

ENTRE

# Les lignes

JOURNAL D'INFORMATION DU PERSONNEL N° 38 MAI/JUIN 1979

## LE BILAN... SOCIAL DE L'ENTREPRISE

### Dispositif de protection

Après Nice et Marseille, où des systèmes analogues équipent certains autobus, la Régie a, depuis 1977, lancé des études afin de mettre au point un dispositif de protection des machinistes contre d'éventuelles agressions, surtout pendant les services en soirée.

Car si l'exploitation des lignes d'autobus à Paris se déroule normalement, il faut admettre qu'il n'en va pas de même sur certaines lignes de banlieue, en particulier celles qui traversent les grands ensembles d'habitation, où les machinistes et leur véhicule sont parfois confrontés à ce mal des années 70, la violence.

Un premier dispositif avait été testé sur les autobus, type PCMR, qui avait permis de vérifier certaines données, d'en définir d'autres. Cette protection, pouvant être assimilée à un paravent de plexiglas, avait fait apparaître les défauts inhérents à ce matériau : une rigidité trop aléatoire mais surtout une difficulté de visibilité du rétroviseur droit, provoquée par la condensation.

Parmi les remarques des machinistes, figurait également la hauteur trop réduite du panneau situé au-dessus de la caisse.

L'équipement des voitures entraînant des dépenses élevées, il a été jugé préférable d'appliquer le résultat de ces études à un matériel récent.

La prise en compte des conclusions des tests, aboutit donc au montage sur un prototype SC10, d'une protection en verre feuilleté ; après présentation au personnel lors d'un comité professionnel, le 20 juin dernier, il a été décidé de poursuivre les études.

Le verrouillage avant a été renforcé, mais certains points faibles subsistent encore, à savoir, le cloisonnement créé entre le machiniste et les voyageurs qui supprime les échanges et le contact humain, en isolant le poste de conduite.

Mais d'autres études sont déjà en cours. En effet, une cloison de séparation semi-enveloppante, en verre feuilleté pourrait protéger le machiniste, sans l'enfermer. La protection trois quarts arrière, serait totale, mais on peut envisager d'y adjoindre, pour la renforcer, un volet déplaçable pouvant isoler le poste de conduite, en cas de besoin. La mise en place éventuelle d'un tel dispositif n'entend pas, c'est évident, résoudre le problème dans son ensemble, mais ne serait-il qu'un élément de dissuasion pour d'éventuels agresseurs que les expériences et les études qui en sont à l'origine ne seraient pas vaines.

### SUR LE PODIUM

Patrick Prunier

Le mois de mai 1979 a vu pour la section Karaté un des événements les plus importants depuis sa création : l'accès au Championnat de France corporatif, Patrick Prunier enlevant le titre de champion de France — en catégorie lourd.

Il a acquis ce titre après une finale où il dominait sans équivoque l'ex-champion de France Mazerol qu'il marquait par 6 à 0.

D'un autre côté Jean-Marie Estrade s'inclinait face à un adversaire plus expérimenté.



En lisant le mot « bilan » certains d'entre vous auront pensé spontanément « financier », « actif », « passif »... En fait, le bilan social, dans sa forme actuelle, correspond davantage à un « bilan de santé », un examen général de la situation sociale de l'entreprise : répartition des effectifs, niveau de rémunération, actions de formation, taux d'accidents... L'idée n'est pas nouvelle et depuis quelques années déjà différents journaux ont publié régulièrement « bilans », « examens », « inventaires » ou autres « classements » sociaux. Mais ce qui différencie de ces premières expériences le bilan social que nous présentons aujourd'hui c'est qu'une loi (1) en définit avec précision le contenu et les règles d'application. Que dit-elle ?

(Suite page III)

### VACANCES SCOLAIRES 1979-1980

Rentrée des grandes vacances 1979 :

le jeudi 13 septembre au matin ;

Toussaint : du mercredi 31 octobre au lundi 5 novembre inclus ;

Noël : du vendredi 21 décembre au mercredi 2 janvier inclus ;

Février : Zone A (académies de Paris, Créteil, Versailles) du samedi 9 au dimanche 17 février inclus ;

Printemps : Zone A, du samedi 29 mars, après la classe, au dimanche 13 avril inclus.

### RECTIFICATIF

Par suite d'une erreur typographique, les numéros de téléphone P.T.T. du bureau des pensions mentionnés dans le guide pratique (page 20 a) sont inexacts. Le bon numéro est : 257.51.17. Merci de procéder à la rectification.

