de la population parisienne, ma préoccupation majeure.

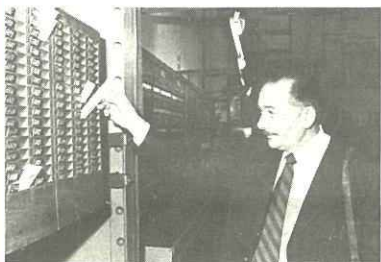
C'est dans cet esprit que j'adresse à tous les membres du personnel ainsi qu'à leurs familles mes vœux les plus chaleureux pour 1979.

Jacques DESCHAMPS

ENTRE Les lignes

JOURNAL D'INFORMATION DU PERSONNEL N° 36 JANVIER/FÉVRIER 1979

LE MACHINISTE ET SA MACHINE



Depuis que le machiniste n'est plus assisté d'un receveur, il est devenu responsable à part entière de son autobus. La liaison téléphonique permanente avec le régulateur est bien plus un moyen général de gestion de la ligne et une possibilité d'assistance à chaque machiniste qu'un contrôle rigoureux de l'activité des agents. S'il a perdu un compagnon, le machiniste est aujourd'hui en contact bien plus direct avec le voyageur, ses collègues et son véhicule.

Travaillant depuis 25 ans à la Régie et ayant toujours conduit un autobus, M. Frotté témoigne de son attachement à une profession qu'il a choisie : « Je suis entré à la Régie le 1^{er} juin 1953, comme manoeuvre de dépôt. En octobre 1956, je suis devenu receveur, puis machiniste en mars 1957. Ma nomination comme maître-machiniste*, puis comme agent de remplacement de contrôleur, s'est faite dans le cadre de mon activité de conduite. Je suis un fidèle de la ligne 38, dont je fais pratiquement chaque année tous les services. Certains préfèrent rester « disponibles », c'est-à-dire qu'ils changent de ligne et de service pratiquement tous les jours ; moi, je ne me lasse pas de conduire toujours sur la même ligne. »

Pour venir à bout des problèmes de circulation, rester toujours aimable avec les voyageurs, accepter les contraintes d'un service public (notamment en ce qui concerne les horaires et les congés), il faut en effet aimer ce métier. La vertu cardinale que doivent posséder les machinistes est la patience.

Mais interrogez n'importe lequel d'entre eux — ou d'entre elles, puisque depuis quelques années les femmes conduisent aussi les autobus — et il vous répondra qu'il apprécie son métier. D'ailleurs un machiniste change rarement d'emploi et si l'on rencontre nombre de jeunes conducteurs c'est parce que l'augmentation importante du trafic des dernières années a conduit à de nombreuses créations de postes.

* Devenu depuis ACCIL, c'est-à-dire agent chargé de compléter l'instruction sur la ligne.

1. En prenant son service sur la ligne 38, M. Frotté vérifie la police et la voiture, puis sort la feuille de signalisation de voiture (lorsque l'autobus est encore en dépôt).
2. Pointage de la borne de départ (effectué aussi au terminus). Le bus démarre lorsque la lampe s'allume et qu'une sonnerie retentit.
3. Le machiniste assure aussi la fonction de receveur. Il a inséré les tickets et installé sa caisse avant le départ.
4. En roulant, le machiniste doit avoir les yeux à tout : M. Frotté apprécie particulièrement la qualité du matériel (et notamment la facilité du changement de vitesse), qui lui permet de conduire sans énerver.
5. Les livraisons dans l'après-midi (elles ne sont autorisées que le matin) sont une des plaies des couloirs réservés.
6. La circulation des voitures particulières dans les couloirs diminue sérieusement les avantages des lignes pilotes.

7. Le couloir de circulation à contre-sens sur le boulevard Saint-Michel (que le 38 emprunte aussi) est respecté, contrairement à celui dans le sens de la circulation, sauf parfois par les deux roues qui créent un danger d'accident dans la circulation.
8. Cet après-midi-là, la circulation était complètement bloquée sur le boulevard du Palais, dans l'île de la Cité. En général, les encombrements se produisent surtout au retour, avant le croisement avec la rue de Rivoli.
9. L'ARD (appareil de régulation des départs) est le centre nerveux de la circulation d'un groupe de lignes d'autobus. En liaison permanente avec tous les machinistes, il adapte les tableaux de marche aux aléas du trafic.
10. Le radio-téléphone installé dans les autobus a transformé la conduite des autobus en permettant au machiniste de faire appel en cas de besoin aux responsables de l'ARD.

