

entre les lignes

RATP

Journal bimestriel affilié à l'u.j.j.e.f. - Septembre-Octobre 1975 - 0,80 F

n° 18

sommaire

PLEIN CINTRE



page 2
MIEUX CONNAITRE
Le service des commandes
et marchés

page 3
GROS PLAN
Le busphone

pages 4-5
FLASH RATP

page 6
LE POINT... sur les lignes pilotes
LES FEMMES A LA RÉGIE

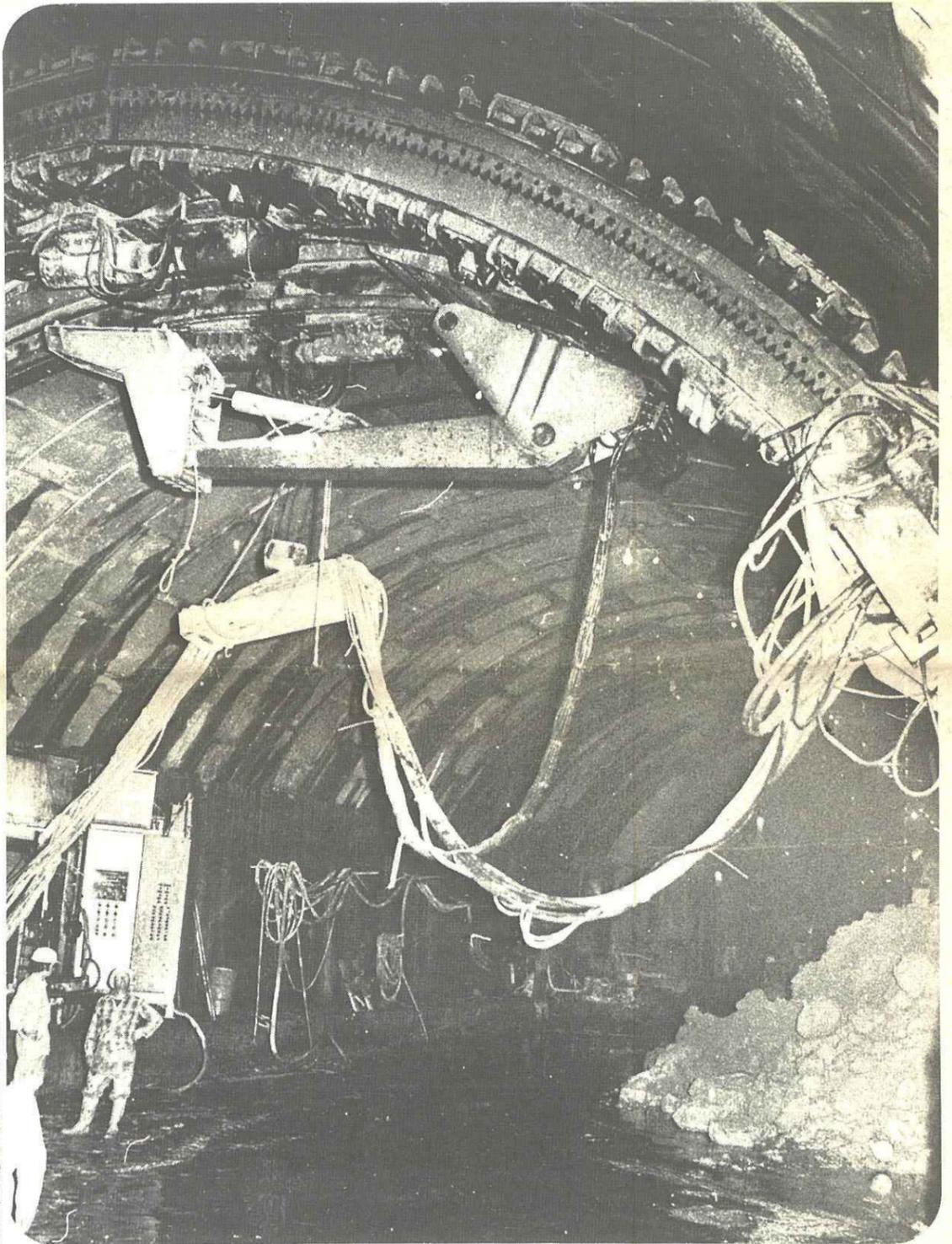
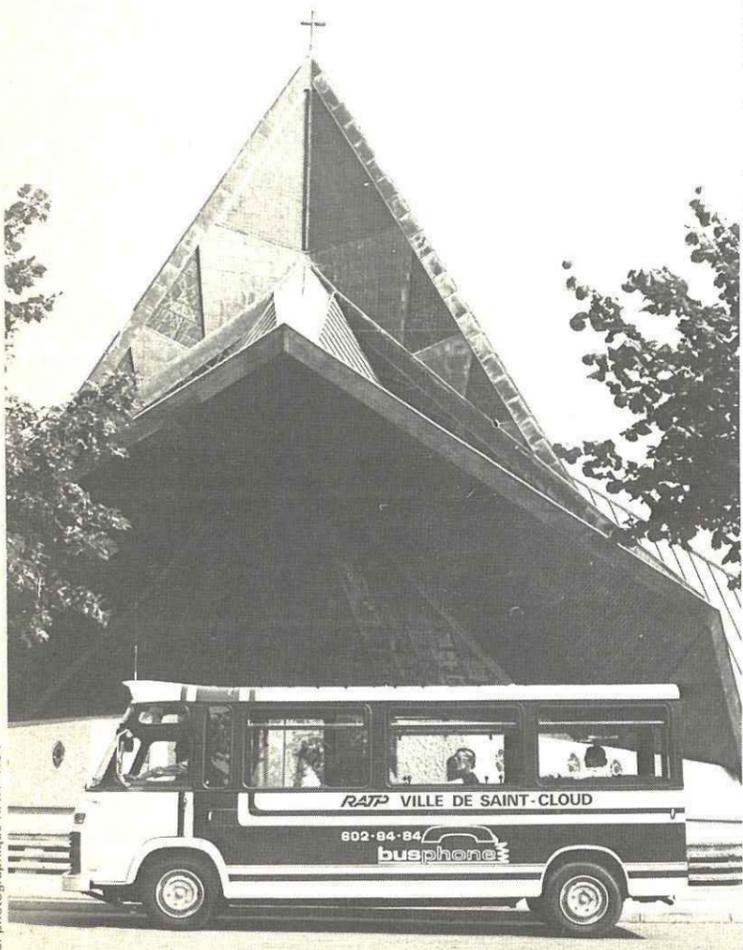
page 7
CARNET
Départs à la retraite
Du côté des associations
Distribution des prix
à l'École technique
Au rendez-vous de l'Histoire

page 8
U.S. MÉTRO TRANSPORTS
Canoë-kayak
De tout un peu
Sur le podium
HALTE AU GACHIS