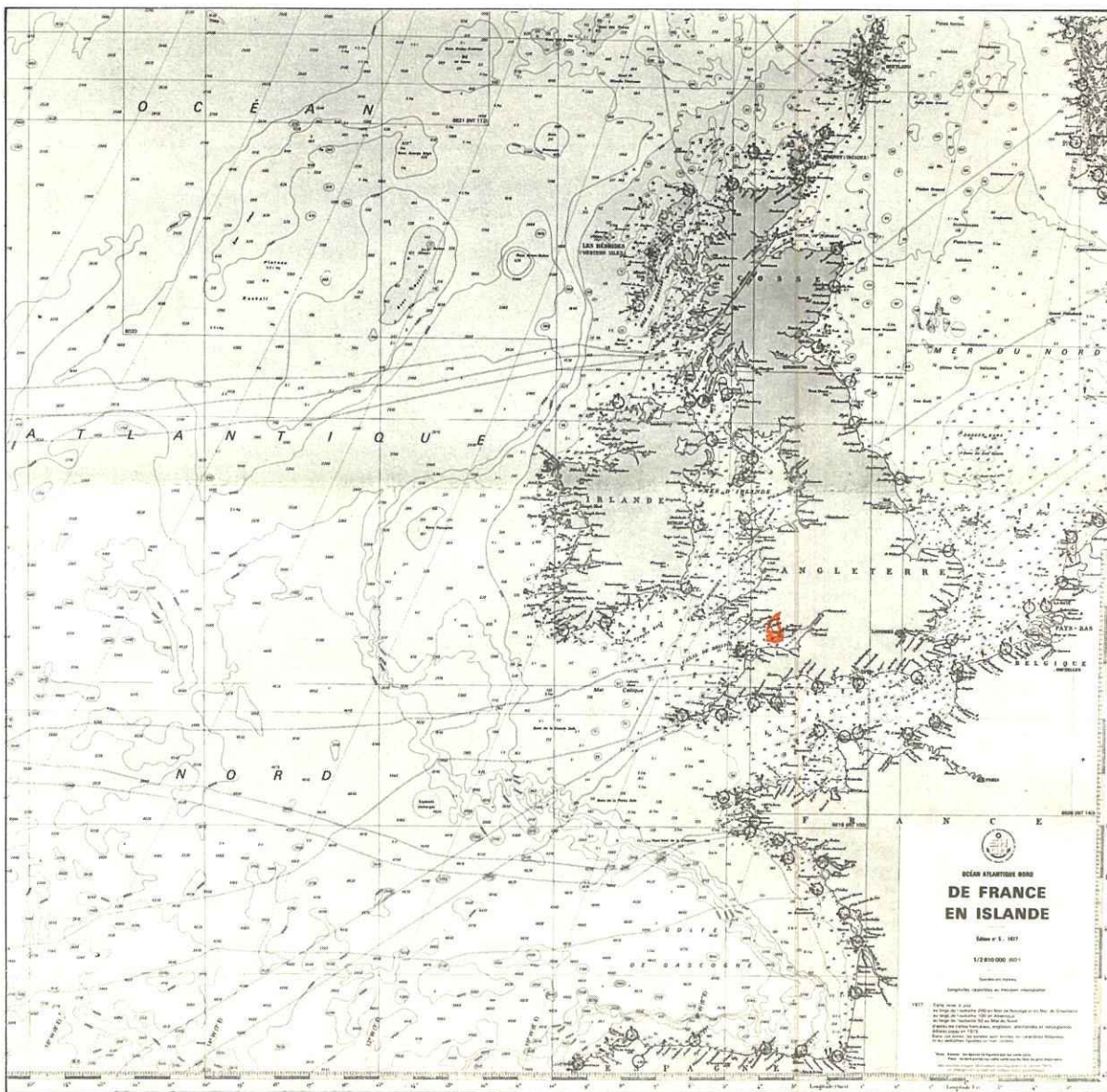
## Parez à virer...

Nous allons faire un beau voyage !

Faire le tour des îles anglo-saxonnes, puis mettre le cap au sud vers la Corse, la Sardaigne, la Tunisie, la Sicile, la Grèce, pour rallier enfin la Turquie, sur un bateau de neuf mètres avec femme et enfants, telle est l'idée un peu folle qui est née dans l'esprit d'un agent des services techniques, Claude Balay. Hisser les voiles, larguer les amarres, quitter le port pour la première croisière... c'est l'aventure dont chacun de nous rêve un jour, sans jamais pouvoir aller jusqu'à l'acte ; une telle expédition suppose, vous vous en doutez, des efforts physiques et financiers assez exceptionnels et, ce n'est pas le moindre, une détermination à toute épreuve.

Toute énergie dehors, Claude Balay décide de prendre dix-huit mois de congé sans solde..., mais reste à financer ce projet : où trouver l'argent ? En vendant le petit appartement qu'il a retapé avec son épouse. La préparation méticuleuse du départ une fois le bateau choisi et l'itinéraire fixé, que l'on soit néophyte ou « Cap-Hornier », consiste en la prévision de tout le matériel nécessaire : cela va de l'habillement aux vivres, du matériel de sécurité aux documents de navigation, sans oublier les médicaments. Même si elle ne prend pas

(Suite page IV)



# Concours : la fin du "tout ou rien"

La sélection par concours interne est largement répandue à la Régie et constitue le moyen principal de promotion pour les agents. Si la méthode de sélection actuellement en vigueur a fait ses preuves — 8 000 candidatures environ sont enregistrées chaque session — elle présente cependant plusieurs inconvénients que le bureau des concours s'est efforcé d'atténuer en étudiant et en présentant une réforme qui vise surtout à améliorer le mode de sélection.

C'est donc un nouveau système de sélection qui sera progressivement mis en place à partir de la prochaine session des cours. Dès le mois d'octobre 1979, débiteront au centre de perfectionnement technique et administratif (C.T.P.A.), les premiers cours d'enseignement préparatoires aux « modules

de niveau ». Ces derniers constituent l'élément le plus nouveau de la réforme. Portant sur des connaissances théoriques de base, ils correspondent à la sélection initiale de nombreux concours donnant accès à un même niveau hiérarchique. Ce caractère théorique des épreuves limite, pour le moment, leur application aux concours de techniciens, de maîtrise et de cadres (sauf aspirants et rédacteurs).

Désormais pour ces catégories de concours, les épreuves éliminatoires seront remplacées par les modules de niveau tandis que les stages professionnels seront étendus à l'ensemble des concours. En outre, le nouveau système devrait permettre d'alléger le déroulement des sessions.

## POURQUOI UNE REFORME ?

La plupart des concours organisés à la Régie comportent deux phases bien distinctes. La première, appelée « épreuves éliminatoires », nécessite des connaissances théoriques tandis que la seconde, souvent précédée d'un stage de formation, porte sur des connaissances spécifiques à une branche d'activité de la R.A.T.P. et s'appelle « épreuves définitives ».

L'admission au stage et la participation aux épreuves définitives du concours sont subordonnées à la réussite aux épreuves éliminatoires avec une moyenne au moins égale à 10 sur 20, à concurrence d'une proportion liée au nombre de postes mis en compétition.

C'est au niveau de la première phase que le système actuel présente le plus d'inconvénients. En effet, la préparation d'un concours s'effectue en cours du soir, avec les contraintes que cela suppose : éloignement du domicile par rapport aux centres où sont dispensés les cours, contraintes professionnelles et familiales diverses etc... et pour le candidat, la sanction d'un concours dans le cadre du système actuel est extrêmement brutale : c'est le « tout ou rien ». Le candidat malchanceux doit, s'il fait à nouveau acte de candidature, subir la totalité des épreuves et continuer la préparation sur l'ensemble des matières figurant au programme des connaissances exigées.