(suite p. 3)



Reportage B. Chabrol - RATP



Et soudain tout s'arrêta...

Le mardi 19 décembre, à 8 heures 28 du matin, la France entière se trouva paralysée. Cette coupure de courant sans précédent n'épargna ni le métro, ni le RER, mais elle permit de vérifier que les mesures de sécurité fonctionnaient parfaitement (voir l'article sur la sécurité de l'exploitation en page 2).

Reprenons le fil des événements. A 8 h 28 donc, 600 rames de métro et RER — soit 600 000 voyageurs — se trouvent brusquement immobilisées. 131 d'entre elles sont arrêtées sous tunnel dans une inter-station. L'ordre d'évacuation est donné à 8 h 40 et les voyageurs sortent des trains vers 9 heures.

A 10 heures, tout est terminé sans aucun incident sérieux et sans panique, et les grilles du métropolitain (consigne normale d'exploitation en cas d'incident de ce genre) se ferment. Elles se rouvriront à 12 heures 25 (sauf pour le RER, ligne B, où il faudra attendre 14 heures 10) pour accueillir les voyageurs dans des conditions normales de circulation (à l'heure de pointe du soir, le niveau de trafic sera de 95 % pour le RER et de 82 % pour le métro).

Le plan de sécurité aura donc parfaitement fonctionné, aussi bien sur le plan humain que technique. Les batteries installées en station et qui alimentent (durée d'autonomie 1 heure) l'éclairage de jalonnement ont fonctionné. Le relais a ensuite été pris par quatre groupes électrogènes, qui distribuent une puissance totale de 6 mW.

Ces installations ont permis d'allumer en moyenne une lampe sur trois dans les tunnels et une sur deux dans les couloirs et sur les quais. Le principe en est que d'un point lumineux on puisse apercevoir le suivant. Ainsi est-il possible d'assurer l'évacuation des voyageurs dans de bonnes conditions, comme l'ont prouvé les événements du 19 décembre.

2. LA SECURITE ACTIVE

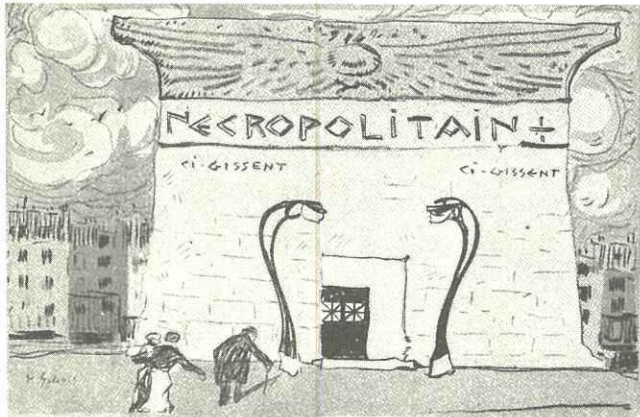
COURONNES

Il y a 76 ans, le 10 août 1903, vers sept heures du soir, l'incendie de la motrice de la rame n° 43 à l'entrée de la station « Ménilmontant » sur la ligne 2 allait endeuiller les annales du métropolitain.

A la station « Couronnes », distante de 500 mètres à peine, la rame n° 48 est immobilisée, surchargée des 300 voyageurs évacués des trains précédents. Un « mur de fumée noire » provenant du tunnel envahit la station qui est plongée dans l'obscurité presque aussitôt. La température atteint 80°, c'est la panique.

Le lendemain, lorsque les pompiers peuvent enfin pénétrer dans la station, ils relèvent soixante dix-sept cadavres et sept à Ménilmontant.

La catastrophe de « Couronnes » a soulevé dans le public une émotion considérable mais en même temps elle a été pour la CMP un grave et sérieux avertissement. La Compagnie du Métropolitain de Paris révisa complètement ses dispositifs de sécurité.



Dessin de Galanis pour le numéro spécial de « L'Assiette au Beurre ».

