

entre les lignes

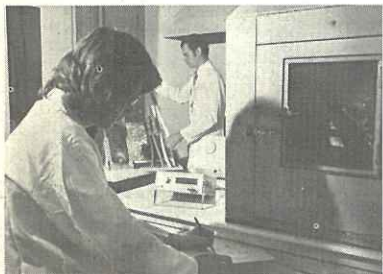
RATP

ISSN : 0338-7429

N° 23 Journal bimestriel affilié à l'u.j.j.e.f. — Juillet-Août 1976 — 0,80 F

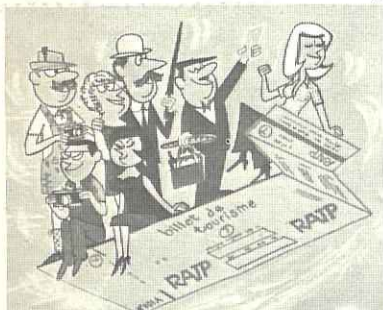
MAGASINS EXTRAORDINAIRES

sommaire



2

pages 2 et 3
MIEUX CONNAITRE
Les services d'approvisionnement



4-5

pages 4 et 5
FLASH RATP

page 6
A GRANDS TRAITS :
Le budget 1976

LE POINT... sur l'animation des stations

page 7
GROS PLAN
Concorde, carrefour de l'Histoire

CARNET
Départs à la retraite

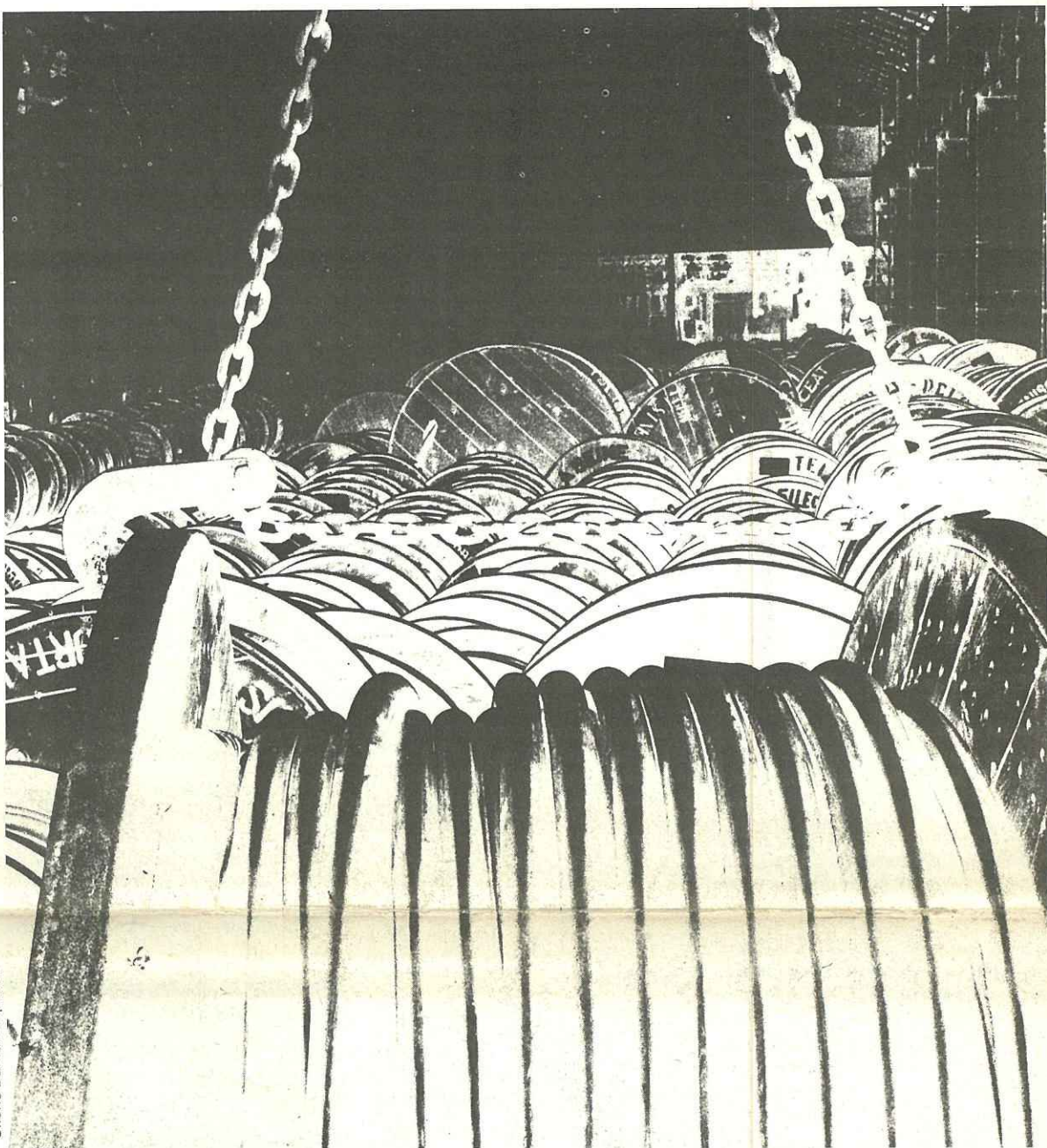


7

page 8
US METRO TRANSPORTS
Le volley-ball



8



Cliché Daniel Lequette

Ces câbles par milliers ne représentent, en fait, qu'un modeste échantillon de l'imposante quantité de matériels divers commandés, stockés et distribués par les Services d'approvisionnement (voir pages 2 et 3).

LIGNES NOUVELLES

Sur la ligne de Marne-la-Vallée, actuellement en construction, surgissent parfois des ouvrages aux formes étranges. Cette toile d'araignée métallique que n'aurait pas reniée Eiffel est la charpente de la salle des recettes de la future station "Val de Fontenay".

Mais qu'il ait été choisi en l'occurrence une forme ronde ou une situation en encorbellement comme pour la station suivante de Neuilly-Plaisance, établie sur un viaduc (voir esquisse ci-dessous), l'architecture des ouvrages du RER s'accorde parfaitement avec le caractère futuriste de la ville nouvelle de Marne-la-Vallée. Rappelons que le RER est destiné à constituer l'épine dorsale des nouvelles agglomérations, qu'il commencera de desservir fin 1977.

"Marne-la-Vallée", qui pourra accueillir près d'un demi-million d'habitants sera en effet constituée d'une série de quartiers abritant chacun 100 000 à 180 000 personnes, représentant autant de noyaux urbains avec leurs activités, leurs équipements, groupés autour des stations du métro régional.

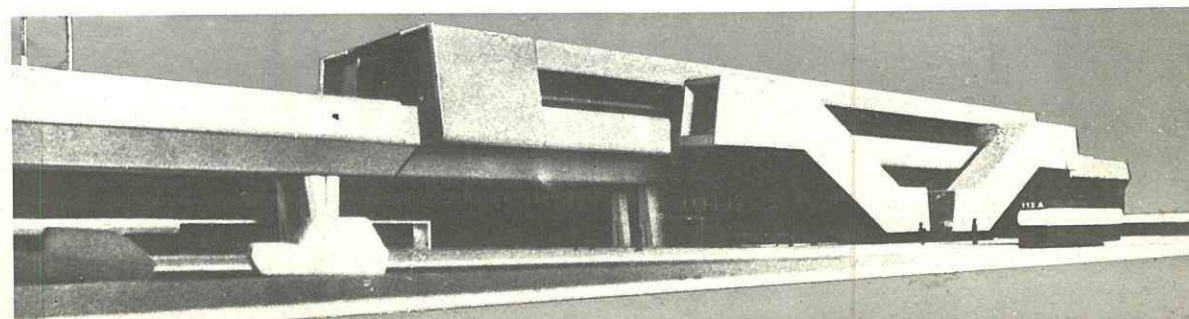
Dans la phase qui s'achève, le RER, en atteignant Noisy-le-Grand, franchit le périmètre de la ville nouvelle. La sta-

tion "Noisy-le-Grand - Mont d'Est" sera le terminus provisoire d'une ligne destinée, dans un second temps, à être prolongée jusqu'à Torcy.

La ligne, longue de 8,5 km, se développe depuis son origine, 700 m environ avant l'entrée de la station actuelle de Fontenay-sous-Bois, jusqu'à Noisy-le-Grand - Mont d'Est. Elle s'enfonce sous la butte de Fontenay-sous-Bois après avoir traversé, en tranchée couverte, la vieille ville.

Etablie ensuite en surface, à Neuilly-Plaisance, elle emprunte un viaduc, franchit la Marne et, après Bry-sur-Marne, pénètre sur le territoire de Noisy-le-Grand. L'insertion de la ligne dans ce site est facilitée du fait qu'elle a été traitée comme un élément de base de la conception de l'urbanisme.

La station "Noisy-le-Grand - Mont d'Est", entièrement souterraine formera, avec une gare routière et un complexe commercial, un ensemble intégré au service du premier des quatre noyaux urbains constitutifs de la ville nouvelle. Elle apportera ainsi une contribution importante au rééquilibrage vers l'est de la région parisienne, actuellement sous-équipée.



MIEUX CONNAITRE

Près de 4 000 voitures de métro et plus de 3 800 autobus méthodiquement entretenus, 36 000 agents pourvus d'un équipement bien adapté à leur poste de travail, c'est ainsi que la RATP peut exercer sans faillir sa mission de service public : transporter dans les meilleures conditions 1,8 milliard de voyageurs par an sur des réseaux en pleine extension. Pièces mécaniques et électriques, éléments d'installations fixes, carburants, pneumatiques, outillages divers, vêtements d'uniforme et de travail, mobiliers et matériels de bureau et de magasin, et titres de transport doivent être mis à disposition en temps et en heure. Ces fournitures doivent répondre à des critères de fiabilité et de sécurité bien définis, et leur gestion doit être exercée avec le souci d'une grande rigueur budgétaire. De plus, il faut équiper les prolongements de lignes et les lignes nouvelles de câbles, rails et matériels de voie, en respectant les exigences techniques et financières du plan d'entreprise.

Le rôle obscur et ingrat de "pourvoyeur" incombe aux services d'approvisionnement, dont le nom même évoque l'idée un peu dépréciative d'économat ou d'intendance, mais dont la fonction couvre diverses activités suffisamment essentielles pour qu'on n'en confie l'exercice qu'à des spécialistes : achats, gestion de la qualité, stockage et distribution.

Marcel BESNIER
Chef des Services
d'approvisionnement

PROFESSION : ACHETEUR

Par le nombre et la variété des commandes (quelque 22 000 en 1975), par l'importance du budget correspondant (220 M de F), l'exercice de la fonction "Achat" implique le recours à une équipe de professionnels, spécialistes du métier d'acheteur. Il convient, en effet, à une époque où le prix des matières premières et de la plupart des produits finis est en hausse, de gérer strictement les crédits affectés à l'acquisition de fournitures et de matériels. C'est là le rôle du Service des Achats.