UN AUTOBUS NOMMÉ DÉSIR

Ce minibus passant devant la nouvelle église de Saint-Cloud est le nouveau mode de transport mis à la disposition des habitants de Saint-Cloud qui pourront désormais l'utiliser à leur gré, sur simple appel téléphonique ou après réservation. (Voir notre « GROS PLAN » p. 3).



Cette nef souterraine dont l'arc de plein cintre pour être plus moderne n'en est pas moins pur que celui des grands bâtisseurs de l'ère romane, est l'œuvre d'une machine très sophistiquée qui a nom « MECANERAL ».

Cette machine, actuellement en activité sur le chantier de la ligne de Sceaux, à l'approche de la station Châtelet-Les Halles, découpe le terrain à l'aide d'une haveuse qui se déplace sur un arc solide de la machine posant les voussoirs préfabriqués constituant la voûte.

MONTRÉAL, MEXICO... SANTIAGO

La première section du métro de Santiago du Chili (8 km environ) a été inaugurée le 15 septembre 1975.

C'est, après ceux de Montréal et de Mexico, le troisième réseau de métro de conception française réalisé sur le continent américain en moins de dix ans.

La mise en service de cette section constitue la première étape de la réalisation d'un réseau initial de deux lignes, d'une longueur totale de 26 km, devant être complétées ultérieurement par trois autres lignes formant avec les premières un réseau de 90 km pour lequel le gouvernement chilien a fait appel en 1970 à la coopération technique de SOFRETU-RATP.

Le matériel roulant, entièrement construit par les industriels français, est dérivé du matériel sur pneumatiques utilisé par la RATP sur les lignes n°s 1 - 4 - 6 et 11 et par les réseaux en exploitation de Montréal et de Mexico. La quasi-totalité du



Une rame à quai dans la station « Universidad Tecnica »

Atelier photographique RATP-BARINET

Atelier photographique RATP-ROY

Plus d'1,5 milliard de francs en 1975! Le montant annuel des commandes et des marchés passés par la Régie témoigne de l'importance capitale d'une intervention cohérente dans un domaine qui conditionne directement le coût du service public, l'activité de diverses entreprises et donc l'économie nationale.

Les modalités de cette intervention privilégient le contrôle, mais aussi la concertation avec l'ensemble des services ainsi que la liaison constante avec les organismes publics compétents.

C'est ce que nous a précisé M. Pascau Baylère, chef du service des commandes et marchés, en répondant aux questions que nous lui avons posées.

Pourriez-vous définir pour nos lecteurs la place de votre Service au sein de la Direction Générale et ses attributions?

Contrairement à ce que les termes «Service des commandes et marchés» pourraient laisser supposer, nous ne passons ici aucune commande, ni aucun marché. Chaque direction fait en effet son affaire de ses propres commandes et marchés. Les fonctions du service qui est un service central, placé sous l'autorité directe du secrétaire général, sont des fonctions d'étude, de conseil et de contrôle.

La Régie n'est pas soumise à la réglementation des marchés de l'Etat.

Néanmoins elle a intérêt à s'en rapprocher parce qu'elle s'adresse aux mêmes fournisseurs et parce qu'il ne serait pas concevable de créer une règle spéciale pour nous.

Or, cette réglementation est très complexe et changeante; elle peut être modifiée plusieurs fois par mois, sur un certain nombre de points, en fonction des objectifs de la politique économique de l'Etat : accélérer les commandes pour stimuler l'économie, ou les freiner au contraire pour lutter contre la hausse des prix, etc.

Nous devons faire connaître aux directions «dépensières» (essentiellement les travaux neufs, les services techniques et le réseau ferré) la réglementation officielle en vigueur et surtout l'interpréter pour en rendre les termes compréhensibles à des non spécialistes et l'adapter aux exigences de la Régie qui est une entreprise davantage qu'une administration. A cet effet, nous éditons une petite revue, «Commentaires sur les marchés», diffusée systématiquement dans les services. Nous souhaiterions en outre tenir des réunions d'information avec les correspondants des directions pour discuter ensemble des difficultés rencontrées et des solutions à leur apporter, mais cela n'a pas encore été possible.

Nous avons aussi pour fonction de conseiller les directions qui ont un problème qu'il soit d'interprétation des règlements, d'ordre économique ou simplement relatif à la manière d'opérer pour passer un marché.

Nous exerçons enfin, et ceci est essentiel, un contrôle de la régularité des marchés de la Régie sur le plan légal et réglementaire. Le service des marchés est chargé de centraliser l'ouverture des réponses des entreprises consultées par les directions et services et les transmet ensuite aux directeurs qui les font étudier tant sur le plan des prix que sur celui de la qualité technique. Ces réponses sont ouvertes, le même jour, à la même heure, ce qui empêche une entreprise de connaître les réponses des autres. En sens inverse, nous sommes chargés de présenter les dossiers préparés par les directions et de les faire approuver par l'autorité compétente, c'est-à-dire le Conseil d'administration ou ses déléga-

taires. En règle générale, nous voyons ainsi passer tous les marchés dont le montant est supérieur à 500 000 F. Notre examen s'étend à l'aspect économique des marchés puisque nous vérifions

La procédure de l'appel d'offres présente les meilleures garanties. Pourquoi n'est-elle pas utilisée dans tous les cas?