DES HOMMES APTES A L'EXPLOITATION

Exploiter un réseau de transport en commun tel que celui de la RATP, c'est faire vivre quotidiennement les installations et le matériel dont la conception et la construction ont été décrites dans le premier volet de cette série (voir *Entre les Lignes* n° 35). Plus concrètement, c'est faire « tourner » quelque 20 heures, 15 lignes de métro. 2 lignes de RER, totalisant 275,6 kilomètres et 231 lignes d'autobus (soit 56 lignes urbaines, 144 lignes de banlieue et 31 lignes « diverses ») au total 2 294,6 kilomètres, ce qui représente un trafic journalier de 7,5 millions de voyageurs, tous réseaux confondus. La première constatation que l'on peut faire est que cette exploitation repose tout d'abord sur des hommes : la sécurité propre des agents au travail, comme celle du public dont ils ont la charge passe donc par une formation adéquate, appuyée sur la connaissance d'une réglementation claire et à jour et une bonne organisation des postes de travail. C'est la tâche de l'entreprise, et notamment celle du Comité d'hygiène et de sécurité, et de la médecine du travail, des ingénieurs de sécurité et de toute la hiérarchie d'intervenir à différents niveaux pour que soit réalisée la meilleure adéquation possible entre l'homme et le poste de travail, constituant ainsi le meilleur garant de la sécurité.

SECURITE EN IMAGES

La formation aux emplois de machiniste-receveur et de conducteur est dispensée par le centre d'instruction du réseau routier (voir *Entre les Lignes* n° 32) et par celui du réseau ferré (*Entre les Lignes* n° 34). Les candidats au poste de poseur-ouvrier de la voie suivent à l'embauche un stage de trois mois au cours duquel ils reçoivent une formation sur un chantier. Au cours de sa carrière, l'ouvrier poseur tout comme le parcoureur (ouvrier poseur qui travaille de jour) suivra une formation continue similaire à celle du stage.

Si former des hommes aptes à l'exploitation c'est d'abord les former à un métier et s'assurer qu'ils sont à tous moments aptes à l'exercer, c'est aussi les rendre conscients des dangers inhérents à ce métier, c'est-à-dire les sensibiliser aux problèmes de sécurité.

La Régie a donc mis en œuvre une véritable formation à la sécurité par des rappels de consignes, des conférences, des projections de films et de diapositives, des campagnes d'affiches.

LES DANGERS "MAISON"

Les dangers les plus grands existent sur le réseau ferré et, particulièrement sur le métro : ils sont dus à la présence du courant de traction sur les voies, à la circulation des trains et aux défaillances éventuelles de l'éclairage des installations et des trains.



La RATP prend livraison du courant EDF dans ses cinq postes haute tension (PHT) — Denfert, Lamark, Montessuy, Père Lachaise, René Coty — et le transforme : en courant continu pour le fonctionnement du réseau ferré (750 volts : métro, 1 500 volts : RER) par l'intermédiaire des postes de redressement (PR), au nombre de 135 ; — en courant alternatif (220-380 volts) pour l'éclairage des bâtiments et des souterrains, par l'intermédiaire des postes éclairage force (PEF), au nombre de 290.

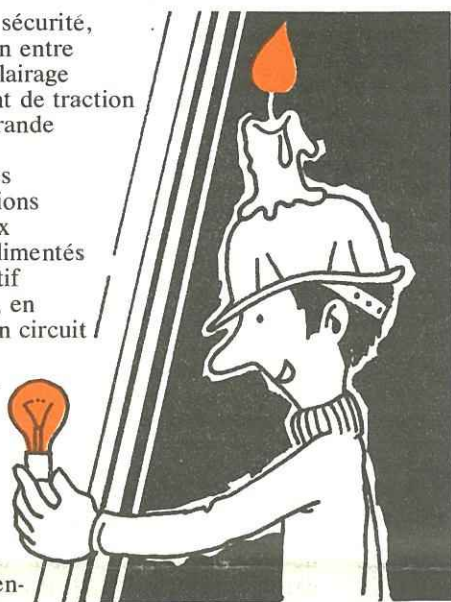
La conduite et la surveillance des PHT, qui ne sont plus assurées localement, ont été regroupées au poste de commande de la distribution de l'énergie (PCE) ; cette centralisation permet une information immédiate des pannes détectées au niveau de tel ou tel élément d'un PHT et donne donc la possibilité d'y remédier dans les plus brefs délais.