Mais n'aurait-il pas été plus simple de permettre à chaque direction d'assurer ses propres approvisionnements ? Cette solution aurait présenté en fait de nombreux inconvénients : dispersion de l'achat des produits communs, donc prix plus élevés, risque de disparition de la standardisation, pluralité des acheteurs isolés face aux fournisseurs, manque d'unité dans les méthodes et la politique d'achat, trop grande dépendance de l'acheteur par rapport au technicien.

Par contre, une organisation centralisée confère à l'acheteur une responsabilité unique vis-à-vis de ses fournisseurs et une autonomie réelle par rapport à ses "clients" qui ne sont autres que les divers services de la Régie.

Il existe, bien sûr, des dérogations liées à la technicité de certains matériels et des délégations d'achat qui tempèrent ce que pourrait avoir d'excessif une organisation trop centralisée.

aide aux consommateurs

Etre acheteur dans une entreprise, ce n'est pas seulement obtenir le plus juste prix ou le délai "miracle", c'est également avoir l'état d'esprit "marketing" qui privilégie la satisfaction des besoins des utilisateurs. L'acheteur, en effet, aide d'une part, à l'expression et à la définition précise des besoins, et recherche, d'autre part, par des techniques d'analyse du marché, des informations nécessaires aux décisions et à la politique d'achat.

Ainsi le nouvel uniforme des agents d'exploitation a-t-il été mis au point

par le service des achats, en liaison avec la direction du personnel et les organisations syndicales.

Pour accomplir sa mission, l'acheteur dispose essentiellement parmi une gamme étendue de moyens, du système de télégestion GIA (Gestion intégrée des approvisionnements : voir encadré) et d'une importante documentation sur les produits et sur les entreprises qu'il peut être amené à consulter.

Ces outils s'avèrent inutiles, si les méthodes d'achat ne sont pas adaptées à des objectifs d'efficacité. Un service de qualité doit répondre, en effet, à deux conditions essentielles :

- le moindre coût total du produit : le prix d'achat y entre pour la plus grande part, le reste étant représenté par les frais généraux.
- la brièveté du délai de mise à disposition des fournitures. L'acheteur doit sensibiliser l'utilisateur sur l'importance de la prévision car les délais de fabrication, surtout pour des matériels spécifiques, ne sont pas indéfiniment compressibles.

Pour consulter le marché, l'acheteur a, le plus souvent, recours à l'appel d'offres qui met les fournisseurs en concurrence, ou à la procédure de gré à gré permettant le choix direct des fournisseurs, procédure

employée, de préférence, pour des articles très spéciaux, fabriqués de manière satisfaisante par une seule entreprise.

A côté des procédures classiques, un autre type de commande tend à se développer : "la commande ouverte". Elle consiste à mettre en place, pour une période donnée, un contrat global concernant toute une série d'arti-

cles, en général du commerce. Les ordres de livraison sont passés au fur et à mesure des besoins, soit par le service des achats, soit par les services utilisateurs eux-mêmes. Cette procédure a l'avantage de substituer un seul contrat à un nombre important de commandes, souvent de faible valeur et d'apporter beaucoup de souplesse par le jeu de la délégation.

pour la réception des fournitures ou des matériels achetés directement par d'autres services, escaliers mécaniques notamment.

A l'intérieur de la Régie, les agents du contrôle assurent la vérification des fabrications de l'atelier central et des pièces mécaniques d'autobus. Ils assistent, en tant qu'experts et conseils, les magasiniers-vérificateurs chargés de la réception qualitative des marchandises à la livraison.

GERER LA QUALITE

La Régie doit garantir la régularité et la sécurité de ses exploitations. C'est au Service du contrôle et du laboratoire de faire en sorte que les produits industriels nécessaires au fonctionnement des installations et des réseaux atteignent un niveau de qualité suffisant pour éviter les perturbations que pourrait provoquer la défaillance d'une pièce de rechange ou d'un matériel de voie par exemple.

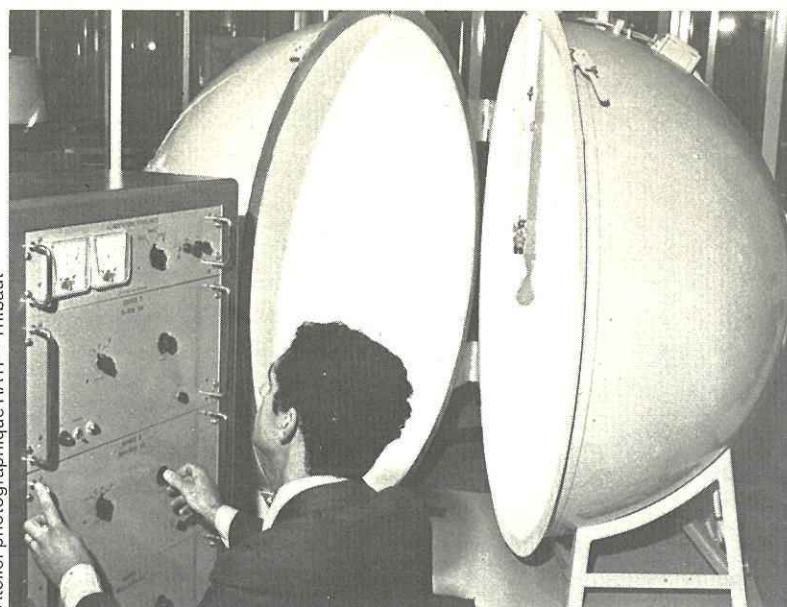
Aussi ce service intervient-il dans toutes les questions techniques se rattachant à l'approvisionnement : définition des critères de qualité des produits, sélection des fournisseurs, contrôle qualitatif des articles achetés, missions qu'il est convenu d'englober sous le terme devenu courant de "gestion de la qualité". Il possède une large connaissance des techniques industrielles de production ainsi que des besoins de la Régie et dispose de moyens d'investigation (appareils de mesures ou d'essais) pour vérifier le niveau de qualité des produits proposés ou livrés.

Ce potentiel technique est à la disposition de tous les services de la Régie pour leurs problèmes particuliers, telles les recherches sur la protection contre la corrosion, sur la lubrification, ou les expertises de pièces mécaniques cassées en service.

Une équipe de 12 contrôleurs parcourt la France et éventuellement l'étranger (près de 400 000 km par an) pour effectuer les réceptions en usine de certaines fournitures - câbles électriques, rails, traverses, appareils de voie... - ces contrôles sont effectués en cours de fabrication ou avant la livraison. Cette équipe apporte, à la demande, son assistance technique



Atelier photographique RATP - Thibaut
Analyse des gaz toxiques



Atelier photographique RATP - Thibaut
Mesure de flux lumineux

Comportant 4 sections - chimie, mécanique, environnement et électricité - ce laboratoire, d'une superficie de plus de 1 000 m², dispose d'équipements variés : des appareillages conventionnels nécessaires aux essais courants - par exemple les machines de traction de la section mécanique, utilisées pour déterminer la résistance à la rupture des métaux, des câbles de levage, des chaînes d'escaliers mécaniques -, des appareils électroniques plus sophistiqués - tel le spectrophotomètre de la section chimie qui permet l'analyse rapide des éléments métalliques dans les aciers et matériaux divers -, et enfin des équipements très particuliers parfois mis au point par le laboratoire lui-même. C'est le cas, à la section mécanique, du banc d'essai des garnitures de frein pour autobus.

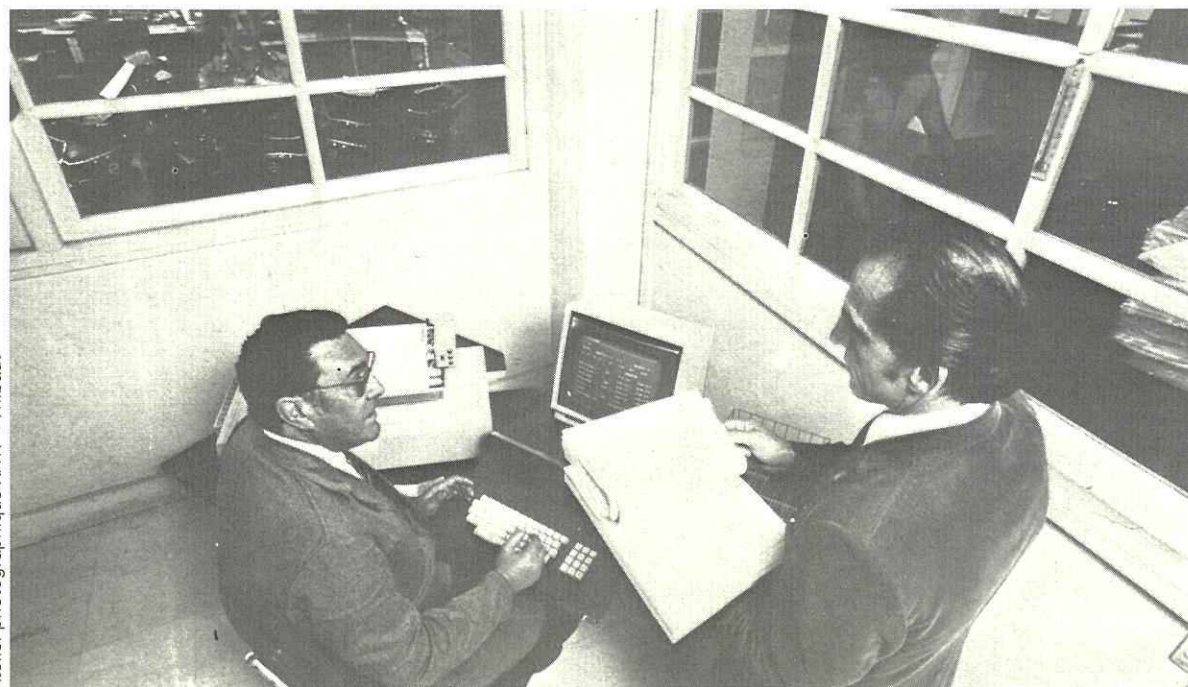
A la section environnement sont soumis la plupart des problèmes écologiques qui se posent à la Régie, qu'ils intéressent le confort et la sécurité des voyageurs, la pollution de l'environnement ou les conditions de travail du personnel.

Des équipements spécialisés permettent la détection et la mesure des polluants en tout point des installations de la Régie.

Sont ainsi analysés l'air, les poussières en suspension, les gaz d'échappement des moteurs, les eaux naturelles, canalisées ou d'infiltration et les eaux polluées par les effluents industriels.

Le problème de la prévention de l'incendie est traité avec une particulière attention.

Il est procédé à des expériences sur le comportement au feu des matériaux, notamment des câbles et des matières plastiques dont l'utilisation a tendance à se développer dans l'équipement des matériels roulants : — le degré d'inflammabilité et la vitesse de propagation du feu sont déterminés par des essais à la cabine à l'éprouvateur, au brûleur électrique, au panneau radiant, au four à câbles ;



Atelier photographique RATP - Thibaut
Un terminal à Championnet

D'APPROVISIONNEMENT

— l'opacité des fumées émises est mesurée dans une chambre "à fumées";

— les gaz toxiques dégagés sont analysés par des méthodes d'absorption infrarouge ou électro-chimiques, et leur teneur est prise en considération pour le calcul de l'indice de nuisance du matériau.