L'appel d'offres est la procédure normale. Mais elle n'est pas adaptée à toutes les situations : il est des cas où un seul fournisseur est possible quand il y a urgence, par exemple, pour la fourniture de pièces détachées, lorsque la sécurité est en jeu, etc. Dans tous ces cas on traite de gré à gré avec une entreprise, ce qui ne signifie pas bien entendu, qu'on traite avec n'importe qui pour lui demander d'effectuer un travail dans n'importe quelle condition. Le plus souvent on procède à la consultation rapide, verbalement ou par téléphone, de trois ou quatre entreprises.

Cependant, cette procédure accélérée et simplifiée doit demeurer

met de faire toutes les observations utiles, dans un délai évidemment très bref : 48 heures. En fait, nous travaillons en liaison intime avec les services et beaucoup d'entre eux même pour les commandes de gré à gré, nous associant à leurs discussions. On retrouve là notre rôle de conseil.

Ces dispositions suffisent-elles pour garantir à la Régie, en toute hypothèse, des prix convenables?

En principe oui. Systématiquement, que nous soyons ou non en présence de propositions de prix anormalement élevées, des vérifications sont effectuées par comparaison avec des commandes antérieures ou relatives à d'autres chantiers,

voire même à d'autres entreprises publiques. Quand les prix s'avèrent, après contrôle, trop élevés, l'appel d'offres est déclaré «infructueux» et l'on procède soit à un nouvel appel d'offres soit à des négociations de gré à gré.

Que se passe-t-il en face d'un monopole, comme celui, par exemple, du groupe Renault dans la construction des autobus?

Ce fournisseur a certes un monopole. Mais comme il ne veut pas le perdre par un appel par exemple à la concurrence étrangère, il ne commet pas d'abus. En outre, nous disposons d'une arme très forte puisque la loi nous autorise à mener des enquêtes de prix de revient dans la comptabilité de l'entreprise. Nous connaissons tous les éléments de son prix de revient, ce qui nous permet de négocier avec elle dans les meilleures conditions.

Quel est le volume et la répartition des marchés?

Pour 1974, le montant total des commandes et marchés a été de 1 milliard 500 millions de francs. Il sera de l'ordre de plus de 2 milliards pour 1975, soit plus de la moitié du budget d'exploitation de la Régie, ce qui montre le poids important de la Régie dans l'économie.

La répartition varie énormément d'une année sur l'autre en fonction du programme de travaux neufs et des commandes de trains du réseau ferré, qui sont les deux gros «consommateurs» de crédits de la Régie.

En 1974, le montant total était représenté pour 42% par des marchés de travaux neufs, 32% par des marchés de matériel roulant, 15% par des marchés de fourniture et le complément par des marchés d'entretien.

L'importance de nos marchés souligne le soin qu'on doit apporter à leur négociation, car nous sommes comptables de cet argent, qui vient en grande partie du contribuable.



que tout a été mis en œuvre pour élargir au maximum la concurrence afin d'obtenir les prix les plus bas possibles.

Une fois les marchés passés, nous veillons au moyen de sondages, à l'application correcte des clauses prévues. Les sondages sont systématiques pour les marchés les plus importants et limités à une quinzaine par an pour les autres.

Quel est le mécanisme de la consultation des entreprises?

On ne consulte jamais toutes les entreprises susceptibles de fournir un produit ou d'effectuer un travail donné. Les directions savent quelles sont, dans leur domaine, les firmes susceptibles de leur donner satisfaction et restreignent à celles-ci leur consultation.

C'est la procédure dite de l'appel d'offres restreint qui constitue la procédure habituelle : elle consiste à solliciter, pour une même fourniture ou prestation, un certain nombre d'entreprises compétentes et à comparer la qualité des offres. Est retenue l'entreprise dont le projet présente le meilleur rapport qualité/prix et offrant les meilleures garanties de mener le projet à bonne fin.

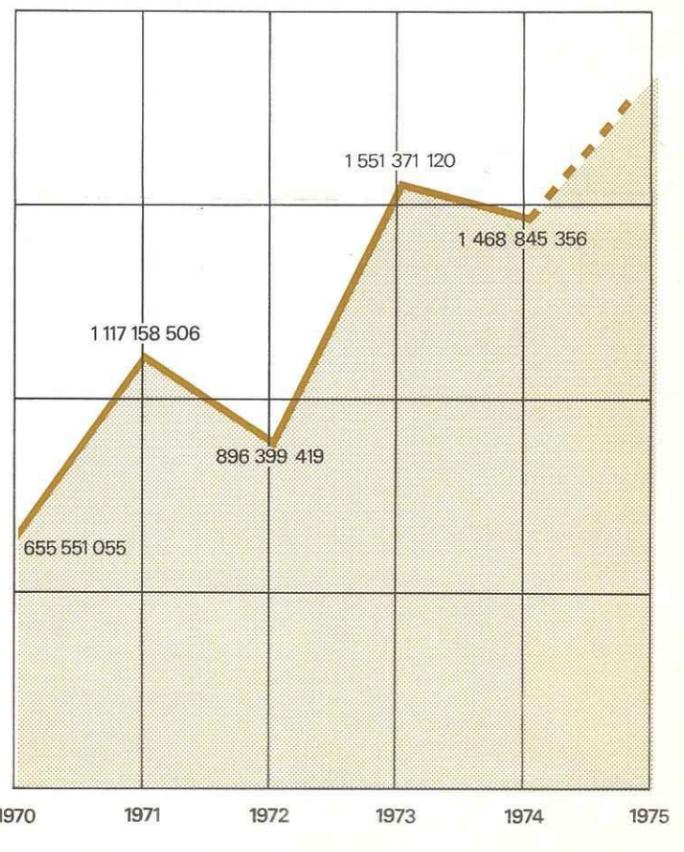
exceptionnelle et le Directeur général rappelle d'ailleurs périodiquement qu'il ne faut pas abuser du gré à gré. En fait, sans qu'on puisse dire qu'il existe un seuil précis, on a davantage recours au gré à gré pour les commandes de faible niveau, 75% des commandes de plus de 3 MF sont passées par appel d'offres; quant aux commandes de moins de 500 000 F, qui sont passées sous la responsabilité des directeurs environ 65% d'entre elles utilisent le gré à gré.