PERMANENCE DE L'ECLAIRAGE

Au plan de la sécurité, c'est la dissociation entre les sources de l'éclairage et celles du courant de traction qui revêt la plus grande importance.

L'éclairage des tunnels et des stations est réalisé par deux circuits distincts alimentés en courant alternatif classique. Ils sont, en outre, doublés d'un circuit alimenté par batterie, appelé éclairage de jalonement et ayant une autonomie de fonctionnement d'au minimum une heure.

En cas de défaillance de l'alimentation des circuits classiques, cet éclairage permet, si nécessaire, d'évacuer les voyageurs et le personnel en toute sécurité. Ce sont donc trois circuits d'éclairage différents qui équipent toutes les parties souterraines du réseau.



COUPURE INSTANTANEE DU COURANT DE TRACTION

La protection contre le courant de traction consiste non seulement à éviter son contact, mais aussi, en cas de chute sur la voie, à en empêcher aussi rapidement que possible les conséquences. Pour ce faire, il existe sur le métro à la disposition du personnel et des voyageurs des rupteurs d'alarme placés sur tous les quais des stations (armoires de sécurité) et tous les cent mètres sous tunnel.

Actionner un de ces rupteurs permet de faire cesser immédiatement l'alimentation en courant de traction sur les deux voies d'une partie de ligne appelée section.

Ces dispositifs sont actionnés par les agents de la Régie mais en leur absence, ils peuvent l'être par les voyageurs — principalement en cas de chute sur les voies —, le voyageur informe alors le chef de station par l'intermédiaire d'un interphone.

Le conducteur d'un train peut également obtenir la coupure immédiate du courant de traction en faisant la demande au poste de commande et de contrôle centralisés (PCC) grâce au téléphone haute fréquence dont il dispose dans sa loge de conduite.

Le chef de régulation provoque aussitôt la coupure sur la partie de ligne ou sur la ligne entière si le lieu de l'incident n'est pas précisé. Quand l'incident est localisé, le courant peut être rétabli dans les sections non concernées et le trafic peut reprendre partiellement.



Le téléphone haute fréquence, coupure de courant immédiate, enfin rétablissement progressif du courant constituent des éléments fondamentaux pour traiter un accident dans les meilleures conditions de sécurité. Le téléphone qui permet au conducteur de communiquer avec le PCC se double d'ailleurs d'un moyen de communication avec les voyageurs du train : des haut-parleurs situés dans chaque voiture du matériel moderne, permettent au conducteur de faire des annonces pour informer et au besoin faire patienter les voyageurs.

Les voyageurs à bord d'un train ont aussi la possibilité, en actionnant le système d'alarme présent dans chaque voiture, de bloquer la marche du train à l'insu du conducteur ; cette action déclenche, d'une part, une sonnerie dans la loge de conduite et, d'autre part, sur le matériel moderne, allume une lampe verte à l'extérieur de la voiture concernée ce qui permet au conducteur de la localiser.

Le chef de station peut dans la quasi-totalité des stations, informer par haut-parleur, depuis son bureau, les personnes présentes sur chacun des quais.

Le loge de conduite, dans le matériel moderne, ne comporte plus de parties sous tension à 750 volts. Tous les appareils de commande sont maintenant équipés en 70 volts. Ce courant provenant des batteries sert également à éclairer en secours le train en cas de coupure du courant de traction.

Quant à la circulation à pied sur les voies, elle est en principe interdite pendant le service voyageurs, sauf nécessité. Dans ce cas, des mesures spéciales de sécurité sont prises conformément à des règles bien définies. Des niches jalonnent les tunnels en quinconce, tous les 50 mètres ; elles sont destinées à abriter, le temps du passage d'un train, les agents parcourant les voies. Dans les endroits où sont garés les trains, des cheminements en planches ou en béton ont été aménagés pour faciliter la circulation et la rendre plus sûre.