Depuis la mise en œuvre des techniques nouvelles d'exploitation, telles que le péage et le pilotage automatiques, les essais de la section électricité se multiplient et se diversifient. Cette section est installée depuis quelques mois dans de nouveaux lo-

caux de 400 m² environ, dont une salle à "atmosphère normale" (température maintenue à 20 °C et humidité à 65 %) assurant le conditionnement convenable des éprouvettes, avant et pendant les essais.

En plus des équipements classiques adaptés aux expériences traditionnelles (essais de durée des lampes, par exemple), la section dispose d'appareils de conception récente, conception à laquelle elle a souvent participé. Elle est à même de résoudre les problèmes de réalisation et de contrôle des nouveaux titres de transport magnétiques.

UNE CHAÎNE DE MAGASINS

Les divers services de la Régie, et plus particulièrement ceux qui sont chargés de l'entretien des matériels roulants et des installations fixes des différents réseaux, doivent pouvoir se procurer en permanence les pièces de rechange et les produits divers nécessaires aux besoins de leur exploitation. Le stockage et la distribution de ces fournitures incombent au **Service des Magasins**, qui dispose d'une chaîne de 21 magasins et sous-magasins, implantés dans Paris et sa proche banlieue. Les uns sont centralisés et spécialisés, les autres sont décentralisés et géographiquement rattachés aux ateliers d'entretien du réseau ferré ou du service de la voie.

Les multiples faces de l'activité magasins se répartissent en opérations administratives et en tâches matérielles parmi lesquelles :

— la réception non seulement quantitative mais aussi qualitative des articles livrés.

La réception qualitative a pour objet la reconnaissance de la conformité de la fourniture aux spécifications techniques de la commande.

— le **stockage** de plus de 50 000 articles divers d'une valeur globale dépassant 70 millions sur 90 000 m² dont 30 000 m² couverts ;

— la **manutention**, de marchandises atteignant un tonnage annuel de 60 000 t comprenant notamment :

- 24 000 t de matériel de voie,
- 17 000 t de pièces de rechange,
- 5 000 t de câbles,
- et 600 t de titres de transport ;

— la **distribution** des produits aux utilisateurs : 12 véhicules (camions et camionnettes) sillonnent chaque jour Paris et sa proche banlieue pour assurer la livraison, non seulement des pièces de rechange pour les matériels roulants et installations fixes, mais également celle des titres de transport dans les stations du réseau ferré, des vêtements de travail, des imprimés et des fournitures de bureau dans tous les points de consommation, etc... ;

— le **réapprovisionnement des cases locales** dans des conditions garantissant une répartition judicieuse des stocks disponibles en fonction des besoins des utilisateurs ;

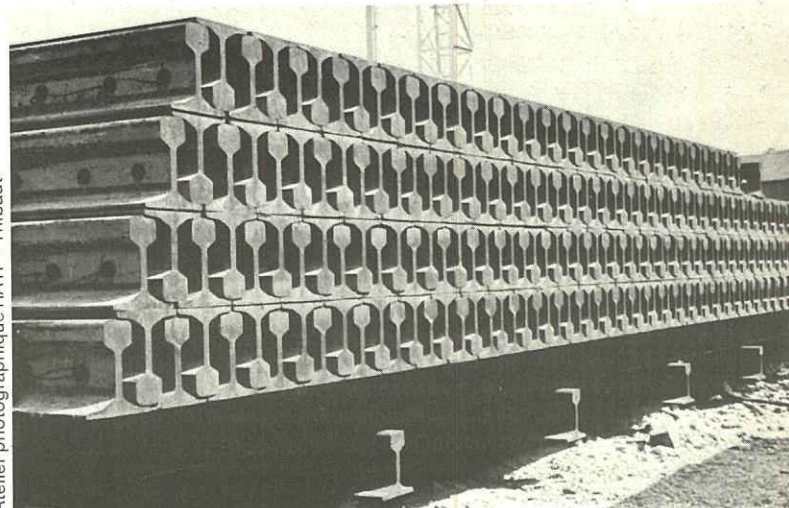
— les **opérations administratives** nécessaires à la tenue de la comptabilité des entrées et des sorties des marchandises (750 000 mouvements par an).

voir et entendre

Les magasiniers ne sont pas seulement des gestionnaires de stocks.

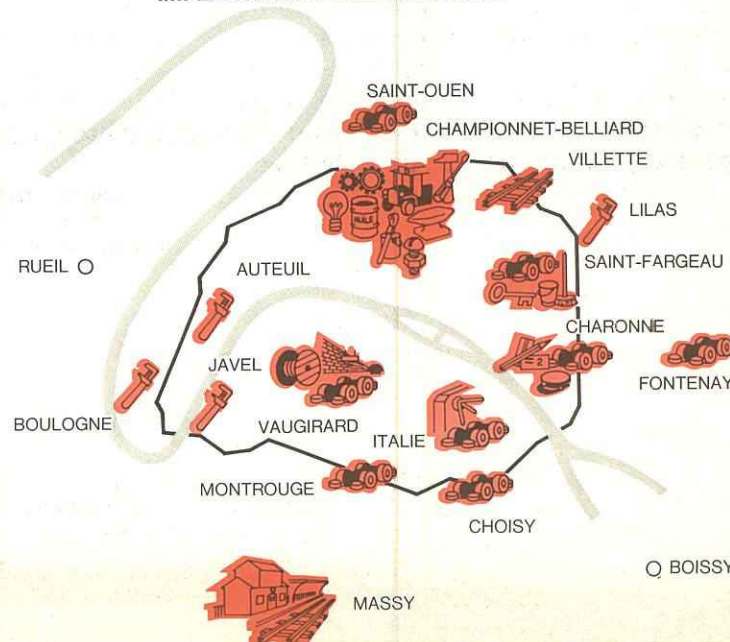
Installés au sein même des ateliers qu'ils doivent approvisionner, ils sont aussi les interlocuteurs privilégiés des utilisateurs et les représentants de fait des services d'approvisionnement sur les lieux de consommation. A ce titre, ils se tiennent en permanence au courant de l'activité des ateliers et de l'évolution de leurs besoins.

Les magasiniers contribuent ainsi à la promotion d'une active politique de concertation avec les utilisateurs et complètent l'action entreprise dans ce domaine par le service des achats et le service du contrôle et du laboratoire à l'intérieur de la Régie.

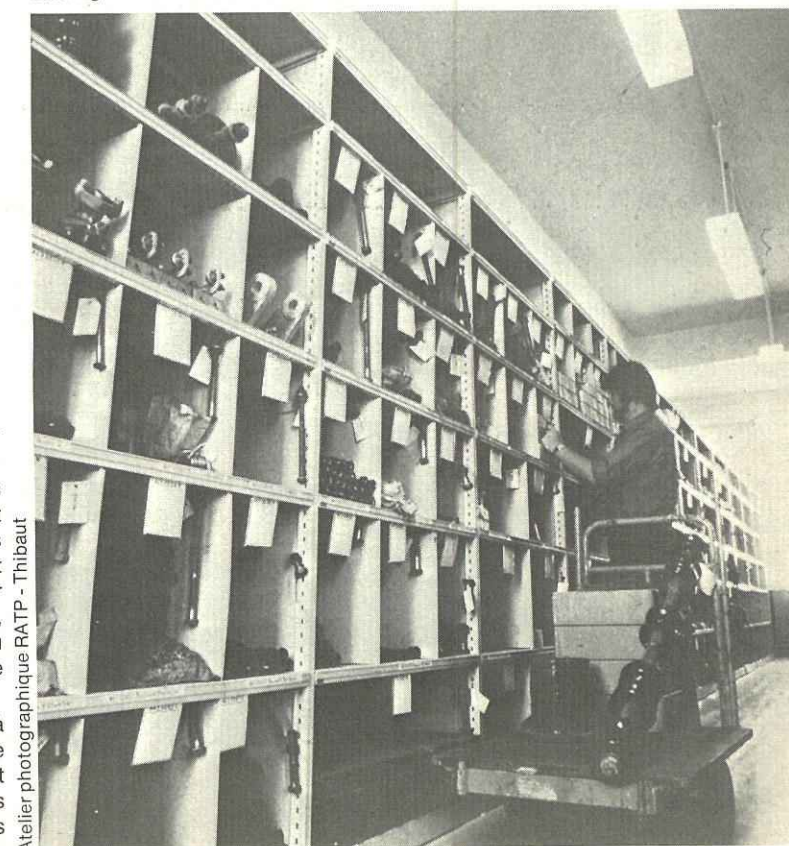


Le parc de rails de La Villette

IMPLANTATION DES MAGASINS



Stockage et manutention des bois



Magasins de Boissy-Saint-Léger

LA GESTION INTEGREE DES APPROVISIONNEMENTS

Cet outil informatique de gestion, qui sera entièrement opérationnel fin 1976, met à la disposition de ses utilisateurs, une base de données de 400 millions de caractères. Ces données, consultées et mises à jour à partir de 70 terminaux, reliés à l'ordinateur de Bercy, permettent un échange quotidien d'environ 10 000 messages de 300 types différents.

La gestion intégrée des approvisionnements donne la connaissance immédiate d'informations diverses concernant un article déterminé :

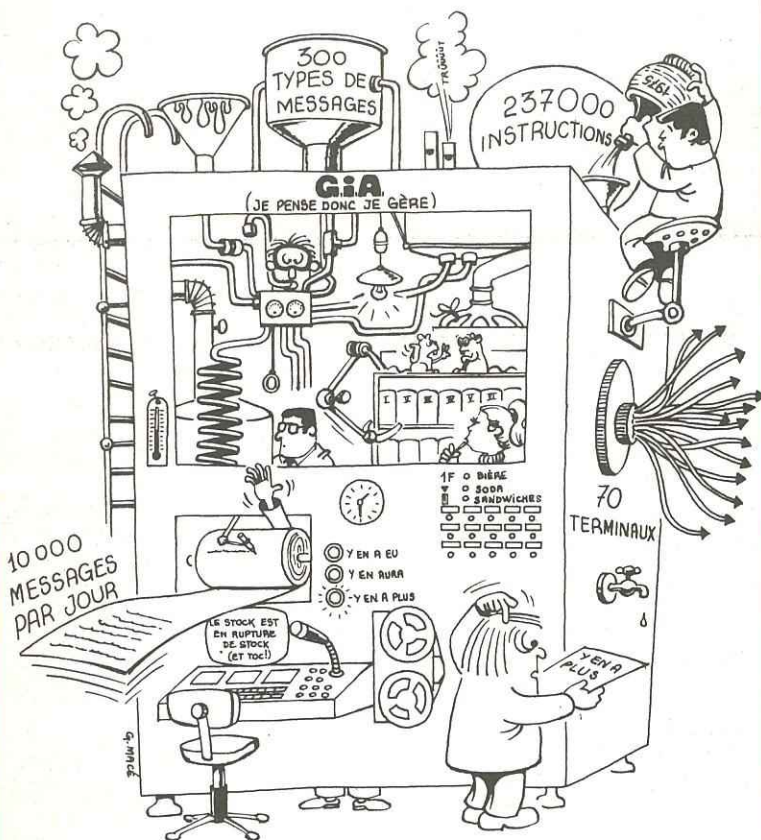
- stock disponible et lieux de stockage,
- état des commandes en cours et délai d'obtention,
- biographie de l'article (consommations, commandes, fournisseurs, évolution des caractéristiques techniques).