En outre, l'aléa du résultat provoque la multiplicité des tentatives pour un même candidat d'où une prolifération des inscriptions qui conduisent à alourdir considérablement le calendrier général de la

session. L'étalement des épreuves et des stages entraîne un allongement de la durée des concours tel, que les résultats peuvent être proclamés jusque près d'un an après la parution de la note générale qui définit le nombre de places et le calendrier des épreuves. D'où une gêne importante pour les directions qui doivent prévoir leurs besoins en personnel.

## ITINÉRAIRE A LA CARTE

Il ne s'agissait pas avec cette réforme de remettre en cause complètement un système qui présente par d'autres aspects de sérieuses garanties pour les candidats. En effet, l'anonymat des épreuves, la double correction des copies, la confrontation des correcteurs en cas de divergences anormales, les commissions paritaires pour le jugement des épreuves orales ou pratiques, la présence d'observateurs syndicaux etc... sont autant de garanties à l'objectivité et au sérieux des épreuves.

L'objet de la réforme n'est donc pas de modifier cette procédure, mais de rationaliser le système de sélection. Les améliorations escomptées devront permettre aux candidats d'étaler leurs efforts grâce à la plus grande souplesse du système tandis que le déroulement des sessions gagnera en simplicité.

La création des « modules de niveau », en remplacement des épreuves éliminatoires, va atténuer le « tout ou rien » particulièrement brutal du concours car en cas d'échec à une phase quelconque de la sélection, le candidat conservera pendant cinq ans le bénéfice d'une réussite à certains des modules nécessaires. Il ne sera donc plus obligé de recommencer à zéro la préparation de son concours mais pourra se consacrer uniquement aux matières dans lesquelles il est le plus faible.

Il pourra déterminer lui-même son rythme de travail en programmant ses études en fonction de ses possibilités et du temps qu'il peut y consacrer. Par exemple, pour le concours de technicien électricien qui nécessite la réussite à trois modules — électricité générale, schémas électriques et électrotechniques — le candidat n'est pas contraint de suivre en même temps l'ensemble des cours dont il a besoin. Il choisit l'ordre de préparation qui lui convient et, en

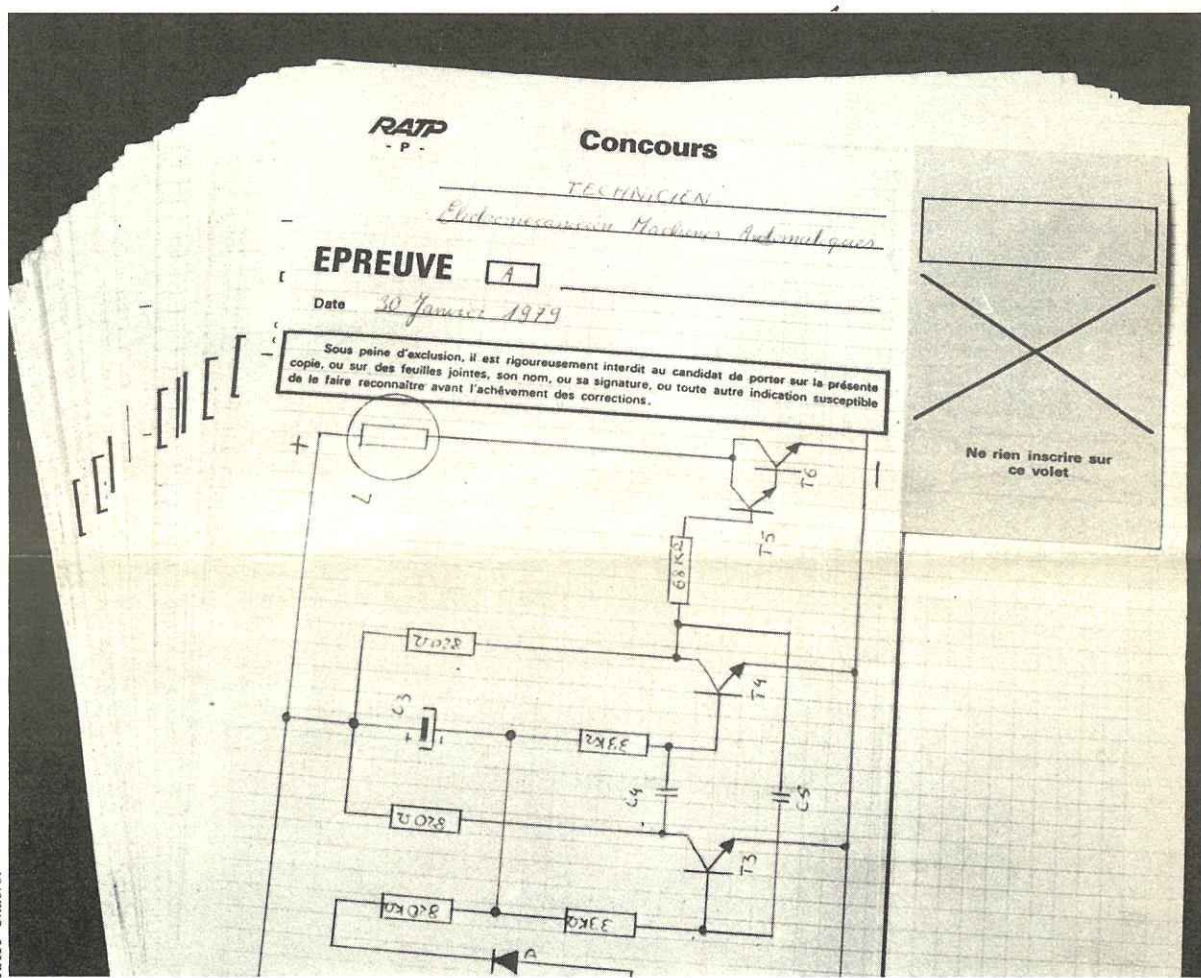
cas d'abandon, les modules réussis resteront acquis pour une session suivante.

En outre, cette sélection initiale constituera un contrôle de niveau qui portera sur des connaissances de culture générale complétées de connaissances théoriques de base déjà orientées vers la branche d'activité du poste offert au concours. Mais elle permettra aussi l'accès à un plus grand nombre de spécialités, car les modules auront un ca-

ractère moins spécialisé que les actuelles épreuves éliminatoires.