Il existe d'ailleurs une procédure intermédiaire, l'appel d'offres simplifié, évitant l'intervention de la direction générale et valable pour les commandes de moins de 500 000 F. Mais elle n'est, malheureusement, pas suffisamment utilisée. Cependant, il faut constater que la Régie utilise beaucoup plus l'appel d'offres que l'Etat (70 à 75% des marchés ou commandes contre 30 à 40%).

Intervenez-vous dans l'élaboration même du marché?

Dans une certaine mesure, oui. Depuis 3 ans, lorsqu'une direction lance un appel d'offres à des fournisseurs, elle nous en adresse au préalable le texte, ce qui nous per-

EVOLUTION DU MONTANT DES MARCHÉS DE LA REGIE (en francs)



GROS PLAN

UN AUTOBUS NOMMÉ DÉSIR



De multiples avantages...

— pour la clientèle, l'intérêt essentiel réside dans le service porte à porte et la suppression des attentes au point d'arrêt dont on sait qu'elles sont plus péniblement ressenties qu'une attente à domicile. Le bus vient chercher le client au point qu'il a fixé, dans un délai qui lui est communiqué au moment de sa demande.

Le busphone devrait donc faciliter les déplacements de nombreuses personnes contraintes à une marche plus ou moins longue ou à l'utilisation d'un véhicule individuel pour rejoindre les gares ou les points de stationnement des lignes d'autobus.

Il s'y ajoute l'agrément d'un voyage effectué dans des conditions de confort supérieures à celles d'un transport en commun classique et pour un prix inférieur à celui d'un taxi.

— pour les collectivités locales, le fait de mettre à la disposition des habitants un moyen de transport accroissant leur mobilité présente un intérêt évident sur le plan social. En outre, le busphone participe à une politique de décongestion des

centres urbains, dans la mesure où il peut contribuer à la réduction de l'usage de véhicules individuels. De ce fait, certaines économies de travaux de voirie ou de parkings peuvent être réalisées.

Il peut être mis en place dans des délais assez brefs et peut être étendu de façon progressive sans investissements importants.

Les expériences étrangères montrent qu'un tel service est apprécié de la clientèle ainsi que des représentants des collectivités.

— pour l'entreprise de transport, le busphone contribue à un meilleur équilibre des conditions d'exploitation du réseau dans les zones où il est mis en service. Il permet, notamment dans le cadre d'un plan de restructuration des lignes régulières, d'envisager des modifications de texture du réseau comme la suppression de détours coûteux ou d'antennes non rentables. En outre, le transfert sur ce nouveau mode de transport, d'usagers de la voiture particulière concourt à décongestionner la voirie, ce dont bénéficie l'ensemble des transports publics de surface.

Une adaptation aux besoins

Le busphone est mis à la disposition de la population de Saint-Cloud pendant onze mois de l'année (il ne fonctionne pas durant le mois d'août). Les points de départ et d'arrivée demandés doivent être tous situés sur le territoire de la commune de Saint-Cloud dans la phase actuelle d'expérimentation.

Le service est assuré du lundi au vendredi inclus, les besoins en transport étant totalement différents les samedis, dimanches et jours fériés, le système ne fonctionne pas ces jours-là.

L'amplitude des services est la suivante :

— heures de pointe : 7 h à 8 h 30 et 17 h à 19 h ;

— heures creuses : 8 h 30 à 17 h et 19 h à 20 h 30.

Deux modes d'exploitation complémentaires ont été retenus :

— le premier, fonctionnant uniquement en heures de pointe, est du type « rabattement » permettant ainsi aux usagers de mieux atteindre les gares SNCF qui desservent Saint-Cloud. En fin de journée, le service est inverse : il permet aux utilisateurs de rejoindre leur domicile. Ce système fonctionne à partir d'abonnements. Son mode d'exploitation se rapproche de celui d'une ligne fixe avec toutefois, une adaptation très aisée aux variations de la demande.

— le deuxième, utilisé en heures creuses mais pouvant se superposer aux services d'abonnement d'heures de pointe est du type « point à point » et assure un service particulièrement souple permettant aux usagers des trajets porte à porte.

Un principe simple

Le busphone est un système d'autobus à la demande qui consiste à mettre à la disposition du public des autobus de taille réduite (de 12 à 24 places), susceptibles de prendre en charge les clients aux points de rendez-vous fixés par eux (le domicile, par exemple) et de les conduire aux points de destination qu'ils souhaitent (points d'arrêts des lignes normales, gares, centres d'intérêt de la ville, etc.).

Le principe de fonctionnement de l'autobus à la demande est simple : les clients appellent par téléphone un centre répartiteur qui dispose d'une liaison radio avec les autobus en circulation ou en stationnement; en fonction du nombre des appels, des points d'origine et de destination, les

responsables du centre répartiteur, véritables aiguilleurs, modifient le trajet de l'autobus le mieux placé pour assurer la desserte demandée ou organisent le circuit d'un autobus disponible.

En offrant la possibilité de « balayer » en totalité une zone donnée, le bus à la demande est complémentaire des lignes régulières qui, elles, ne la desservent que sur des itinéraires fixes où la demande de transport est suffisamment importante pour justifier des fréquences attractives. Ce système présente notamment un intérêt tout particulier dans les secteurs à densité de population faible ou moyenne où il participe à l'amélioration globale des transports publics dans la zone desservie.