Elle contribue à assurer la maîtrise de différentes phases de l'approvisionnement :

- enregistrement des mouvements des produits,
- meilleure définition des besoins,
- suivi des commandes,
- établissement de statistiques,
- gestion du catalogue des articles référencés,
- action sur les articles manquants.

Enfin, ce système réalise l'automatisation d'un certain nombre de procédures :

- gestion économique des stocks à l'aide de modèles mathématiques,
- vérification et ordonnancement des factures,
- édition des demandes de prix et des commandes,
- édition des documents d'entrée et de sortie des marchandises.



quoi de neuf dans le métro ?

Nouvelles méthodes d'exploitation

Le pilotage automatique, limité à la circulation des 29 rames modernes, fonctionne sur la ligne n° 8 "Balard - Créteil-Préfecture" depuis le 26 juin 1976.

Bureaux d'information



Cliché Fontaine

13 nouveaux bureaux d'information seront mis en service fin 1976: 12 bureaux seront de type "escargot" et un seul de type "encastré" à la station "Anvers", dans une bibliothèque désaffectée. Leur aménagement sera plus complet que celui des bureaux existant déjà actuellement sur le réseau urbain.

Une brigade spécialisée pour le métro

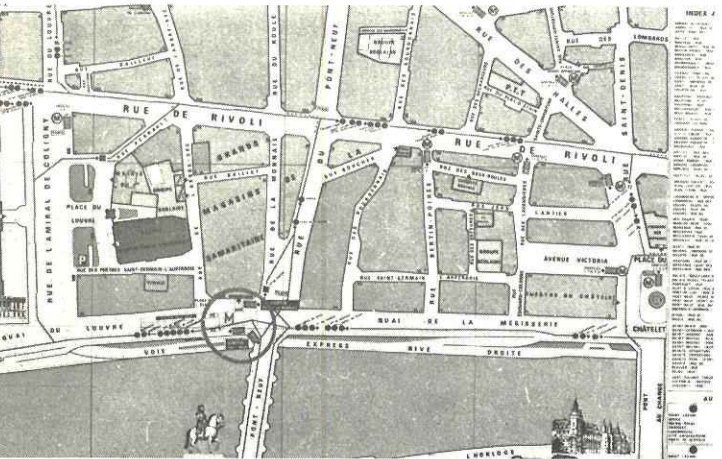
Jusqu'à maintenant, l'intervention de la police dans le métro s'effectuait de façon ponctuelle, à la demande des agents de la Régie ou à l'initiative des commissariats locaux qui organisaient des rondes et des contrôles préventifs systématiques. En outre, certaines stations particulièrement vulnérables étaient gardiennées en permanence par des agents de police.

Plus récemment, le Ministère de l'Intérieur a organisé le dispositif "métropolis" consistant en interventions inopinées mobilisant des effectifs importants sur une vaste zone de surveillance.

Annulée le 21 juin devant le Conseil de Paris par M. Pierre Somveille, Préfet de police, la création d'une brigade spécialisée qui sera chargée à partir du 1^{er} octobre de la sécurité dans le métro devrait renforcer l'efficacité de la lutte contre la délinquance: en effet ses membres acquerront rapidement une connaissance approfondie du "milieu métro" et coopéreront plus aisément avec nos agents qui les feront bénéficier de leur expérience.

La Régie a également décidé de réaliser une couverture radio du réseau pour permettre à ces agents de police de communiquer entre eux ainsi qu'avec les postes de commandement de la police et du métro. 200 postes émetteurs-récepteurs portatifs ont été commandés et il existera dans chaque station un émetteur-récepteur fixe. Une vingtaine de stations seront équipées d'ici à la fin de 1976. L'ensemble du réseau sera couvert dans un délai de deux à trois ans.

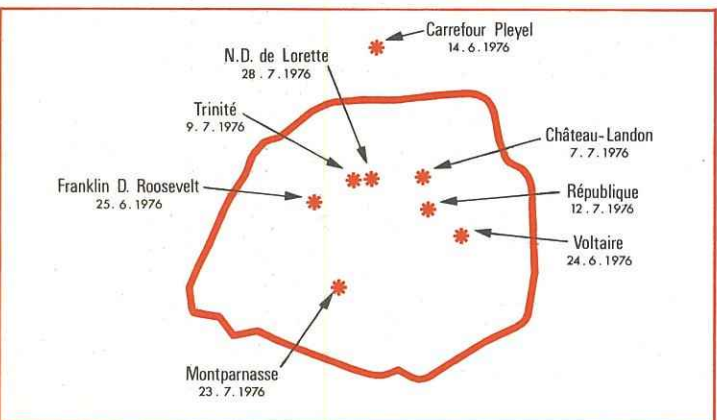
Plans de quartier



Afin de mieux informer les voyageurs, 40 plans de quartier d'un type nouveau ont déjà été réalisés et sont actuellement mis en place.

Fin 1976, 131 plans auront été installés dans une vingtaine de stations parmi les plus importantes du réseau.

Mise en service d'escaliers mécaniques (voir plan ci-dessous).



Bureau de dessin GC

Rénovation des stations

Dans le cadre des travaux de modernisation de la station "Château-Landon", sur la ligne n° 7, une nouvelle salle de distribution avec un accès situé rue du Faubourg Saint-Martin, équipé d'un escalier mécanique, a été mise en service, en même temps qu'un couloir communiquant avec la gare SNCF.

La RATP entreprendra à partir du 15 novembre 1976 le remplacement de certains éléments de la couverture métallique de la station "Richard-Lenoir" (ligne n° 5 "Place d'Italie - Eglise de Pantin"). Les travaux sont prévus pour une durée de 16 mois environ.

Mise en service de trains modernes

Poursuivant l'exécution de son programme de rénovation du matériel roulant, la RATP a retiré, fin juin, les dernières rames Sprague-Thomson sur la ligne n° 10 "Gare d'Austerlitz - Porte d'Auteuil". N'y circulent plus désormais que des matériels articulés rénovés et des trains MF 67.

Voitures réfrigérées

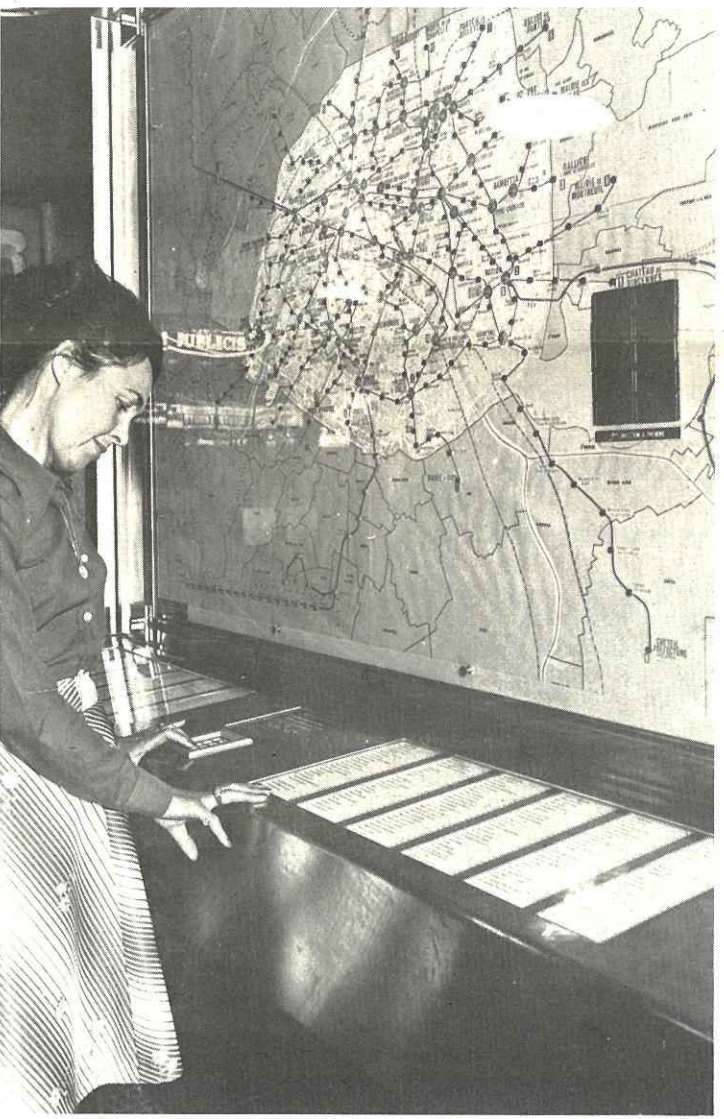
Les lignes n° 8 "Balard - Créteil" et n° 13/14 reliant dès novembre prochain Saint-Denis-Basilique à Châtillon recevront, au cours de l'automne 1977, 8 trains réfrigérés. Une rame prototype munie de diverses installations techniques circule actuellement sur la ligne n° 3 "Gallieni - Pont de Levallois".

Dans une voiture réfrigérée, l'air, capté du dehors, est compressé par une installation logée sous la voiture, puis pulsé par quatre groupes de ventilateurs installés dans son plafond pouvant traiter 1,4 m³ heure.

L'air ainsi traité est maintenu à une température d'environ 20 degrés, et contrôlé par un régulateur évitant de trop grands écarts avec l'air extérieur. Une batterie d'accumulateurs permet en outre une autonomie de fonctionnement de 2 heures en cas de panne du courant secteur.

Plans indicateurs lumineux d'itinéraires

Le premier prototype d'un plan indicateur lumineux d'itinéraires de conception nouvelle a été mis en service au cours du mois de juillet à la station "La Défense". Les deux autres seront en place en octobre, dans les stations "Montparnasse" et "Opéra".