Le nouveau système de sélection ne peut être mis en place que progressivement et les deux prochaines sessions de cours dispensés au C.T.P.A. (1979-1980 et 1980-1981) vont voir cohabiter les deux principes. Pendant cette période transitoire, la durée de validité d'un module de niveau sera de sept ans au lieu de cinq.

Un dossier à suivre pour la direction du personnel...



## SERVICE D'ETE EN STATION

Une nouvelle étape pour les opérations T.A.M.E. (transformation des stations pour l'application de nouvelles méthodes d'exploitation). Pendant la période des congés scolaires d'été du 1<sup>er</sup> juillet au 15 septembre, l'exploitation à agent unique est étendue à six stations en service jour et mixte ; trois autres stations sont exploitées avec deux agents — au lieu de trois — pour les trois services jour, mixte et nuit ; tandis que sont fermées les recettes supplémentaires de trois nouvelles stations s'ajoutant à la liste des recettes déjà fermées durant l'été 1978.

- stations exploitées à agent unique en service jour et mixte :
  - Poissonnière ligne 7
  - Billancourt ligne 9
  - Nation ligne 9
  - Charles Michels ligne 10
  - Porte de St-Ouen ligne 13
  - La Fourche ligne 13
- stations exploitées à deux agents (un par recette) en service jour, mixte, nuit :
  - Porte de Bagnolet ligne 3
  - Crimée ligne 7
  - Pasteur ligne 12
  - Daumesnil ligne 6
  - Bonne Nouvelle ligne 8
  - Guy Môquet ligne 13



Le programme pour l'été 1979 vient compléter les premières opérations de ce type mises en œuvre en 1977 dans 29 stations de métro.

Les stations concernées par les opérations T.A.M.E. sont choisies en fonction de différents critères

tels que l'importance du trafic et donc la charge de travail qui découle des opérations de vente. Mais l'environnement de la station constitue aussi un critère de choix déterminant. Ainsi, un quartier difficile ou une configuration des lieux particulièrement mal adaptée à une

bonne surveillance de la station sont autant de freins à la mise en place d'une exploitation à agent unique, quel que soit le trafic de cette station.

Le programme initialement prévu ne sera donc pas respecté en totalité, étant donné la nécessité de moduler l'opération T.A.M.E. en fonction de certains services de la journée et certaines périodes de l'année.

L'opération saisonnière de cet été a été conduite avec le souci de maintenir un maximum d'agents de nuit. Alors que le trafic diminue de 25 % en moyenne au cours de la saison d'été, la baisse moyenne des effectifs sera de 8 à 10 %.

## 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. : 329-92-24, 92-71. Union des journaux et journalistes d'entreprise de France.

Directeur Fondateur : Michel Linon  
 Directeur de la publication : Marcel Kopp  
 Rédaction : Marie-Claire Ballot, Chantal Naar, Martine Palletier  
 Conception SVB  
 Imprimerie L'Avenir Graphique, 325, rue de Charenton, 75012 Paris.  
 Ont aidé à la réalisation de ce numéro : J. Barrau de Lorde - H. Crouta - G. Gaillard - B. L'Hermite - H. Robineau.  
 Atelier photographique RATP.

# LE BILAN SOCIAL DE L'ENTREPRISE

(Suite de la page 1)

Le bilan social est un document que doivent réaliser, dès 1979, toutes les entreprises de plus de 750 salariés. C'est dire qu'environ 1 500 entreprises employant au total plus de 4 000 000 de personnes sont concernées.

Toutefois, dès 1982, ce seront toutes les entreprises de 300 salariés ou plus qui seront assujetties, soit plus de 4 000 entreprises réunissant quelque 5 millions et demi de salariés.

Les entreprises comportant un ou plusieurs établissements - l'établissement étant défini par la présence d'un Comité d'établissement - doivent réaliser un bilan social par établissement en plus du bilan d'entreprise. La RATP en tant qu'entreprise à établissement unique a un bilan social d'ensemble.

Le document fera apparaître les résultats des trois dernières années écoulées sans qu'il soit fait obligation de remonter en deçà de l'année 1978.

Le bilan social ne se substitue à aucune obligation d'information ou de consultation existante.

La liste même des informations à faire figurer dans ce document est fixée par décret (2) et ne peut être modifiée qu'avec l'accord du Comité d'entreprise. Des arrêtés adaptent cette liste aux quatre grands secteurs de l'activité économique - Industrie et Agriculture, Bâtiment et Travaux Publics, Commerce et Services, Transports - pour tenir compte des conditions de travail propres à chacun.

Enfin, le bilan social est communiqué pour avis au Comité d'entreprise avant d'être mis à la disposition des salariés de l'entreprise.

Mais quels sont derrière ces aspects réglementaires les objectifs de la loi sur le bilan social ?

— le premier est d'améliorer l'information du personnel. D'une part, en rassemblant en un document unique des renseignements dont beaucoup existaient déjà dans l'entreprise mais de manière dispersée. D'autre part, en donnant à ces informations une diffusion plus large qu'auparavant ;

— le second objectif du bilan social est de contribuer aux discussions entre les partenaires sociaux de l'entreprise en constituant une base commune d'informations chiffrées ;