FEUX ROUGES = ARRÊT

La circulation des trains nécessite un système de signalisation très élaboré, élément important sinon essentiel de la sécurité. Il convient de distinguer tout d'abord la signalisation de manœuvre qui vise à protéger les trains pendant les opérations de manœuvre, de garage, de changement de voie, etc. et la signalisation d'espacement ayant pour but de maintenir entre deux trains une distance de sécurité, calculée en tenant compte du coefficient de freinage et d'adhérence des types de matériel équipant la ligne.

Le pilotage automatique permet, outre une plus grande régularité du mouvement des trains, une sécurité accrue vis-à-vis du danger, en ce sens que les trains équipés en PA sont munis d'un dispositif complémentaire qui contrôle en permanence la marche du train et peut provoquer un freinage d'urgence en cas d'anomalie. Au début de l'année 1979 toutes les lignes du réseau sont équipées en pilotage automatique sauf quatre : les lignes 2 « Nation - Porte Dauphine », 3 bis « Gambetta-Porte des Lilas », 7 bis « Louis Blanc-Pré-Saint-Gervais » et 10 « Porte d'Auteuil-Gare d'Austerlitz ».

L'INCENDIE

Si les dangers propres au réseau ferré sont le courant de traction et la circulation des trains, il est d'autres dangers pour l'entreprise : incendie, circulation de véhicules en surface. Le risque que représente l'incendie et ses consé-



quences nécessitent une sensibilisation globale des agents. Un soin tout particulier est apporté au choix des matériaux et matériels, comme nous l'avons vu dans le n° 35 d'*Entre les Lignes*. Des avertisseurs d'incendie — en liaison directe avec les casernes de sapeurs-pompiers — équipent les stations de correspondance et les stations proches des lieux où sont garés les trains.

Dans les grandes gares du RER de Châtelet et Gare de Lyon, des sapeurs-pompiers se tiennent, en permanence, prêts à intervenir.

En outre, tous les bureaux de station, les locaux de terminus ainsi que les trains disposent d'extincteurs modernes, vérifiés régulièrement.



Au niveau des quais, on trouve également des postes d'incendie équipés de lances pour lutter contre d'éventuels sinistres. Dans chaque bâtiment, enfin, outre un chef de sécurité, une équipe de première intervention (EPI), composée d'agents spécialement formés à la lutte contre l'incendie, sont chargés de faire évacuer les locaux ; leur action, en cas de nécessité, peut être secondée par celle des secouristes.

Outre ces dangers ou ces risques, qui intéressent au premier rang le métro et le RER, la Régie, en tant que transporteur public, doit affronter avec son réseau d'autobus les dangers de la circulation en ville. Ces dangers, qui sont au nombre des préoccupations quotidiennes des machinistes, ne sont pas fondamentalement différents de ceux posés aux autres conducteurs : risque d'accident avec des tiers qu'ils soient piétons ou motorisés. Car si la circulation des trains se fait en site propre, la réservation sur le réseau viaire d'un système analogue pour les autobus est encore limitée. Ce sont donc la maîtrise et l'expérience des machinistes qui peuvent minimiser ces risques.

La Caisse de coordination aux assurances sociales de la RATP (la CCAS) va se réorganiser. Elle compte actuellement 95 000 assurés, il est donc important de donner dès à présent quelques précisions sur cette réorganisation dont la réussite intéresse des dizaines de milliers de familles.

La Caisse joue également un rôle de conseil auprès de ses assurés, notamment pour le choix des établissements de convalescence ou de traitements : pouponnière, aérium, préventorium, sanatorium, maison de repos, établissement de cure etc. et elle assure le convoiement des enfants qui doivent se rendre dans ce genre d'établissements en province.

DES MOYENS MATERIELS SATURES

Depuis mai 1974 la Caisse de coordination dispose d'un système électronique de gestion mais ce matériel, techniquement dépassé et saturé, ne permet plus de faire face au volume des activités atteint ces dernières années, d'autant plus que la législation de la sécurité sociale évolue sans cesse. En outre, les frais de fonctionnement de la CCAS devenant excessifs comparés à ceux qui incombent aux organismes de sécurité sociale de même importance du régime général ou des régimes spéciaux, il convient de doter la Caisse de moyens matériels modernes, présentant toutes garanties de fiabilité et offrant toutes possibilités d'extension.