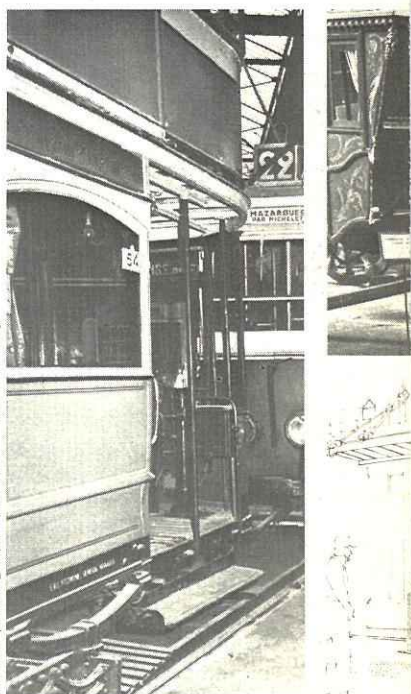
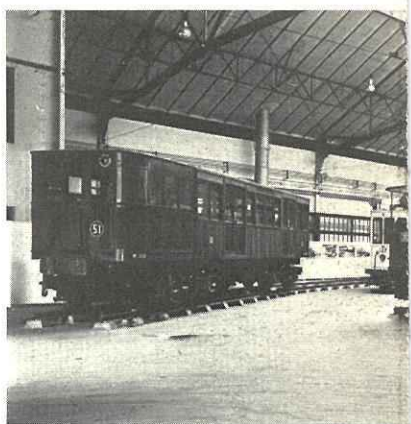
Atelier photographique RATP - Thibaut

transpoche

Le premier guide de poche tous transports à l'usage du grand public va bientôt sortir des presses. Edité par le Syndicat des transports parisiens, en collaboration avec la RATP, la SNCF et l'APTR, ce guide, mis en vente à partir du 18 octobre dans les bibliothèques Hachette du métro et les gares SNCF ainsi que dans les bureaux de poste, constituera un véritable outil de promotion des transports en commun. Il fournira au public une foule de renseignements très précieux qui faciliteront ses déplacements qu'il emprunte le train, le métro, l'autobus ou l'autocar.

renfort pour le centre informatique

Un ordinateur Honeywell Bull 66/60, le second en puissance dans la nouvelle gamme des matériels Honeywell Bull, sera livré en octobre prochain au service de l'informatique. Ce nouvel équipement permettra de réserver un ordinateur à la télégestion, offrant ainsi un service de meilleure qualité aux utilisateurs.



Atelier photographique RATP - Barinet-Roy

"Carrosse doré" Louis XVI, diligente Bastille", motrice Thomson double de 190 de Saint-Mandé parmi les plus beaux fleurons riches heures de l'histoire des transports et

Au commencement était Pascal. Le premier collectif: le carrosse à cinq sols.

L'idée abandonnée à la fin du siècle fut

En témoignent les quelque 80 véhicules photographiés et maquettes exposés au transports en commun une image complète

Cette documentation sera d'ailleurs rétechnique où sera présentée une gamme thermiques.

En mai 1976, la commémoration du millénaire de plusieurs véhicules à un défilé l'ouverture du musée au public, du 9 au 18

Dès l'automne prochain, "la quinzaine des musées d'Ile-de-France, pourrait être musée des transports urbains unique en France

Deux films présentés, deux récompenses obtenus par la Régie lors du 19^e Festival "Métamorphose", court métrage illustrant la région parisienne a été primé dans la catégorie "De l'accident à l'accident" a reçu le prix en faveur de la sécurité". Ces deux films ont été présentés au festival international du film industriel de Londres

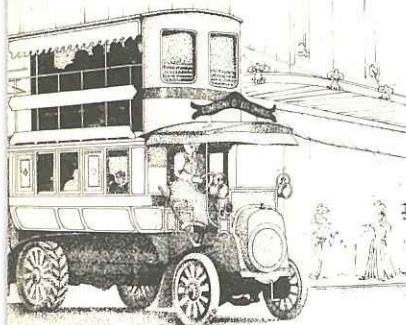
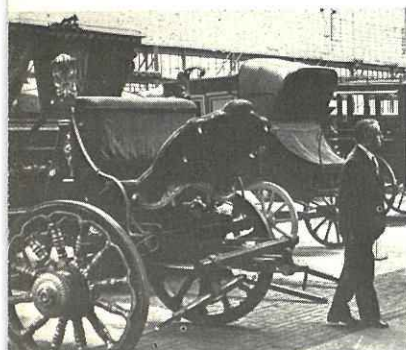
Le Centre National de la Cinématographie a attribué au film "Il suffit d'une fois" (compte rendu de la sécurité du travail dans les ateliers du métro)

Ce problème est également le thème de tout recommence..." (avec la participation des services RA et RT). Ces films illustrent les conséquences du non-respect des règles terminus des lignes de métro ainsi que



Cliché Unia

transports



Restaurations, omnibus "Madeleine", sont au musée des transports urbains d'une collection consacrée aux très commun.

mier, il pensa à un mode de transport

reprise en 1828, avec succès, cette fois. es grandeur nature et les nombreuses musée qui donnent de l'évolution des

nforcée par l'aménagement d'une salle ie étendue de moteurs électriques et

lénaire de Saint-Mandé, avec la partici-folklorique (voir n° 22) devait marquer uillet.

des Musées", opération de promotion e l'occasion d'une réouverture de ce ance.

écran

es décernées, c'est le palmarès "flatteur" du film d'entreprise de Biarritz.

rant la modernisation des transports en tégorie des films "grand public".

x de la catégorie "promotion des actions s ont été sélectionnés pour le festival 1976.

hie a, en outre, décerné une mention de mandité par FR), consacré au problème r réseau ferré.

des deux courts métrages "Terminus, de FR) et "Sécurité hors ligne" (concer-trent les incidents, voire les accidents, s de sécurité, pouvant survenir dans les lans les dépôts d'autobus.



ALERT

ALERT

que se passe-t-il sur le réseau d'autobus ?

Nouvelles méthodes d'exploitation

Depuis le début du mois de juillet, un système expérimental de sonorisation est utilisé pour annoncer les arrêts sur un autobus de la ligne 91 "Gare Montparnasse - Bastille".

Autobus à plate-forme

Le 12 juillet 1976, cinq nouveaux autobus à plate-forme ont été mis en service sur la ligne 20 "Gare Saint-Lazare - Gare de Lyon". Quatre autobus du même type s'y ajouteront d'ici à la fin de l'année.

Autobus à plate-forme intérieure aménagée

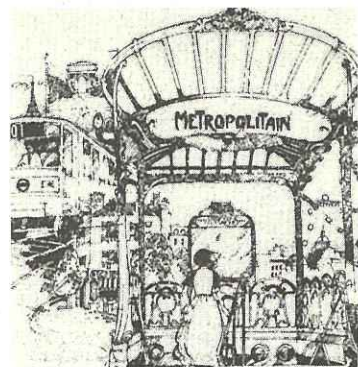
Les premiers autobus à plate-forme intérieure aménagée seront mis en service sur la ligne PC fin 1976. Rappelons que cette innovation a pour objet de rendre plus confortable la station debout, en lui réservant au centre de l'autobus, un espace distinct de la circulation.

Lignes touristiques



Atelier photographique RATP - Thibaut

Visiter Paris au mois d'août avec les autobus de la RATP c'est facile : 18 lignes d'autobus choisies, en accord avec l'Office de Tourisme, et baptisées lignes touristiques, vous feront découvrir les mille et une merveilles de la capitale.



Le tour de Suisse

"Métro-panoramix" poursuit son périple aux pays des Helvètes. Après l'étape zurichoise qui s'est avérée être un grand succès, l'exposition consacrée à l'histoire du métro parisien a pris ses quartiers d'été à Winterthur, puis du 13 août au 11 septembre, à Chiasso près de la frontière italienne.

70 bougies pour l'autobus

L'autobus parisien a 70 ans. Pour fêter dignement cet anniversaire, une exposition consacrée à l'alerte septuagénaire se tiendra début novembre dans les salons d'accueil de l'Hôtel-de-Ville de Paris. A l'aide de photographies et de maquettes, sera illustrée l'évolution de ce mode de transport actuellement en plein essor.

un métro de rêve

Voiture-salon, station fleurie, le métro parisien a revêtu ses plus beaux atours le temps de quelques séquences du film "Sauver la ville".

De transports en commun confortables et rapides dépend la qualité de la vie en région parisienne, thème de ce long métrage réalisé par Michel Honorin et programmé cet automne sur FR3.



Atelier photographique RATP - Thibaut

le point sur les travaux

Le VII^e Plan

Parmi les programmes d'actions prioritaires en matière de transports en commun repris dans le projet de loi sur le VII^e plan figurent notamment :

- pour le métro urbain : les prolongements de la ligne n° 7 aux Quatre routes, de la ligne n° 10 à Boulogne, de la ligne n° 13 bis à Gennevilliers, de la ligne n° 7 à Villejuif ;
- pour le métro régional : le prolongement de Châtelet à Gare du Nord de la ligne de Sceaux, le prolongement de Noisy à Torcy de la ligne de Marne-la-Vallée.

Prolongement de la ligne n° 7

Les travaux de construction du souterrain entre la Porte de la Villette et la station "Quatre Chemins", à la Courneuve, ont été entrepris courant juin.

Prolongement de la ligne n° 10

Le Syndicat des transports parisiens vient d'approuver l'avant-projet du prolongement de la ligne n° 10 à Boulogne.

Prolongement de la ligne n° 14 à Châtillon

L'équipement de la voie a été achevé début juillet.

Station "Châtillon-Montrouge"

Le trottoir de manœuvre en arrière gare est en cours de réalisation.

Ligne de Sceaux

Début juillet, la voie 1, au sud de la station "Châtelet - Les Halles", a été livrée au service de la voie ; la construction du tunnel brut est achevée entre le quai de Gesvres et Cluny.

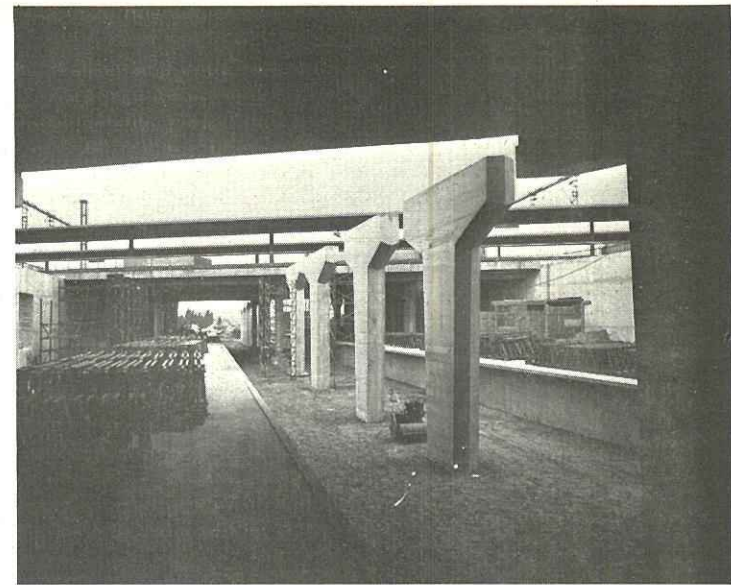
Au cours de sa séance du 25 juin le Conseil d'administration de la Régie a approuvé l'avant-projet du prolongement de la ligne de Sceaux de Châtelet à Gare du Nord. Il a également approuvé les avant-projets d'allongement à 225 m des quais des stations "Denfert-Rochereau", "Cité Universitaire" et "Massy-Palaiseau" sur cette même ligne de Sceaux.

Ligne de Marne-la-Vallée

Les travaux de gros œuvre ont été achevés, fin juin, entre Fontenay-sous-Bois et Noisy I.

Station "Val de Fontenay"

Début de coulage des ouvrages autoroutiers en juillet.



Atelier photographique RATP - Thibaut

des titres et des couleurs

Carte hebdomadaire à un seul coupon

Le 1^{er} juillet, la carte hebdomadaire du métro urbain a changé de format : elle est réduite à un seul coupon comme un billet de métro ordinaire.