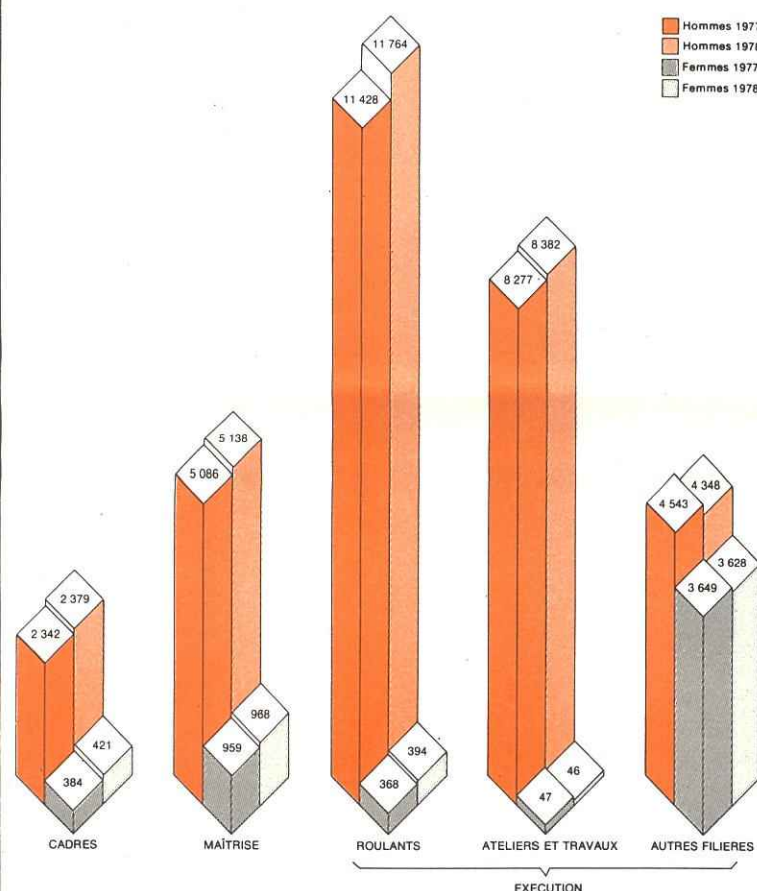
— enfin, chaque année, ce document fera apparaître l'évolution de l'entreprise dans le domaine social, apportant ainsi à chacun des acteurs de cette évolution les instruments indispensables pour la mesurer.

Un outil à la disposition de l'entreprise, voilà comment a été conçu le bilan social. Un outil qui, comme tout autre outil, ne vaudra que par la volonté de son utilisateur et qui devra être entretenu, c'est-à-dire adapté aussi régulièrement que possible à l'évolution de l'entreprise.

Quant à la nature des informations qu'il contient, le bilan social se divise en six thèmes. Mais quelques tableaux et graphiques extraits du document lui-même seront sans doute plus parlants qu'un long discours.

Répartition hommes femmes effectif total au 31 décembre

|        | 1977          | 1978          |
|--------|---------------|---------------|
| Hommes | 31 676 85,4 % | 32 011 85,4 % |
| Femmes | 5 407 14,6 %  | 5 457 14,6 %  |
| Total  | 37 083 100 %  | 37 468 100 %  |



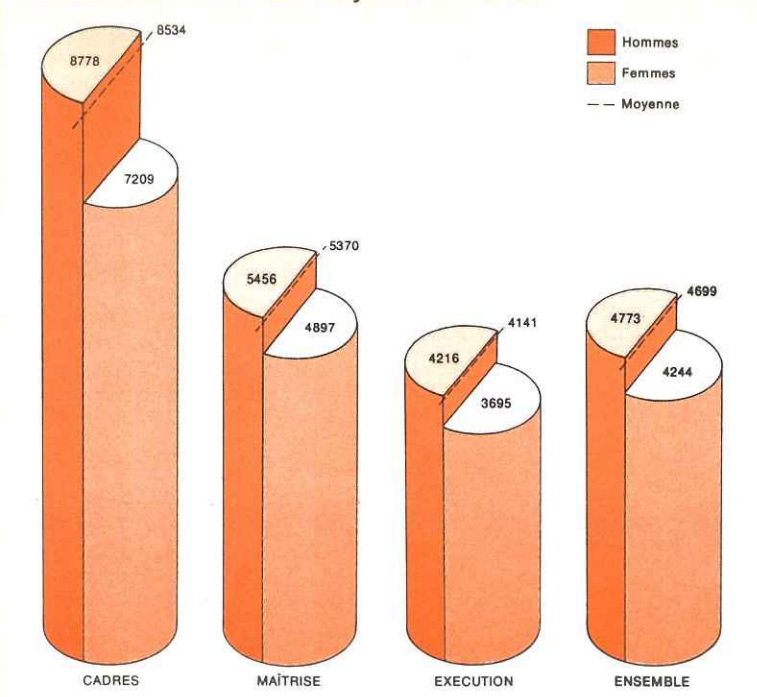
## Emploi.

Effectif administré, effectif payé, handicapés, travailleurs extérieurs, répartition par âge, répartition par ancienneté, mouvements de personnel, promotion, absentéisme.

## Rémunérations.

Montant des rémunérations, hiérarchie des rémunérations, mode de calcul des rémunérations, charge salariale globale, pensions, travailleurs extérieurs, avantages sociaux.

Rémunération mensuelle moyenne en francs

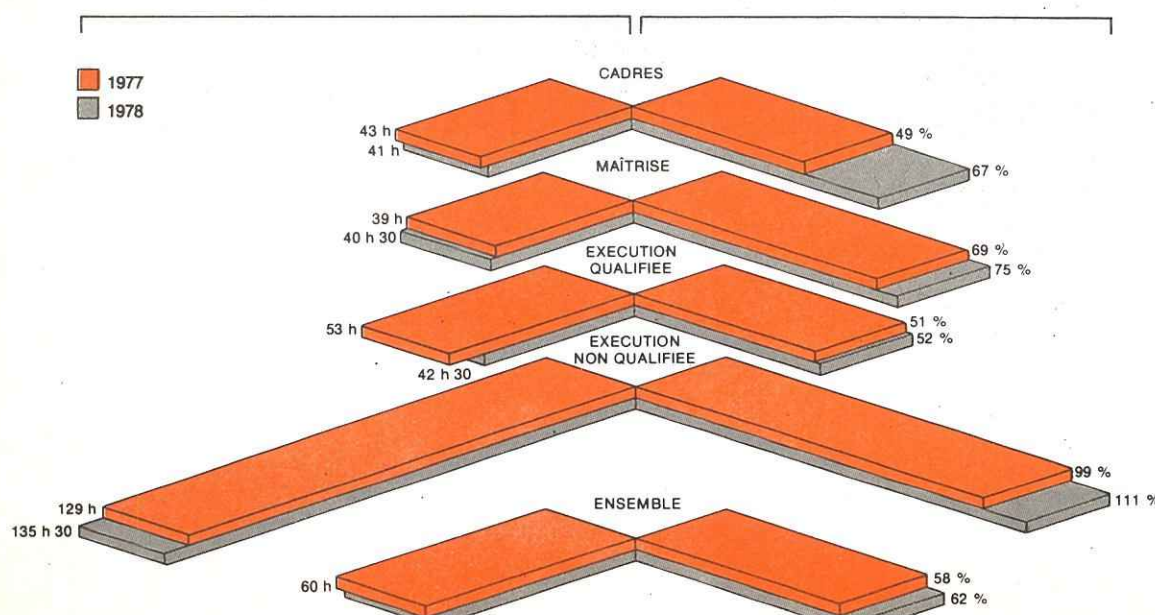


## Formation.

Formation professionnelle continue, congés formation, première formation, promotion sociale.