UN MEILLEUR SERVICE AUX ASSURES

Enfin, l'accueil des assurés se fera dans de meilleures conditions car les intéressés pourront exposer dans un bureau spécialement constitué à cet effet leurs problèmes

CONSEQUENCES SUR LE PERSONNEL

D'une manière générale, la définition des postes de travail sera améliorée pour être mieux adaptée à chaque fonction. Enfin, le cadre de travail sera plus agréable grâce à l'extension de la superficie réservée à chaque agent.

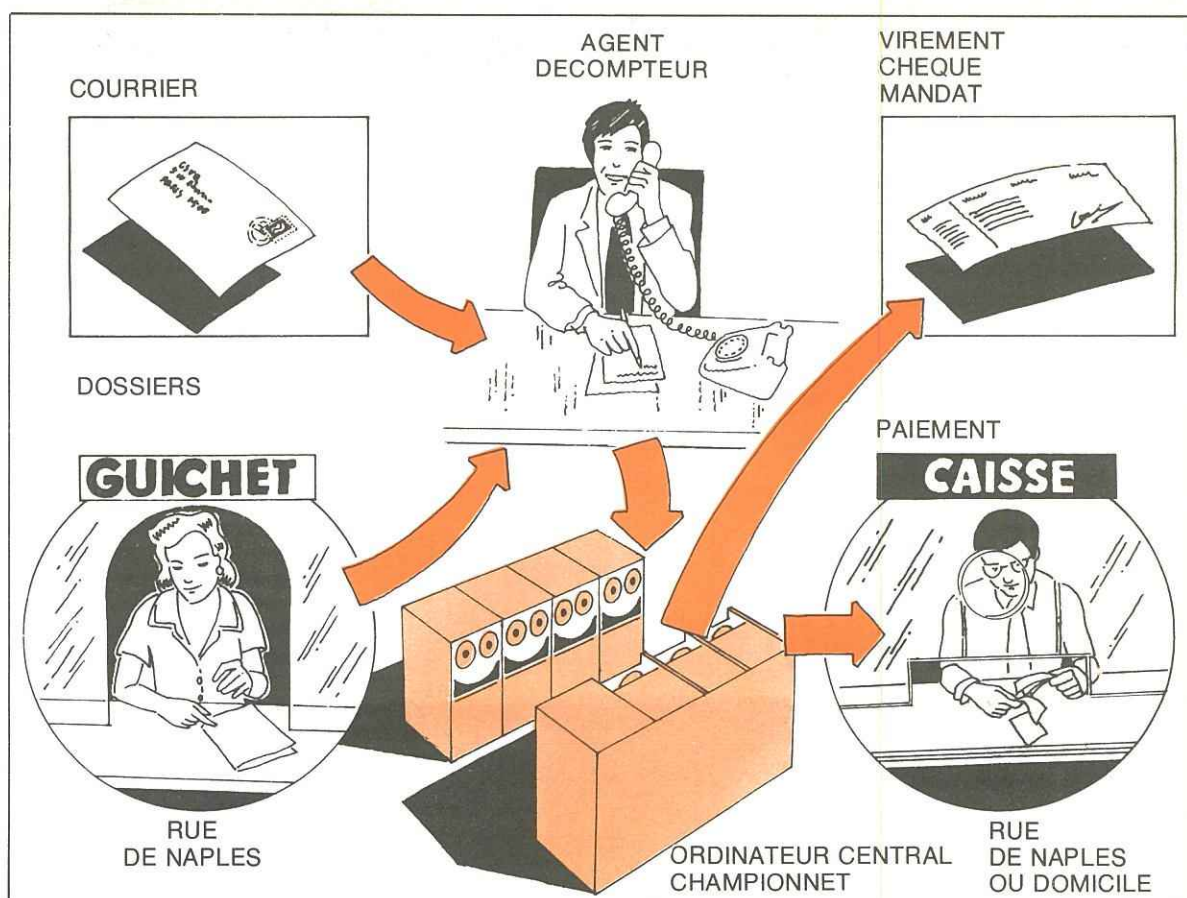
LE NOUVEAU SYSTEME

Le système électronique de gestion qui sera mis à la disposition de la Caisse comportera donc : deux ordinateurs (CII Honeywell Bull) reliés, en amont, à des terminaux à écran (SINTRA) et à des unités de disques, en aval, à des organes périphériques (mémoires et imprimantes). La double unité centrale permet de faire face à une défaillance technique et d'accroître les possibilités de traitement. Le fichier manuel de la Caisse sera remplacé par un fichier magnétique sur disques comportant les renseignements d'état civil, de domiciliation de situation vis-à-vis de la sécurité sociale (exonération du ticket modérateur, accords de soins, hospitalisation par exemple...), d'appartenance à la société mutualiste des ressortissants de la caisse de coordination.

Avant l'installation définitive en 1981, plusieurs étapes intermédiaires sont prévues. Le matériel devant être livré en mars 1979, le service de l'informatique de la RATP procédera à l'étude et à la réalisation du logiciel puis aux essais, tandis que la formation du personnel sera entreprise dès le début de l'année 1980. La Caisse de coordination et les services sanitaires annexes resteront implantés au 18, rue de Naples et la Société mutualiste s'installera au rez-de-chaussée du 34 bis, rue Championnet. Au 34, rue Championnet, bâtiment G2, 5^e étage seront installés l'ordinateur, les périphériques (unités de disques, mémoires, imprimantes

Cette opération semble un peu compliquée mais elle est effectuée tant pour le bien des assurés qui obtiendraient leurs remboursements beaucoup plus rapidement, que pour celui des agents de la Caisse qui disposeront de meilleures conditions de travail. En tout état de cause, il ne devrait pas y avoir d'obstacle majeur à la bonne marche de la Caisse pendant la période transitoire, grâce aux précautions qui seront prises.