Cette carte conserve les mêmes caractéristiques que la carte à 12 coupons en vigueur jusqu'à cette date :

- ce coupon permet de voyager pendant six jours consécutifs à raison d'un seul aller et retour par jour,
- il est valable à partir de n'importe quel jour de la semaine,
- on peut l'acheter plusieurs jours à l'avance,
- sa validité est prolongée automatiquement d'un jour si les deux voyages d'une même journée n'ont pas été effectués. Cette prolongation de validité ne peut excéder un jour,
- la carte hebdomadaire est personnelle. Il convient, enfin, de ne pas oublier d'y inscrire son nom dès le premier trajet.

Carte orange pour Montmartre

Le bénéfice de la carte orange est étendu, depuis le 1^{er} septembre, au funiculaire de Montmartre.

A GRANDS TRAITS

BUDGET D'EXPLOITATION 1976: plus de 4 milliards de francs

4 392 millions de francs : telles sont, cette année les prévisions concernant le montant du budget d'exploitation de la Régie. Rappelons qu'en 1975, le même budget s'était élevé à 3 787 millions de francs. La progression, d'une année sur l'autre, est donc de 11 %.

Ce budget reflète les grandes orientations de la Régie définies par le plan d'entreprise et tient compte de la situation économique générale qui impose un certain nombre de contraintes financières. Il a été établi avec une grande rigueur afin, d'une part, de maintenir l'effort d'investissement entrepris ces dernières années et, d'autre part, de limiter strictement l'effort financier à demander soit à la clientèle par des relèvements tarifaires, soit aux contribuables par les participations des collectivités publiques.

Il a été tenu compte, lors de l'établissement du budget comme de sa révision à la fin du premier semestre, de l'évolution économique et sociale générale et à l'intérieur de l'entreprise. Ainsi, les dépenses ont été fixées dans l'hypothèse d'une augmentation moyenne des prix des biens et services nécessaires à la Régie de 8 % de 1975 à 1976 (pour l'énergie électrique il a été tenu compte des incidences de la hausse intervenue le 1^{er} mars dernier).

En matière de frais de personnel, les dispositions du protocole du 5 mars 1976 ont conduit à une progression de 11,7 % d'une année sur l'autre avec un effectif moyen annuel

atteignant 36 600 agents (chiffre en légère progression du fait des renforcements de service sur le réseau de surface).

Dans la fixation du niveau des services, on a naturellement tenu compte de l'évolution favorable du trafic, imputable, en grande partie, aux avantages apportés au public par la "carte orange". Ainsi, sur le réseau ferré, 1 204 millions de voyageurs sont attendus cette année (1 185 en 1975) et 655,5 millions sur le réseau routier (576 en 1975). Aussi, le niveau de service passe-t-il, cette année, de 218 à 225,6 millions de kilomètres-voitures sur le réseau ferré, et de 129 à 136 millions sur le réseau routier.

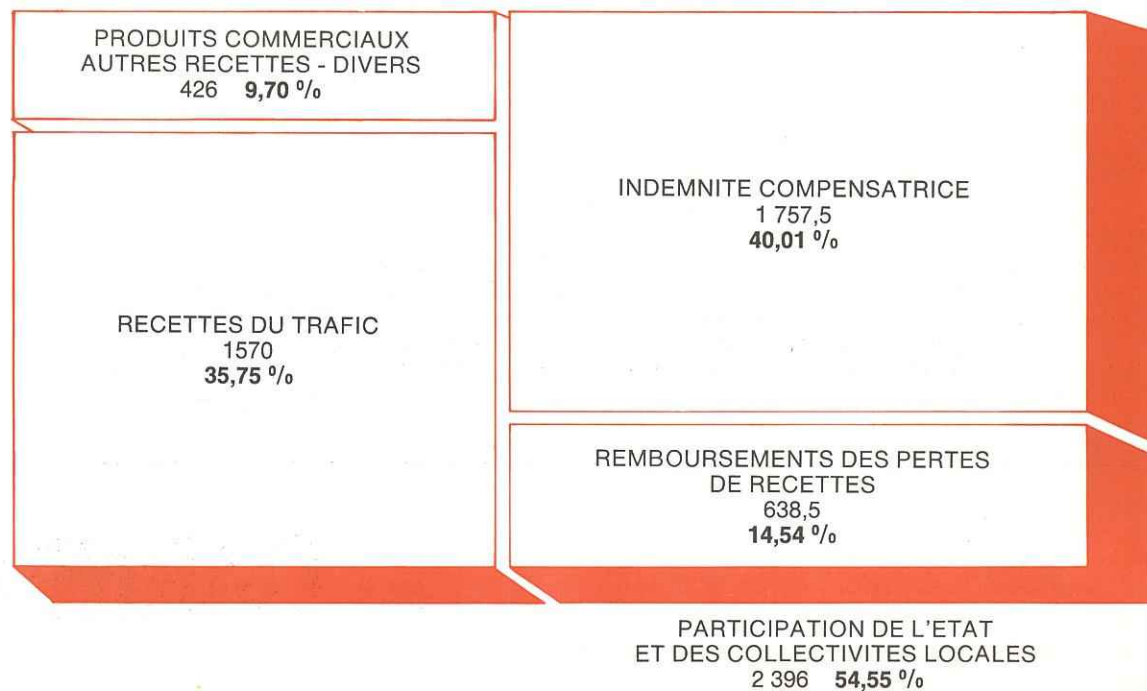
Comme la loi en fait obligation à la Régie, ce budget a été initialement présenté en équilibre, ce qui aurait conduit à vendre le ticket de métro dès le 1^{er} janvier 1976 au prix de 1,84 F (au lieu de 0,90). Les Pouvoirs publics ont fait opposition à cette hausse, mais ont décidé, comme l'année précédente, un réajustement de 10 centimes à compter du 1^{er} juillet, le prix du ticket de métro passant de 0,90 F à 1 F. La Régie recevra des Pouvoirs publics une indemnité compensant la perte de recettes entraînée par la non application du tarif qui aurait assuré l'équilibre financier de son budget.

La répartition du budget entre les principaux postes est la suivante (les chiffres sont bien entendu ceux de la révision budgétaire puisqu'ils ne peuvent être définitivement arrêtés qu'en fin d'exercice) :

DEPENSES : 4 392 millions de francs



RECETTES : 4 392 millions de francs



LE POINT



...SUR L'ANIMATION DES STATIONS

Le premier souci de la Régie, service public, est naturellement d'assurer les déplacements de la population parisienne et d'en améliorer les conditions de confort. Elle s'y efforce par la modernisation et le développement de ses réseaux.

Mais la fonction sociale de la Régie dépasse le strict métier de transporteur et de gestionnaire efficace d'une immense machine à déplacements.

L'évolution sociale, l'aspiration du public à une meilleure qualité de vie, amènent la Régie à mieux marquer l'intérêt qu'elle porte à ses voyageurs, au-delà des notions traditionnelles "d'usagers" et même de "clients".

En premier lieu, l'intérêt de la RATP pour ses "clients" doit se concrétiser

par le développement et le perfectionnement de tous les éléments d'information susceptibles de rendre l'espace métro plus familier, plus simple et plus accueillant.

En outre, des études menées auprès des voyageurs ont montré que l'univers du métro était ressenti comme trop fermé, trop replié sur lui-même, manquant d'ouvertures sur le monde extérieur, la vie de la ville, les activités de la surface.

Enfin, il est apparu très souhaitable d'enrichir dans toute la mesure du possible le temps de transport.

Différentes procédures de recherche ont permis de dégager de grandes orientations et de définir un programme dont la réalisation progres-

sive à court, moyen et long terme devrait permettre d'améliorer les conditions psychologiques du transport pour les voyageurs du métro.

Les premiers projets qui seront réalisés sont :

- l'implantation d'horloges dans les salles de recettes sur tout le réseau,
- la multiplication des plans de réseaux au-delà des lignes de contrôle, notamment à l'intersection des principaux couloirs,

• la multiplication des plans de quartiers où seront indiquées les ressources de l'environnement de surface de la station et les lignes d'autobus. Cette opération est déjà en cours de réalisation.

- l'implantation de vitrines sur les quais de certaines stations ou dans certains couloirs de correspondances. Le contenu de ces vitrines, culturel, éducatif, distrayant ou artistique, n'aura aucun caractère directement

commercial ou publicitaire. Elles ne resteront qu'un temps limité dans chaque station afin d'éviter la lassitude des voyageurs.

Venant s'ajouter à ces améliorations, est envisagée l'organisation d'opérations d'animation régulières, liées le cas échéant à l'actualité, qui seraient consacrées soit à des catégories d'âge de la population (journée des enfants), soit à des catégories professionnelles (semaine des arts manuels et de l'artisanat, journée des musiciens).

D'autres actions pourraient être organisées autour de quelques dates-clés telles que le 1^{er} mai, le 14 juillet ou pour les fêtes de fin d'année. La célébration de l'événement pourrait se traduire par une décoration spéciale, des fêtes ou spectacles, des concours.

L'intérêt manifesté précédemment par le public pour des manifestations non directement commerciales, comme le "Judo" à Auber et Saint-Augustin, est significatif de l'accueil favorable qu'il pourrait réserver à de telles initiatives.

Enfin, on étudie la possibilité de personnaliser davantage de stations dans une perspective d'aménagement culturel ou artistique comme cela a été fait pour les stations "Louvre" et "Saint-Denis-Basilique". Ainsi, la station "Gobelins" témoignerait de l'histoire passée et présente de la manufacture de tapisseries. Les stations "Varenne" et "Iéna" pourraient accueillir des évocations des richesses présentées dans les musées voisins. Quant à la station "Saint-Michel", ses puits de descente se prêteraient fort bien à une décoration cinématique (*).

Ces différents projets de personnalisation de stations demanderont encore de nombreuses recherches, avant d'être concrétisés. La Régie les conduira en liaison avec le Ministère des Affaires culturelles et en s'assurant la collaboration d'artistes, décorateurs, etc...

Naturellement, ces projets seront établis en cohérence avec le programme de rénovation des stations.

(*) décoration murale dont l'aspect change lorsque le spectateur se déplace.



Atelier photographique RATP - Thibaut

GROS PLAN

CONCORDE : CARREFOUR DE L'HISTOIRE

Poursuivant la modernisation des stations anciennes du métro urbain, la RATP vient de rénover la station "Concorde" de la ligne n° 1.

Le parti réalisé, traduit la volonté de donner un caractère original à cette station, qui porte le nom d'une des plus vastes et des plus belles places du monde, théâtre, à diverses reprises, d'événements importants de notre histoire et qui dessert l'un des plus prestigieux quartiers de la capitale.

Des principes de base déjà mis en application dans les stations récemment rénovées, l'essentiel a été retenu : dominante blanche, taches de couleur, banquettes rassemblant le mobilier, bandeau lumineux. L'originalité de la décoration réside dans le choix d'un carrelage et d'une teinte de peinture jusqu'alors inédits dans le métropolitain.

En effet, la question qui se posait en l'occurrence était de trouver comment mettre en valeur le noble volume de la station, tout en conférant à cette dernière une individualité en rapport avec la passé et le présent de son environnement.