... mais un inconvénient non négligeable

En contrepartie de ces nombreux avantages, il subsiste un point négatif : l'équilibre financier n'est atteint nulle part. Cette constatation rejoint celle faite par les villes exploitant des lignes classiques de

minibus et tient essentiellement à la part importante des dépenses de personnel inhérente à tout transport effectué par des véhicules de petite capacité.

Pourquoi Saint-Cloud?

La municipalité de Saint-Cloud souhaitait depuis longtemps compléter le réseau existant (bus RATP et lignes de chemin de fer) par la création d'un réseau dont la vocation serait d'assurer une desserte interne à la commune plus fine et le rabattement vers les moyens de transport classiques. Le système d'autobus à la demande, mis au point par la Trégie (1) avec la participation de la RATP a paru susceptible de répondre à cette demande.

En effet, une étude portant sur les communes de Saint-Cloud, Garches, Vaucresson, Marnes-la-Coquette, a fait apparaître dans cette zone à densité de population moyenne des besoins de transports collectifs que les moyens classiques ne pouvaient totalement

Une expérience de transports à la demande pouvait donc y être envisagée. Dans un premier temps, il a paru préférable de limiter l'expérimentation à la seule ville de Saint-Cloud.

Il a été procédé à cette fin, à l'analyse des besoins de déplacements dans cette ville, à la recherche des moyens nécessaires pour satisfaire ces besoins, à la détermination expérimentale des temps de parcours sur différents itinéraires, à la vérification de la couverture radio de la zone et à des exercices de simulation du fonctionnement du système.

Les données ainsi recueillies ont permis de définir les moyens nécessaires et les méthodes d'explo-

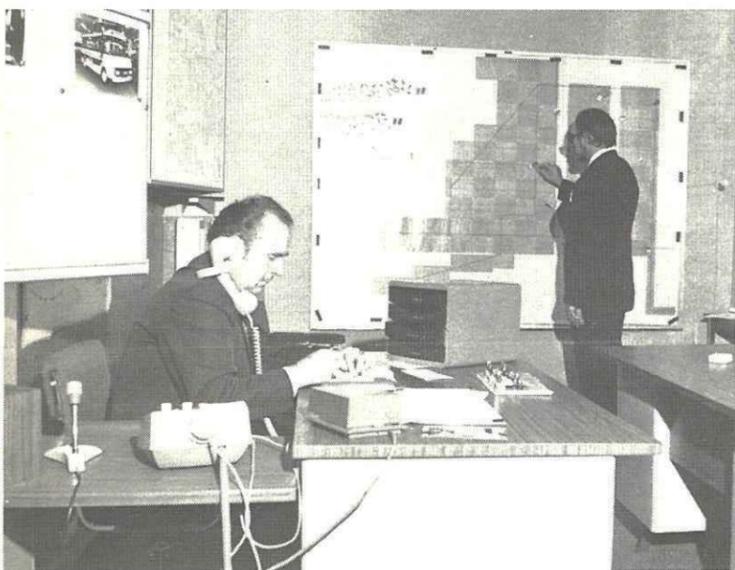
Un tarif modique

Un tarif unique de 2 F est appliqué à tous les trajets, quelle qu'en soit l'importance. Pour les déplacements d'heures de pointe, une carte d'abonnement hebdomadaire permet d'effectuer, pour la somme de 14 F, cinq trajets aller et retour.

Le parc affecté à ce service est constitué de petits autobus, quatre circulant aux heures de pointe et deux aux heures creuses. Il s'agit de véhicules Saviem type SB2 de dimensions réduites (longueur hors tout 6,20 m, largeur hors tout 2 m) à plancher surbaissé facilitant l'accès (hauteur de la marche au sol : 28 cm), de 12 places assises, adaptés au transport personnalisé par les dispositions et le confort de ses aménagements intérieurs (salon à l'arrière).

Avant tout, une expérience

Cette expérience relativement modeste et volontairement limitée dans ses moyens et dans son champ d'action, est prévue pour une durée de 18 mois, période au terme de laquelle un bilan technique et économique sera établi. Elle pourra être poursuivie, voire étendue, en fonction des enseignements que l'on pourra en tirer et de l'accueil que lui aura réservé la population de Saint-Cloud.



Atelier photographique RATP-CARRIER

Une exploitation souple

Le bus à la demande qui se caractérise donc essentiellement par l'absence d'itinéraires fixes se développe avec succès à l'étranger, en particulier aux États-Unis et au Canada où il est exploité selon deux types de services :

— aux heures de pointe, les autobus à la demande fonctionnent comme des lignes de rabattement

siques, la majorité des déplacements s'effectuant entre les quartiers d'habitation et les gares, stations de métro, points d'arrêts des lignes régulières d'autobus.

— aux heures creuses, les autobus n'assurent pratiquement que des trajets de point à point entre les centres d'intérêt urbains : écoles, supermarchés, hôpitaux, admi-

(1) Trégie : Transports - Recherches - Études - Groupement d'Intérêt Économique

QUOI DE NEUF DANS LE MÉTRO?

Nouvelles méthodes d'exploitation

La première rame de matériel moderne à roues métalliques du type MF 67 E a été mise en circulation le lundi 14 juillet 1975 sur la ligne n° 8 Balard - Créteil-Préfecture.

A ce jour, 7 rames, sur les 44 prévues d'ici à mars 1977, sont déjà en service. Ultérieurement la ligne n° 8 sera équipée du nouveau matériel MF 77, sensiblement différent quant à l'aspect et aux caractéristiques de la maquette présentée Porte Maillot lors de l'exposition «Métrorama», ceci pour tenir compte des observations du public.



Atelier photographique RATP-CARRIER

La ligne de Sceaux à l'heure du contrôle magnétique

Depuis le 21 juillet, sur la section urbaine Gare du Luxembourg - Gentilly et à la correspondance de Denfert-Rochereau, le contrôle d'entrée et de sortie est assuré par 70 appareils de contrôle automatique, entraînant ainsi une modification de la tarification.