Il reste entendu que les assurés seront avisés en temps utile de tous ces changements.



(Suite de la page 1)

Une fois passés tous ces obstacles, l'élève-machiniste devra attendre encore un an avant d'être « commissionné ». Il lui restera, tout au long de sa carrière, à faire la preuve des qualités particulières nécessaires à tout machiniste : aimer conduire dans toutes les conditions — « c'est pratiquement une vocation » remarque M. Frotté — avoir le sens des contacts humains — « le machiniste est au service des voyageurs et ne doit jamais l'oublier » —, bref aimer un métier en définitive fort exigeant.





Le Cinquantenaire de l'Union sportive des cheminots de France devait réunir 102 participants, le samedi 2 décembre dernier, à Montdidier, dans la Somme. Après un cross de 7 kilomètres, Jean-Marc Guyot arrivait second, devançant Daniel Thirion (3^e), Daniel Ray (5^e) et Yves Crampon (50^e) et l'USMT remportait le challenge par équipe devant 26 régions de la SNCF.



L'équipe 1^{re} de football est en 3^e position après sa belle victoire (5-2) sur le leader Villeneuve-Ablon. Les juniors A sont allés jusqu'en 1/4 de finale de la coupe Gambardella. Ils sont toujours qualifiés en coupe de Paris, de même que les cadets et les pupilles. En cheminots, l'équipe 1^{re} s'est qualifiée en battant Marseille (4-0), Champion de France la saison dernière.



Daniel Descamps a été sélectionné dans l'équipe de France FSGT qui s'est rendue à Katowice (Pologne) du 26 novembre au 4 décembre derniers. En lutte gréco-romaine — 1^{re} série — Daniel Descamps arrive en tête et l'USMT se classe 3^e club sur 20 au total.



Après sa victoire sur Clamart (16-3) le 17 décembre dernier, à la Croix de Berny, l'équipe 1^{re} de rugby est en 4^e position du Championnat de France de 2^e division.



La section a remporté la Coupe de France avec 787 points, devant Montauban 771 et l'AS Basse-Seine 516. L'USMT enlève également la Coupe des Flèches de France et deux sociétaires, Fernand Dunaud et Roger Leclercq terminent le Tour de France — 5 000 km en moins de 30 jours. Trois membres de la section ont quitté Paris le 12 décembre pour rejoindre Tamanrasset au fin fond du Sahara ; ce raid Paris-Tamanrasset est long de 3 000 km. Bonne route donc pour ces drôles de bédouins à bicyclette.