Il a paru en définitive que des carreaux de 30 x 60 cm étaient plus aptes que les traditionnels carreaux de 7,5 x 15 cm, à ennobler un tel volume grâce notamment, à leur format sortant de l'ordinaire et au nombre beaucoup plus restreint de joints assurant leur liaison.

Il a paru également qu'il était préférable, eu égard au but visé, d'éviter de lier entre eux par la couleur, au niveau de la banquettes, des matériaux aussi différents que le carrelage et le métal. D'où l'idée de ne mettre la couleur que sur les parties métalliques de la station (poutraison, bandeau lumineux, sièges). Mais quelle couleur choisir ?

Après avoir rejeté, pour de multiples raisons, le rouge, le bleu, le vert, le jaune, la RATP a finalement porté son choix sur le rose tyrien. Couleur rare, dont l'origine remonte à l'antique Phénicie, très en vogue sous l'Ancien Régime et qui, mieux qu'aucune autre, contribue à assurer dans la station "Concorde" le compromis recherché entre le rappel historique et l'affirmation du présent.



Atelier photographique RATP - Carrier

D'août 1976 à octobre 1977 figurent au programme de rénovation :

Stations et lignes	Couleur retenue	Fin des travaux
Bréguet-Sabin, ligne 5	Jaune	Octobre - Novembre 76
Concorde, ligne 8	Bleu	Novembre 76
Châtelet, ligne 7	Vert	Novembre - Décembre 76
Gare de l'Est, ligne 4	Orange	Décembre 76
Gare du Nord, ligne 4	Vert	Décembre 76 - Janvier 77
Boucicaut, ligne 8	Orange	Décembre 76 - Janvier 77
Père-Lachaise, ligne 2	Orange	Janvier 77
Montmartre, ligne 9	Vert	Janvier - Février 77
Trocadéro, ligne 9	Vert	Avril 77
Reuilly-Diderot, ligne 8	Bleu	Avril - Mai 77
Château de Vincennes, ligne 1	Rouge	Juin 77
Reuilly-Diderot, ligne 1	Rouge	Octobre 77
Gare du Nord, ligne 5	Jaune	
Place d'Italie, ligne 5	Jaune	

DEPARTS A LA RETRAITE

MAI

PERSONNEL

Service PA

MM. BENHAMOU Maklouf, O.P. pal
CHAIGNEAU Georges, empl. bur.
CHEVREUX Germain, O.P. pal
PRINCE Henri, garc. bur. pal
SAILLARD Roger, garc. bur. pal
TRAVERS Maurice, O.P. pal

Service P/CA, CLD

M. LE GAL Bernard, O.P. pal

SERVICES D'APPROVISIONNEMENT

Service ML

Mme BOUCHER Rose, ch. sect. adm.

RESEAU FERRE

Service FE

MM. ALLIOT Roger, ag. contr. surv. gale
BACCIOCHI Jean, ch. train pal
BRUNET Roger, s. ch. poste
Mme CHIFFLET Charlotte, ag. contr. pal
MM. CHIFFLET Joseph, conduct. pal
CITRON Paul, conduct. pal
Mme CORDUAN Emilie, ch. équ. contr. pal
M. DENISEAU Marcel, conduct. pal
Mlle DESIRER Jeanne, ch. sect.
MM. DUBOIS Maurice, ch. convois pal
DUFARD Lucien, s. ch. sect. surv. gale
DUMAS Antoine, ch. surv. pal
DUVOLLET Maurice, ch. train pal
EXTRAT Marcel, ch. surv. pal
FOURNET Jean, conduct. pal
Mme GASSELIN Julie, ch. surv. pal
MM. GASSELIN Pierre, ch. surv. pal
GILMANT Pierre, insp. pal
Mme HUOU Madeleine, ch. surv.
M. LABONNE Maurice, ch. train pal
Mme LEASER Eléonore, ch. surv. pal
M. LEBRIS Pierre, ch. surv. pal
Mme LHOTELLIER Geneviève, ch. surv.
M. MEANCE Léon, ch. surv. pal
Mme MELIN Denise, E.Q.S. pal
MM. METIVIER Kléber, ch. train pal
PUEL Henri, ch. sect. secrét. expl.
TOULIS René, ch. stat. pal

Service FR

MM. HOUE Jean, O.Q. pal mont. visit.
JEAN BAPTISTE Jules, ch. sect. pal
LEMAIRE Louis, inspecteur
LEYOUR André, O.Q.S. pal ajust.
SEMON René, contr. visit.

RESEAU ROUTIER

Service RC

M. DEHMOUS Mohamed, mach. rec.

Service RM

MM. AVEZOU Lucien, ch. sect. pal
BAUVAIS Henri, contr. lignes
BINSFELD François, mach. rec. pal
CHAVARIN André, ch. sect. pal
DEGRANGE Auguste, mach. rec. pal
DURAND André, ch. sect. pal
FONTAINE André, contrôleur
FOSSE Jacques, mach. rec. pal
FREUCHOT Jacques, contrôleur
JEANNES Marcel, mach. rec. pal
LANDOLFINI Roch, mach. rec.
ORESVE Marcel, mach. rec. pal
de RIVAROLA François, mach. rec. pal
SAINT-GERARD Maurice, rec. pal
SINIC René, mach. rec. pal
THEPAULT Jean, mach. rec. pal
TREMBLAY Michel, ch. sect. pal dépôt
VIDAL Robert, mach. rec. pal
VIOLET René, contrôleur

Service RT

MM. DAVID André, mach. rec. pal
DEBACQ Marcel, surv. stand. établi. pal
DEBANNAIS Marius, ch. laveur pal
DIENER Jacques, inspecteur
GROS Antonin, O.P. pal
JESSON Roger, contremaître
MORANT Yvon, O.P.
ROTTIER Bernard, O.Q.S. méc. motor.

Service RA

M. FEYDOU André, O.P.S. pal

SERVICES TECHNIQUES

Service TE

MM. LE BRETON Jean, ch. sect. pal
ROBILLARD André, O.Q.S. pal élec. ajust.
NAUDIN Maurice, contremaître

Service TB

M. SACHOT Désiré, O.S. serrurier pal

JUIN

ETUDES GENERALES

M. HUMBERT-DROZ René, ing. ch. div. 1^{re} cat.

PERSONNEL

Service PA

MM. DELORD Charles, O.P. pal
MAURICE André, surv. d'ét.
STERNIAK François, planton pal

Service P/CA, CLD

M. GALINARI Victor, ch. laveur pal

DIRECTION FINANCIERE

Service EC

Mme ARAULT Jeanne, ag. adm.

M. BOURON André, ch. bur. pal

SERVICES D'APPROVISIONNEMENT

Service MM

M. VOLIOT Raymond, O.P. sup. pal

RESEAU FERRE

Service FE

Mmes ALLIO Maria, ch. surv. pal
ANTONY Alice, ch. surv. pal
BAGLIANONI Monique, ch. surv. pal
BAILLY Mauricette, ch. surv.
MM. BOISSEL Roger, conduct. pal
CLER Maurice, ch. équ. contr. pal
DEGRANGE Marcel, ag. contr. pal
DUBOIS Roger, conduct. pal
GUERIN Georges, conduct. pal
HAPIOT Marcel, conduct. pal
HENRI Lucienne, ch. stat. pal
HINGRE Robert, O.P. pal
LERAY Denise, ag. contr.
LOUVEAU Raymonde, ch. surv.
MADRANGES Albert, conduct. pal
MALEMANCHE Georges, ch. train pal
Mme PAOLETTI Julie, ch. surv.
QUERTINIER Denise, ch. surv.
RATEAU Henriette, ch. surv. pal
SALLARD Eugène, ch. surv. pal
TARRICO Lucienne, ch. surv.
MM. THIEBAULT André, ch. train pal
VEDRENNE André, s. ch. sect. transports
VILLENEUVE René, conduct. pal

Service FR

MM. BARBIER Josué, O.Q.S. pal monteur
BONNAL Louis, O.Q.S. pal monteur
BONNOT André, ch. surv. pal
JOUCLA Roger, O.Q. pal
LEBEL Emile, O.Q.S. ajusteur
MEZERGUES Renaud, O.P. sup. pal

RESEAU ROUTIER

Mme OMBREDANE Yvette, empl. bur.

Service RM

MM. BIARD Henri, mach. rec. pal
BORDAIS Marcel, mach. rec. pal
BOS Marc, mach. rec. pal
CAMPODONICO Salvador, ch. sect.
CHARPENTIER Lucien, ch. sect. pal
DEPIN René, mach. rec. pal
DESFOUX Bernard, mach. rec.
FORMENTIN Jean, mach. rec. pal
FRAN-JUNG Boris, mach. rec. pal
HAY Georges, inspecteur
LALIERE Jean, mach. rec. pal
LE QUERE Roger, mach. rec. pal
LEVY Elie, mach. rec. pal
MARTINEZ Joseph, mach. rec. pal
NELLO Jean-Claude, mach. rec.
PETIT Lucien, mach. rec.
PRESSE Adrien, mach. rec. pal
RESPAUT Albert, contrôleur
ROCLAUD Albert, mach. rec. pal
SADOUL Maurice, mach. rec. pal

Service RT

MM. POMMEREUL Maurice, O.P. pal

Service RA

MM. DETAIT Jean, O.P.S. pal
DISEZ Armand, O.Q.S. pal chaudron.
EL-KAIM Eliaou, O.Q.S. pal chaudron.
LAVAUD Jacques, O.P. pal
SEULIN Jean, ch. gr. contr.

CARNET

TRAVAUX NEUFS

M. GROSSIER Maurice, ch. bur.

Service NT

Mme GILLET Simone, empl. qual. bur. pal

Service NS 2

M. DEBRAY Raymond, ing. ch. div. 1^{re} cat.

SERVICES TECHNIQUES

Service TE

M. ROUX Bernard, O.Q.S. pal élec. ajust.

Service TV

M. RENARD Marcel, O.Q.P. ser.



Atelier photographique RATP - Minoli

Ancien conducteur de métro, M. Louis Dupuy avait été affecté au service PA en 1967. Dès lors il n'a cessé de faire des recherches dans les dossiers des agents retraités. Le 25 mai dernier, alors qu'il faisait son départ à la retraite, il n'a pas manqué de feuilleter son propre dossier. Rare privilège, mais combien mérité !

DISTINCTIONS

Ordre de la courtoisie

Tout comme l'an passé, c'est à la Salle Bataclan qu'était remis, le 17 mai, à 6 agents de la RATP, un diplôme de l'Ordre de la Courtoisie Française pour l'amabilité dont ils font preuve à l'égard des voyageurs.

De gauche à droite : MM. Maurice Lecerf, machiniste receveur au dépôt

de la Maltournée, Jean Gatignol, machiniste receveur au dépôt de Port-Marly, Mme Angèle Fournier, machiniste receveur au dépôt de Malesherbes et M. Robert Rime chef surveillant en attachement à la station Danube, accompagnés sur notre photo, de Mlle Langelier, du service des relations extérieures.