Nombres d'heures de formation rémunérées par stagiaire non compris les congés formation

Pourcentage de stagiaires par rapport à l'effectif de chaque catégorie



## A l'honneur



Le 4 mai 1979, la maison de retraite de Gambais (Yvelines) connaissait une effervescence toute particulière. Ce jour-là, en effet, la Régie et la société mutualiste avaient organisé une fête très sympathique pour la première remise de la médaille d'or des chemins de fer à des retraités, cérémonie présidée par M. Deschamps, directeur général de la RATP.

Cette distinction, qui récompense quarante années de service, concernait près d'un millier de retraités parmi lesquels avaient été choisis pour les représenter :

M. Maurice Crozet, 65 ans, admis en 1937 au Chemin de fer Métropolitain de Paris, président honoraire et secrétaire général de la société mutualiste.

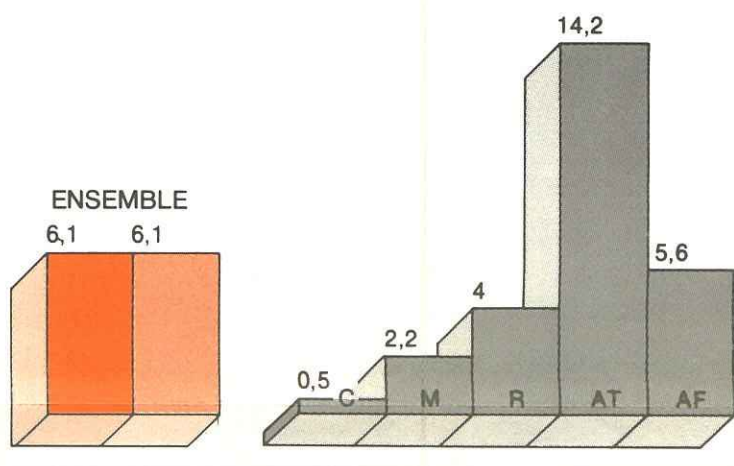
M. Georges Ganster, 81 ans, admis en 1915 à la Compagnie des tramways de l'ouest parisien.

et M. Henri Hervé, 82 ans, admis en 1919 à la Compagnie Générale des Omnibus de Paris.

Les trois récipiendaires se sont vus remettre respectivement leur distinction des mains de M. Bony, directeur du personnel, M. Bourgoïn, directeur du réseau routier et M. Besnier, chef des services d'approvisionnement.

Nombre d'accidents de travail avec arrêt pour 100 agents

Nombre total  
1977 : 2 250  
1978 : 2 282



## Conditions de travail.

Accidents de travail et de trajet, maladies professionnelles, dépenses en matière de sécurité, comité d'hygiène et de sécurité, durée et aménagement du temps de travail, conditions physiques de travail, agents inaptes à leur emploi statutaire.

## Relations de travail.

Représentants du personnel, procédures, grèves, information et communication.

## Information et communication



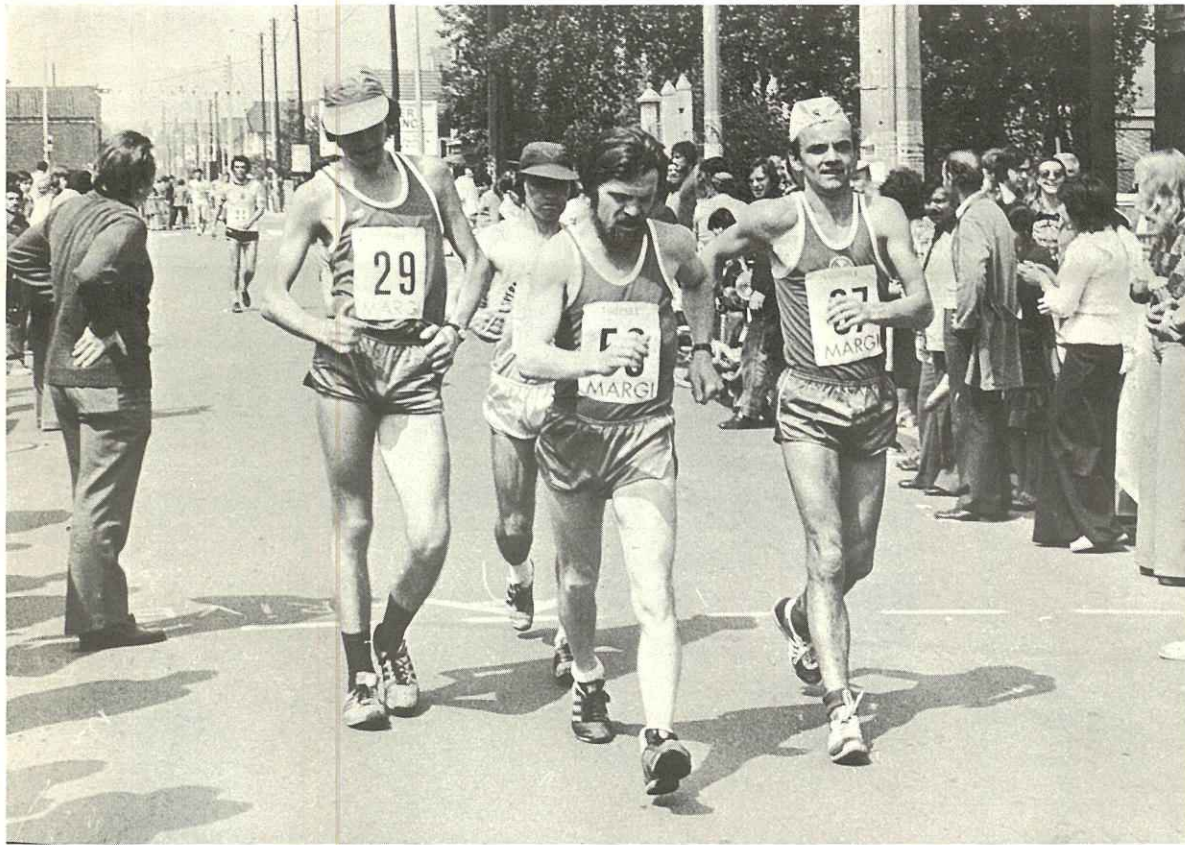
## Œuvres sociales.