De bons résultats chez nos féminines grâce aux performances de Mille Quervarec et Lallement qui enlèvent le Championnat de France en double scull - catégorie élite. En coupe d'Europe, pratiquant cette fois en quatre de couple, nos rameuses terminent 2^e derrière la RFA et en régates internationales à Sofia, Essen et à Prague elles se classent 3^e en double scull.



L'équipe réserve masculine est championne de Paris. Quant à l'équipe USCF, composée de Maitte, Montel, Faillot, Prestat père et fils, elle remporte une fois encore le Championnat de France.



Chez les fondeurs, 9 classés dans les 20 premiers au Championnat de Paris (80 partants) ; la victoire de Rambaud en challenge Fessaguet



devant Yves Leroy et Gérard Luche ; enfin en biathlon le titre de Champion de Paris pour Rambaud et une belle 3^e place pour Bertrand Chabrol (notre photo).

L'équipe 1^{re} de handball est montée cette saison en Honneur régional ; depuis le début du championnat elle n'a pas perdu une seule rencontre et

se classe 1^{re} à l'issue des matches aller.

Profitant de l'ouverture de la nouvelle salle de sport de la Croix de Berny, la section handball modifie ses activités :

Entraînements

Féminines, le mardi de 19 h à 22 h
Masculins, le jeudi de 19 h à 22 h

Ecole de handball

le mercredi de 14 h à 16 h et, nouveauté, le samedi de 14 h à 16 h à ces deux séances d'école, sont admis les filles et les garçons à partir de 10 ans. Alors, à vos ballons, jeunes gens.



Le groupement artistique « Aurore » : la saison théâtrale 1979

Le groupement artistique « Aurore » vient d'inscrire à son répertoire deux nouveaux spectacles qui illustreront la saison théâtrale 1979. S'inscriront à l'affiche du théâtre municipal de Charenton (107, rue de Paris, Charenton) : « La belle Hélène », célèbre opérette en 3 actes de Jacques Offenbach avec la participation de l'orchestre symphonique de la RATP et des ballets de la Compagnie lyrique de France. Les représentations seront données les dimanches 25 février, 4, 11 et 25 mars, 1^{er} avril à 15 heures. Rappelons qu'en 1977, le groupement « Aurore » avait déjà présenté avec succès une autre œuvre d'Offenbach « La vie parisienne ». C'est dire que se poursuit l'exploration du répertoire du maître.

La seconde œuvre présentée est d'un genre tout à fait différent puisqu'il s'agit d'une comédie en 3 actes intitulée « Bichon » de Jean de Letraz. Quatre représentations sont prévues au théâtre municipal de Charenton : le dimanche 29 avril à 15 heures, le samedi 5 mai à 20 h 45, les dimanches 6 et 27 mai à 15 heures.

Comédiens et artistes de la troupe, qui ne ménagent pas leurs efforts, comptent sur votre présence qui sera le plus précieux des encouragements pour offrir chaque année des spectacles de qualité.

Location : 44, rue des Maraîchers - 75020 Paris

Tél. : 372-77-70.
Intérieur 9045.



ENTRE Les lignes

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

Directeur Fondateur : Michel Linon
Directeur de la publication : Marcel Kopp
Rédacteur en chef : Laurent Boilet
Rédaction : Marie-Claire Ballot, Martine Pelletier
Conception SVB

Imprimerie L'Avenir Graphique, 325, rue de Charenton, 75012 Paris.
Ont aidé à la réalisation de ce numéro : A. Balloul - C. Clausse - H. Crouta - M. Dubois - G. Gaillard - R. Ruchaud - J. Soulier - Atelier photographique RATP.



Marc Gicquel en slalom spécial.



La saison 77-78 fut bonne avec, tout d'abord la sélection nationale de

Christian Covarel pour les championnats USIC en Pologne — les secondes places par équipe à l'USCF, au Challenge du Rail — la victoire de la Coupe de l'ASPTT (2 hommes + 1 femme) ainsi que bien d'autres places d'honneur dans les géants et autres slaloms spéciaux courus.

L'USMT termine 4^e club corporatif sur les 170 du comité régional.