A l'occasion de l'application du service d'hiver 1975-1976 sur la ligne de Sceaux, d'im-

portantes améliorations sont apportées par rapport au service de l'hiver précédent :

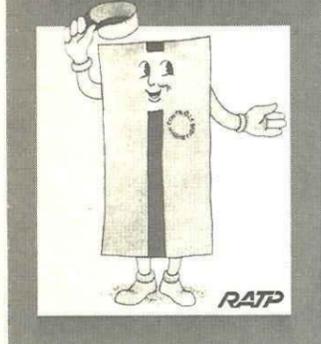
- les jours ouvrables, la composition des trains est portée aux heures creuses de 3 à 6 voitures, ce qui correspond, la même fréquence étant appliquée, à un doublement de la capacité de transport. La desserte à fréquence élevée des heures de pointe est avancée d'environ une demi-heure (17 h au lieu de 17 h 30);

- après 20 heures, la desserte par deux trains en 30 minutes (un omnibus Robinson et un omnibus Saint-Rémy-lès-Chevreuse) est remplacée par une desserte à quatre trains en 30 minutes (un omnibus Robinson, un semi-direct Saint-Rémy-lès-Chevreuse, un omnibus Robinson, un semi-direct Massy-Palaiseau).

Enfin, les samedis, dimanches et jours fériés, la desserte de soirée est désormais identique à celle des jours ouvrables.

Le lundi 15 septembre, le premier train composé de deux éléments du matériel Z modifié, circule avec un seul agent à bord.

VOYAGEURS DE LA LIGNE DE SCEAUX SUIVEZ LE GUIDE.



Le service avec un seul agent à bord est appliqué depuis le 18 août sur les trains modernes mis en service sur la ligne n° 10 Porte d'Auteuil - Gare d'Austerlitz.

MF 77 : Le marché du siècle

Ligne 4

Le lundi 3 juillet, un escalier mécanique reliant la salle de distribution de la station Montparnasse-Bienvenue à la rue d'Odessa est mis en service.

Ligne 7

A la station Gare de l'Est-Verdun, un nouvel accès comprenant deux escaliers mécaniques reliant le quai 1 à la gare SNCF, côté grandes lignes, est ouvert au public le vendredi 19 septembre.

Ligne 8

Le même jour, un nouvel escalier mécanique reliant la salle de distribution de la station Maisons-Alfort-Stade à la gare routière est mis en service.

Équipements de confort

La RATP a passé le plus important marché de matériel roulant de son histoire : 1,2 milliard de francs pour la fourniture de 1000 voitures, soit 200 rames du type MF 77. Dotées des derniers perfectionnements techniques, ces voitures auront des caisses en aluminium. Les livraisons seront échelonnées de juillet 1977 à juillet 1981.



Atelier photographique RATP-ROY

Funiculaire de Montmartre

Depuis le 25 août dernier, des travaux de rénovation des voies et cabines du funiculaire de Montmartre sont en cours.

LE POINT SUR LES TRAVAUX

Section «Auber-Nation»

Les travaux de génie civil sont terminés entre le cul-de-sac d'Auber et la station Châtelet.

Ligne de Marne-la-Vallée

Début des travaux de génie civil de la tranchée couverte de Fontenay-Centre et de la plate-forme en remblai entre la station Val-de-Fontenay et le viaduc de Neuilly-Plaisance.

Jonction des lignes n°s 13 et 14

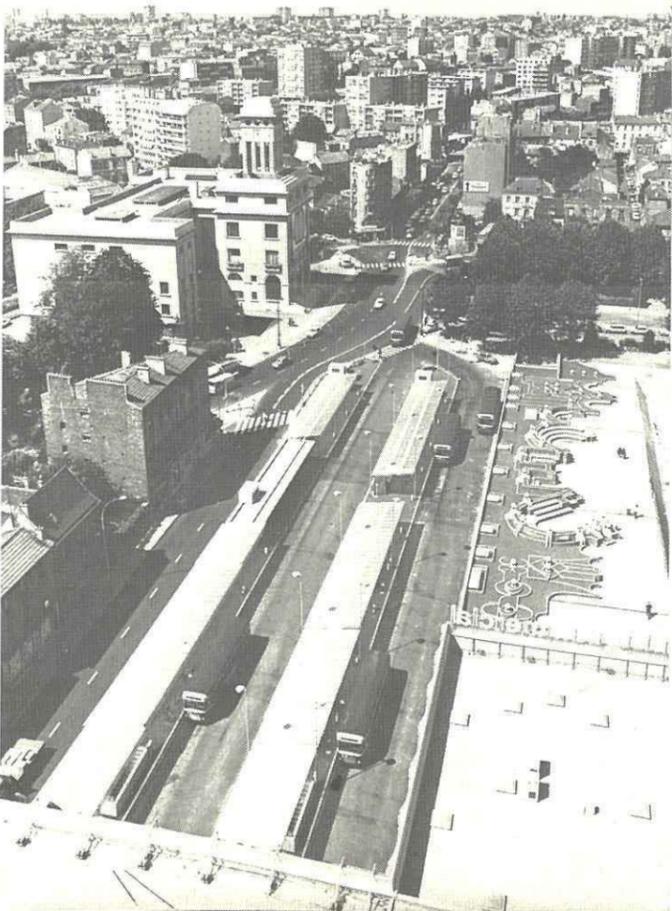
Les travaux de gros œuvre de la traversée sous-fluviale de la jonction des lignes n°s 13 et 14 sont terminés depuis le 25 août.

Ligne 14

Début des travaux de la pose de voie entre les stations Porte de Vanves et Malakoff - Plateau de Vanves.

Mairie de Montreuil

Fin du gros œuvre de la gare routière au terminus de Mairie de Montreuil.



Atelier photographique RATP-MINOLI

L'autobus

Lors du dernier Salon de l'Automobile la RATP a-mis à la disposition du public l'information.