Budget du Comité d'entreprise.

Si vous souhaitez recevoir le bilan social 1978 complet, veuillez renvoyer, sous enveloppe, au secrétariat de votre direction, le bulletin ci-dessous après l'avoir rempli avec précision afin d'éviter les erreurs d'acheminement.

Nom .....  
Prénom .....  
Matricule .....  
Grade ou emploi .....  
Service .....  
Attachement .....

# LA MARCHE



## EN BREF



L'équipe 1<sup>re</sup> termine 6<sup>e</sup> de son Championnat de Paris de 1<sup>re</sup> division, cependant que la Réserve, après avoir longtemps espéré la 1<sup>re</sup> place, ne termine que seconde derrière Juvisy.

En Coupe des Hauts-de-Seine, l'équipe fanion est éliminée en quart de finale par le F.C. Paris-Neuilly (Club d'Honneur) 2 à 1 après prolongations.

Les juniors et les cadets ont fait une belle carrière en Coupe de Paris puisqu'ils ne se sont inclinés qu'en huitième de finale, éliminés par le Paris FC et le PUC ; en outre les juniors sont champions de Paris, alors que les cadets sont 2<sup>e</sup>.

Les Championnats, en raison des intempéries ont été très longs cette saison ; nous avons la satisfaction d'enregistrer trois titres : St-Cloud en corporatifs, Canaris en dimanche matin, et Métro-Tennis en critérium du samedi, cependant que le Challenge inter-services est remporté par (TB) qui enlève également la Coupe.



En Championnats inter-clubs de Nationale III, l'US Métro se maintient dans cette division. De bons résultats ont été enregistrés dans l'ensemble avec notamment la participation de plusieurs cadets parmi les seniors.

Principaux résultats de ce début de saison :

- sur 3 000 m steeple, Daniel Ray a réalisé 9'15'', devançant de 9 secondes Alain Bouiller et Francis Mollier de 14 secondes ;
- sur 1 500 m, Daniel Ray devance Daniel Thirion de 4'' 6/10 avec 3'54'' 8/10 ;
- Jean-Marc Guyot a couru le 3 000 m en 8'24'' ;
- en lancer du disque Yves Le Roy et Marc Guetta font respectivement

51,26 m et 47 m ; malheureusement pour Yves, la saison est terminée après sa chute à Gotzis, le 26 mai.

Sur le marathon, 7 athlètes se sont déjà qualifiés pour les Championnats de France dans cette discipline.

**en seniors :**  
Maurice Hereau 2 h 21' 22'', Claude Alexandre 2 h 26' 40'', J.-P. Samain 2 h 38' 17'', Gérard François 2 h 42' 15''.

**en vétérans :**  
Michel Rascalou 2 h 45' 15'', Georges Pierre 2 h 46' 10'', Yves Crampon 3 h 08'.

Chez les cadets, Patrick Geslain, Philippe Leroy et Fred Dabach se sont qualifiés pour les Championnats régionaux des épreuves combinées. Des espoirs à ne pas perdre de vue !



L'équipe de l'US Métro composée de MM. Savalle, Benoit, Didelot, Lebouil et Decroix remporte le Championnat de France cheminots (USCF).

En Championnat de Paris Benoit participe au Championnat de 1<sup>re</sup> division (tournoi principal) et Lebouil au Championnat de 2<sup>e</sup> division.



Au Championnat de France USCF du 1<sup>er</sup> mai, à Vittel, nous étions représentés dans les six catégories de poids :

78 kg, Leroy, champion de France, médaille d'or.

86 kg, Bourgeois, 3<sup>e</sup>, médaille de bronze.

plus de 86 kg, Sonnerat, 3<sup>e</sup>, médaille de bronze.

L'US Métro reprend deux places au classement challenge et termine 3<sup>e</sup> sur 8.

Au Championnat de France corporatif, Lacomme enlève la médaille de bronze chez les 78 kg, Becker remporte la médaille d'argent des 65 kg, quant à Babureck il devient champion de France dans la catégo-

rie des plus de 86 kg.

Tous ces résultats sont dus à l'entraînement suivi à l'INS par nos sélectionnés. Souhaitons qu'il soit encore amplifié la saison prochaine.



Les 20 et 21 avril dernier, se déroulait à Cenon, Gironde, le Championnat USCF. La section US Métro se classait 5<sup>e</sup> par région grâce aux bonnes prestations de garçons comme Paturaud (57 kg), Descamps (74 kg) et Lescure (82 kg) pour ne citer qu'eux.

En outre, depuis le début de la saison nos sociétaires se sont distingués en :

- haltérophilie, USCF 4<sup>e</sup> par équipe,
- rugby, USCF 4<sup>e</sup> par équipe.



Parmi les épreuves du calendrier de ce début de saison, nous retiendrons la très bonne performance de Sylvie Touzeau qui se classait 2<sup>e</sup>, en skiff minime, aux Régates internationales de la Tête de Rivière de Mâcon les 7 et 8 avril dernier. Résultat d'autant plus remarquable que le niveau était élevé. Elle récidivait avec le succès, le 24 mai, aux Régates du Val-de-Marne, en remportant le titre de championne du Val-de-Marne, dans la même catégorie.

**Marcher** — l'exercice le plus naturel du monde — est, selon les règlements athlétiques, « une progression exécutée pas à pas et de telle façon qu'un contact ininterrompu soit maintenu avec le sol ». Un marcheur doit donc toujours poser le talon à terre, la jambe bien tendue, l'autre pied étant en contact avec le sol.