Cliché actualité Mondial Photo - D. Fleury

STATUT DU PERSONNEL

Le secrétaire d'Etat aux Transports a approuvé, le 28 juin 1976, les modifications suivantes apportées au Statut du personnel par le Conseil d'administration le 1^{er} juin 1976 :

- la limite d'âge pour l'accès dans le personnel permanent demeure fixée à 35 ans jusqu'au 31 décembre 1980 ;

- les possibilités pour les agents permanents et les auxiliaires d'obtenir des congés de disponibilité sont élargies.

— En effet, la durée du congé pour convenance personnelle est portée de trois mois à un an avec prorogation de six mois ; l'ensemble de ces congés peut atteindre quatre ans au cours de la carrière ;

— un congé sans solde peut être accordé pour soins à un ascendant à charge ;

— un congé pour l'éducation des enfants, allant jusqu'à trois ans pour la durée de la carrière, peut également être accordé ;

— enfin, aucune justification médicale n'est plus exigée pour l'octroi d'un congé d'allaitement artificiel.

- Par ailleurs, les surveillants de ronde temporaires, âgés de moins de 60 ans au 1^{er} janvier 1975, peuvent être admis dans le cadre auxiliaire, à condition qu'ils soient aptes au port d'armes et totalisent 2400 jours de service.

- Enfin, la liste des représentants assistant avec voix consultative aux séances du Comité d'entreprise est mise à jour.

VOLLEY-BALL

Inventé en 1895 par W. Morgan, professeur dans un collège du Massachusetts, le "volley" est l'un des sports les plus répandus dans le monde et celui qui possède le plus grand nombre de licenciés au monde (avant le football, l'athlétisme, la natation, etc...) bien qu'on puisse regretter qu'il n'occupe en France que la 15^e place !

Introduit en Europe par le corps expéditionnaire américain au cours de la 1^{ère} guerre mondiale, le volley-ball a subi une longue évolution qui l'a conduit à être ce sport athlétique et spectaculaire que l'on connaît aujourd'hui et qui figure depuis 1964 au programme des Jeux Olympiques. Indiquée aussi bien pour les hommes que pour les femmes, cette discipline peut être pratiquée à tout âge, les contacts d'homme à homme étant pour ainsi dire nuls.

Règles

Le terrain consiste en une surface composée de deux carrés accolés de 9 m de côté, séparés par un filet d'une hauteur de 2,43 m (2,10 pour les minimes) et de 2,24 m pour les femmes. Une équipe est composée de six joueurs. Ils se renvoient la balle au-dessus du filet, sans qu'elle touche le sol ; chaque équipe a droit au maximum à trois touches de balle avant de la faire passer dans l'autre camp. Un match se joue au meilleur des cinq sets ou des trois sets. Chaque set se joue en quinze points. Un point n'est marqué que lorsque l'équipe qui a pris en défaut son adversaire, est déjà au service.

Cinq mouvements principaux régissent le volley-ball : le service, la réception, la passe, l'attaque et le contre.

— **Le service** consiste à mettre la balle en jeu : un joueur sert derrière son terrain en frappant la balle vers le camp opposé.

— **La réception** (ou manchette) est le premier contact du joueur opposé avec la balle. Celle-ci est reçue sur les avant-bras et les jambes sont légèrement fléchies.

— **La passe** est un geste qui sollicite tous les muscles du corps : la balle doit être légèrement frappée par les dix doigts, ni collée ni accompagnée. Le but de la passe est de distribuer le jeu d'attaque.

— **L'attaque** (ou "smash" par-dessus le filet) est un mouvement complexe qui réclame détente, vitesse de bras et clairvoyance.

— **Le contre**, enfin, est l'action de deux joueurs sautant simultanément le plus haut possible en passant les mains par-dessus le filet afin d'endiguer l'attaque.

A l'US Metro

La Section obtint les meilleurs résultats dans les "années 50" : plusieurs saisons en 1^{ère} division nationale dont une très significative troisième place. De nombreux sélectionnés nationaux et internationaux firent partie de notre club : LIOU, OSTERTAG, PROST, CLOUZEAU, etc...

L'équipe première masculine actuelle est en promotion d'excellence régionale, mais les jeunes qui viennent d'y être incorporés devraient bientôt la hisser en championnat national.

L'équipe première féminine, quant à elle, se situe à un excellent niveau puisqu'elle est maintenant aux portes de la seconde division nationale.

Effectifs : 100 joueurs et joueuses - 12 équipes.

Entraînement : plusieurs jours de la semaine en trois endroits différents : Croix de Berny, Rue de Picpus et Porte des Poissonniers.

Pour tous renseignements s'adresser à :

MM. LE TUTOUR poste 8734
LCZACH poste 8247 réseau RATP
FIUME poste 8737

Responsables :

LE TUTOUR Président
LCZACH Secrétaire
CLOUZEAU Trésorier



Colladant à l'arrivée du cross à Budapest



AVIRON

M. Bouquet
Tél. : 883.30.10

Pour la seconde année consécutive, l'USMT remporte le challenge des jeux du Val de Marne grâce aux excellentes performances de Mlles QUERVAREC, 1^{ère} en skiff seniors, BOUQUET et LALLEMENT, 1^{ères} en double scull, GUENEAU, PARMEN-TIER, JULIEN et QUERVAC victorieuses en 4 de couple.



BASKET-BALL

M. Courtois
Tél. : 346.37.46
Mme Vela
Tél. : 702.51.18

La saison s'est terminée par la coupe Enault à laquelle 8 équipes ont participé. Notre équipe féminine termine à la 3^e place derrière les équipes d'Orly et de la VGA.

L'équipe 1^{ère} masculine, en battant le SCUF remporte la coupe.

A signaler la reprise de l'Ecole de Basket le 15 septembre.



Atelier photographique RATP - Carrier

Nos féminines au cours d'une phase athlétique de la Coupe Enault



HALTEROPHILIE

M. Ahrweiler
Tél. : 307.29.82 (après-midi)

Honneur aux vétérans qui, une fois de plus, se sont distingués en remportant deux titres au Championnat d'Ile-de-France des vétérans : MIN-CHELLA dans la catégorie des légers, QUANTIN dans celle des moyens. Notons, dans la catégorie des plumes, la seconde place d'HRWEILER.



PENTATHLON

M. Jarrot
Tél. : 1973

Au Championnat de France Seniors à Poitiers, grâce aux très bonnes places de GAUDRY, 5^e, COLLADANT, 6^e et GUIQUET, 7^e, l'US Metro se classe 2^e au classement par équipe.

A l'épreuve internationale de Budapest, GUIQUET se classe 19^e avec 5 090 points, et COLLADANT 21^e avec 5 058 points.



Colladant lors de l'épreuve d'équitation à Budapest



LUTTE

M. Descamps
5, rue du Clos
75020 Paris

Au challenge cheminot à Vichy, DESCAMPS a enlevé avec brio la 1^{ère} place à 68 kg. L'USMT obtient la 4^e place au classement par région.

De bons résultats également chez les jeunes lutteurs au championnat FSGT Gréco-Romaine : les benjamins terminent 4^e, les minimes se classent 1^{ers} ; au classement général, notre école de lutte termine à la 3^e place.



MARCHE

M. Mortier
19, chemin des Bourdons
93220 Gagny

Prestation exemplaire de l'équipe qui, à Provins, conquiert le titre de Champion de Paris sur 50 km, PRIEM s'attribuant le titre individuel.

L'équipe se classe également première le 12 juin à Roubaix grâce à un beau tir groupé de nos athlètes : 3^e PRIEM, 4^e MORTIER, 5^e CURTY, 6^e MIGLIORINI.



TENNIS DE TABLE

M. Jarrot
Tél. : 1973

Nos jeunes pongistes ont trusté les titres lors des récents Championnats de Paris et d'Ile-de-France. Alain WUNDERMANN est devenu Champion de Paris toutes séries. Jean-François MENARD a enlevé le titre chez les cadets. Enfin, le titre de Championne de Paris et de l'Ile-de-France est revenu à Magali TAIEL.

Cinq membres de l'USMT ont été sélectionnés pour participer aux Jeux Olympiques de Montréal, résultat tout à l'honneur des athlètes et du Club. Chez les décathlons, BOBIN s'est classé 14^e avec 7 580 points, GEMISE-FAREAU, 17^e avec 7 486 points. Ces performances qui peuvent sembler modestes constituent en fait un indice prometteur pour ces jeunes athlètes qui devraient connaître leur apogée lors des prochains Jeux Olympiques de Moscou (1980).

Yves LEROY, blessé, n'ayant pu être rétabli à temps, a malheureusement dû renoncer aux épreuves.

Au saut en hauteur, Marie-Christine DENIS-DEBOURSE s'est classée 15^e du concours en franchissant 1,84 m, hauteur qui ne reflète naturellement pas sa véritable valeur, handicapée qu'elle fut pendant de longs mois par une blessure.

Enfin, notre pentathlète Claude GUIQUET, avec un total de 4 868 points, termine à la 28^e place.

INITIATION AU HAND-BALL

Mercredi 15 septembre reprise des activités de la section.

Les enfants, garçons et filles sont admis à partir de 10 ans à :

L'ECOLE de HAND-BALL

tous les mercredis à 14 h 30 au stade de la Croix de Berny.

Entraînements

Tous les mercredis

- Féminines - Seniors et Juniors : 19 h 30

- Masculins - Seniors et Juniors : 20 h 30

Gymnase de la Ville de Paris

Porte Didot

Avenue Georges Lafenestre - Paris 14^e

Durant la saison 1975/76 six équipes masculines et féminines ont participé aux Championnats de l'Ile-de-France.

En ce début de saison, la venue de nombreux jeunes et d'agents susceptibles de venir accroître le nombre de nos équipes est escomptée.

Celles et ceux qui se montreront intéressés par le hand-ball trouveront un responsable sur les lieux d'entraînement où tous renseignements leur seront fournis.

Venez nombreux !

SUR LE PODIUM

Une nouvelle fois à l'honneur en athlétisme : Gilles GEMISE-FAREAU, champion de France du décathlon, Marie-Christine DENIS qui a battu le record de France de saut en hauteur avec 1,87 m, et la révélation Christine LADAGE qui, avec 1,80 m, s'est adjugé le record de France de saut en hauteur juniors.

entre les lignes

RATP

RATP. Service des Relations Extérieures — Presse et information
53 ter, quai des Grands-Augustins, 75271 Paris Cedex 06

Tél. : 346-41-05 - 40-35 et 43-10

Directeur Fondateur : Michel Linon

Directeur de la Publication : Marcel Kopp

Rédacteur en chef : Sylvain Fournier

Rédacteurs : Michel Dubois, Martine Pelletier

Mise en pages : Atelier DG

Photocomposition : Florian-Montreuil - A.G. Florian

Imprimerie : L'Avenir Graphique, 325, rue de Charenton, 75012 PARIS

Ont aidé à la réalisation de ce numéro

J. BARRAU DE LORDE, R. BERNARD, C. CLAUSSE, H. CROUTA, S. FEIGNIER, P. GUIHO,

J. DE GUYENRO, J. KUENTZ, M. LOZACH, C. NAAR, J. NICOLA.