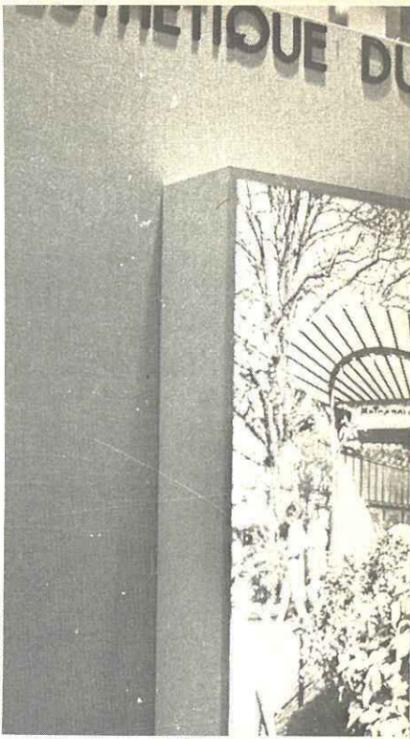
Installé dans un ancien autobus Renault aux visiteurs d'obtenir des renseignements parisiens, de se procurer des plans des autobus.



Faisant suite à «MÉTROPOLIS» (juin 1975) l'exposition consacrée à Fulgence Bienvenüe pour la première fois par la RATP dans l'exposition sur l'environnement culturel de la RATP dans le cadre de «MÉTROPOLIS» du 23 septembre au 15 novembre 1975.

Cette exposition réunissant plus de 200 objets insolites a traité de sujets aussi variés que les arts décoratifs et graphiques, la littérature.

Pendant toute sa durée, des films consacrés à l'histoire du métro ont été projetés à l'intention du public.



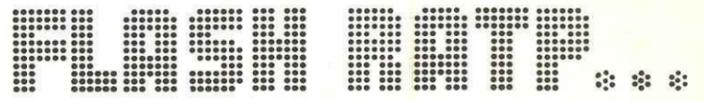
Atelier photographique RATP-BARINET

Gare de Lyon : priorités



Atelier photographique RATP-ROY

Dans le cadre de l'information permanente inaugurée le 23 août 1975, à la station de Lyon, les « Transports aujourd'hui et demain » aux couleurs variées, présentent aux visiteurs un aperçu des multiples problèmes posés par la circulation, ainsi que les solutions préconisées pour le confort des habitants de la région parisienne et la modernisation du matériel et liaisons a



au Salon

qui s'est tenu du 2 au 12 octobre 1975, un service de renseignements et d'informa-

ult à plate-forme, ce service a permis des pratiques sur les transports en région parisienne et d'acheter des tickets métro-



(juillet 1975) et à l'exposition permanente (station Montparnasse-Bienvenue), une exposition esthétique du métro a été organisée au salon d'accueil de l'Hôtel de Ville du

10 photos, reproductions, maquettes et livres que l'esthétique, l'animation, les films, le cinéma, la publicité, l'humour, etc. ont été consacrés à différents aspects du métro ont



rité aux transports



importante sur la région parisienne, a été organisée à la Gare de Lyon, une exposition consacrée à l'avenir des transports. Une vingtaine de panneaux lumineux ont permis à 100 000 usagers quotidiens de la station, de se renseigner en matière de transports et de découvrir des possibilités pour améliorer les conditions de déplacement : prolongement des lignes de métro, nouvelles lignes de bus, etc. Les villes nouvelles.

LIVRE D'OR



ROY

Une importante délégation des transports de Naples conduite par M. Marazzi, directeur régional au ministère italien des Transports, a effectué une visite des installations les plus modernes de la RATP du 1^{er} au 4 juillet 1975.



ROY

M. Marco Tamoyo, maire de Rio de Janeiro, s'est fait présenter le PCC, les lignes 1 et 7 ainsi que le métro régional, le 30 juillet 1975.



CARRIER

M. Fourcade, ministre de l'Économie et des Finances, maire de Saint-Cloud, a accueilli le 25 septembre 1975 M. Cavallé, secrétaire d'État aux Transports et M. Belin, président du Conseil d'administration lors de l'inauguration du busphone.



BARINET

MM. Belin, président du Conseil d'administration et Giraudet, directeur général, ont présenté le 29 septembre 1975, au cours d'une conférence de presse, le Plan d'entreprise 1976-1980.

QUE SE PASSE-T-IL SUR LE RÉSEAU D'AUTOBUS?

Minibus à Boulogne-Billancourt

Un service urbain interne de minibus à accès gratuit, financé par la municipalité, a été créé à Boulogne-Billancourt.

Ce service se compose de deux lignes circulaires (circuits Nord et Sud), parcourues chacune dans un seul sens, dont l'exploitation est assurée, avec des intervalles de 10 minutes, du lundi au samedi de 7 h 45 à 11 h 45 et les lundi, mardi, jeudi et vendredi de 13 h 30 à 17 h 30.

Le matériel utilisé est du type «Curus», déjà en service sur la ligne 360 Garches - La Défense.

La RATP à Cergy-Pontoise

A compter du 1^{er} octobre, l'exploitation du réseau de transports en commun de la ville nouvelle de Cergy-Pontoise et des communes avoisinantes sera assurée sous la responsabilité de la RATP.

Les lignes suivantes, qui correspondent à un remaniement et à un renforcement du réseau sont mises en service :

- 441 - PONTOISE (Gare-Lycée) - PONTOISE (Bd des Beurriers);
 - 442 - CERGY (Préfecture) - PONTOISE (Marcouville - Bd des Beurriers);
 - 443 - PONTOISE (Gare-Marcouville) - OSNY (La Ravinière);
 - 444 - PONTOISE (Gare) - CERGY (Préfecture-Cité Artisanale);
 - OSNY (La Ravinière - Résidence du Vauvarrois);
 - 445 A - PONTOISE (Gare) - CERGY (Préfecture - Cité Artisanale) - PONTOISE (Gare);
 - 445 B - PONTOISE (Gare) - CERGY (Préfecture - Les Touleuses-Préfecture) - PONTOISE (Gare);
 - 446 - CERGY (Préfecture) - ST-OUEN-L'AUMONE (Chennevières-Mairie);
 - 446 - CERGY (Préfecture) - ST-OUEN-L'AUMONE (Zone industrielle);
 - 446 - CERGY - MÉRY-SUR-OISE (La Bonneville-Mairie-Sognoles) - PONTOISE (Gare).
- Certaines courses desserviront CERGY - les Chênes et les Touleuses.