A l'inverse de la course, la marche n'est pas faite pour aller vite. Il s'agit d'aller longtemps. La logique veut donc que la marche commence où finit la course, c'est-à-dire au marathon (42,195 km).

En France, la marche athlétique commença aux alentours de 1892 par l'épreuve de Paris-Belfort, remportée par Constant Ramoge ; le mouvement était lancé, le désir de se vaincre soi-même n'était pas près de disparaître. L'Union française de marche, aujourd'hui comitée de la marche au sein de la FFA (Fédération française d'athlétisme) avait une voie toute tracée. Créée en 1926 sous la forme Paris-Strasbourg, Strasbourg-Paris — depuis 1952 — demeure l'épreuve la plus populaire et donc la plus célèbre. Sa distance a toujours dépassé 500 km. Dimanche 27 mai, Roger Quemener triomphait dans la version 1979 en chantant... Il venait de parcourir 507 km, en 64 h 25'53'', à la moyenne horaire de 7,917 km. N'allez surtout pas en conclure que l'épreuve est facile !

**A l'USMT**

Si 1929 marque la naissance de la section de marche, 1979 représente donc son cinquantenaire. Malgré le manque d'effectifs chez les jeunes, la section qui compte une vingtaine de marcheurs, est en National.

Au nombre des champions qui ont porté ou portent les couleurs de l'USMT :

**Henri Caron** : 1948, sélectionné aux Jeux olympiques de Londres ; — 1949, champion de Paris et de France des 50 km ; — 1950, record de France et du monde des 24 heures, avec 213 641 km, et record du monde des 100 km en 9 h 32 (moyenne horaire : 10,650 km) ; — 1951, sélectionné Strasbourg-Paris ; un palmarès éblouissant !

**Jacques Arnoux** : de 1960 à 1971, devait collectionner les titres en remportant 16 fois le Championnat de Paris, 6 fois le Championnat de France des 20 km, 2 fois le Championnat de France des 50 km. Mais ce n'est pas tout :

- 29 fois international ;
- 1 sélection aux J.O. de Rome en 1960 ;
- 1 sélection aux Jeux méditerranéens à Naples ;
- 1 sélection aux Championnats d'Europe à Budapest ; qui dit mieux ?

**Denis Dugast** : champion de Paris des 50 km en 1977 et international.

**Daniel Mortier** : 5 fois champion de Paris et 2 fois champion de France.

**Norbert Priem** : Plusieurs fois champion de Paris et de Bretagne, 2 fois champion de France junior ; international.

Que ces résultats ne laissent pas dans l'ombre tous les autres marcheurs, qui grâce à leur courage et leur détermination apportent à la section et à l'USMT le complément indispensable pour glaner quelques coupes et challenges.

**Entraînement**

Mardi et jeudi, de 8 h à 11 h, à l'INSEP, avenue du Tremblay, dans le bois de Vincennes.

**Responsable**

Monsieur Daniel Mortier  
19, chemin des Bourdons 93220 Gagny. Tél. : 302-71-31 (ou 9007 à la RATP).

De bonnes prestations également de Mlles Gourdy-Demanach qui ont remporté, le même jour, le titre de championnes du Val-de-Marne en double scull senior.

Aux Régates internationales de Bruges les 21 et 22 avril, Bourgeois-Miry se classaient 3<sup>e</sup> en double scull cadet masculin alors que Renom-Philippe Dauvé enlevaient la 4<sup>e</sup> place.

En skiff minime Frank Dauvé, quelle famille (!), prenait la 3<sup>e</sup> place, alors que chez les filles elle revenait à Sylvie Touzeau.

Le 1<sup>er</sup> mai, la Tête de Rivière de Joinville, qui comptait un très grand nombre d'engagés, voyait Ménager prendre une 17<sup>e</sup> place très honorable en skiff senior. Il n'est pas inutile de rappeler que cette épreuve, une des plus dures au plan de l'endurance, se court sur 6 km... contre la montre. Chez les femmes, en skiff senior, la 5<sup>e</sup> place revenait à Mlle Gourdy.

## Parez à virer...

(Suite de la page I)



des allures de tour du monde, une croisière se prépare car le rêve peut tourner au cauchemar, si la voile s'abat au premier coup de suroît, si l'eau envahit les fonds à la deuxième déferlante, si le moteur demeure obstinément silencieux au centième coup de démarreur...

Dans le cas présent, la préparation se compliquait du fait de l'âge des enfants — 1 an et 3 ans — et du lieu de mouillage de « Gulliver » situé près de Cardiff au Pays de Galles, qui ne facilitait pas son aménagement.

**Le bateau** : Catamaran de croisière (Iroquois) ; longueur : 9 mètres ; largeur : 4 mètres ; matériau : polyester ; équipé de six voiles — grand-voile, tourmantin, foc n°1, foc n°2, genois, spinnaker — ; construction : 1976 ; « Gulliver », ce catamaran de belle allure n'a d'autre prétention que

de permettre à 5, voire à 6 personnes de naviguer dans des conditions ordinaires ; en outre le moteur « hors-bord » Yamaha de 25 chevaux présente l'énorme avantage d'offrir une longueur d'arbre importante qui facilite les manœuvres et donne au voilier une puissance incomparable ; les instruments de navigation sont relativement simples : un sondeur, un radio gonio, un sextant et un compas.

**Les marins** : skipper, Claude Balay, la trentaine, agent du service des installations fixes, électroniques et cybernétiques (TC) mais surtout breton — noblesse oblige ! — équipière, Marielle, sa femme, participe pleinement

à l'aventure familiale bien que n'étant pas « marin » dans l'âme ; moussailons : Lucas (1 an), du vif argent, et Marion (3 ans), une souris canaille, ravie de vivre sur le grand bateau blanc.

L'anticyclone des Açores est remonté vers le nord, les dépressions se sont comblées petit à petit... Ils sont partis. Pendant toute la durée du voyage, il vous sera facile de suivre la progression de « Gulliver », par la pensée, grâce au journal de bord que nous allons tenir et, plus concrètement, sur la carte (page I). Ce n'est pas le tour du monde mais un beau voyage en vérité, au-delà de l'horizon.