Divers

La ligne 114 NOGENT (Gare) - NEUILLY-PLAISANCE (Square Jean-Mermoz) est prolongée jusqu'à la zone industrielle de Neuilly-sur-Marne.

Nouvelles méthodes d'exploitation

- Mise en service de la radiotéléphonie :
 - le 28 juillet, sur les lignes 58 Hôtel de Ville - Vanves (Lycée Michelet), 89 Gare d'Austerlitz - Vanves (Lycée Michelet) et 92 Gare Montparnasse - Porte de Champerret;
 - le 22 septembre, sur la ligne 62 cours de Vincennes - Porte de Saint-Cloud.

«Boom» sur la carte orange

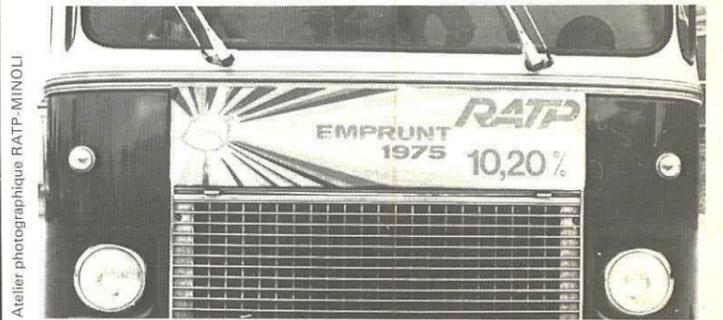
Trois mois après le lancement en région parisienne de la carte orange, plus de 700 000 coupons mensuels ont été vendus en octobre, contre 420 000 en septembre, 206 000 en août et 190 000 en juillet.

Première conséquence de l'introduction de cette carte, le nombre de voyageurs a fortement augmenté dans les autobus de Paris, notamment sur les lignes qui desservent les gares.

Aussi, faisant suite à certains renforcements de capacité déjà intervenus en septembre, quarante et un véhicules supplémentaires ont été mis en circulation sur plusieurs lignes parmi lesquelles les lignes 63 (Gare de Lyon - Porte de la Muette), 48 (Gare du Nord - Porte-de-Vanves), 83 (Place d'Italie - Levallois), 28 (Porte d'Orléans - Gare Saint-Lazare), 32 (Gare de l'Est - Porte de Passy) et 43 (Gare du Nord - Neuilly).

Emprunt

Pour assurer le financement de ses dépenses d'investissement, la RATP a lancé le 29 septembre 1975, un emprunt d'équipement de 320 millions de francs. Cet emprunt a été couvert en quelques jours.



Atelier photographique RATP-MINOLI

Du rifi à Étoile

La police aux trousseaux, Raymond Pellegrin et Pierre Grasset, deux truands chevronnés, s'engouffrent dans la station Étoile : seule issue, La Défense. C'est une des scènes choc du premier film signé Pierre Grasset «Quand la ville s'éveille», la très surprenante histoire d'un hold-up photographié au téléobjectif.



Cliché-production

Cinq pièces en sous-sol

Installer une vraie maison, à 30 mètres sous terre, dans le grand hall de correspondance de la station Auber, c'est le tour de force qu'a réalisé un promoteur, constructeur de maisons individuelles.

Les 40 tonnes de matériaux et les éléments de la maison ont été amenés à pied d'œuvre par plusieurs trains de nuit et hissés à bras d'homme jusqu'au grand hall de correspondance situé à huit mètres au-dessus de la voie.

C'est depuis le «cinq pièces» de plain-pied, que R.T.L. a assuré deux de ses émissions vedettes : «Stop ou encore», avec Anne-Marie Peysson, le samedi 27 septembre et «Les routiers sont sympas» le 3 octobre, avec Max Meynier.



Atelier photographique RATP-CARRIER

Les lignes pilotes ont maintenant deux ans d'existence puisqu'elles furent lancées en septembre et novembre 1973. L'objectif poursuivi était de vérifier, sur un échantillon de lignes, le bien-fondé des conclusions de l'étude de restructuration du réseau de Paris.

Sept lignes furent choisies, à la fois pour l'intérêt des liaisons qu'elles assurent — desserte des gares et traversée de la zone centrale — et l'importance de leur trafic — le tiers de celui du réseau de Paris. Plus de la moitié des itinéraires furent alors établis en couloirs réservés et des voitures supplémentaires furent affectées à ces lignes afin de renforcer la fréquence des passages. L'expérience s'avéra très vite positive. Il est maintenant possible d'en tirer des enseignements définitifs.

**Régularité
et vitesse
accrues
temps d'attente
diminués**

Le point faible de l'expérience était, à la fin de 1973, l'importance du nombre d'automobiles stationnant dans les couloirs : 8 à 9 véhicules au kilomètre. Ce chiffre se trouve maintenant ramené à 2,5, grâce à une surveillance renforcée et à l'élévation du taux des amendes. Les infractions qui subsistent se limitent à quelques secteurs situés hors de la zone centrale.

Le niveau de régularité des lignes, par rapport à 1973, s'est élevé au point qu'on a pu noter une diminution de 10 à 20% des temps moyens d'attente en certains points d'arrêt.

Le nombre de kilomètres perdus a diminué de 60%, du fait qu'il a été moins souvent nécessaire de supprimer des courses pour rattraper des retards importants.

La vitesse commerciale connaît une amélioration moins spectaculaire que celle de la régularité : elle progresse néanmoins de 4% à l'heure de pointe du soir.

La condition essentielle du succès du réseau pilote peut être considérée comme remplie, puisque le public est plus sensible à la régularité du service qu'à l'augmentation de la vitesse du transport.

**Accueil
favorable
du public**

Les enquêtes réalisées auprès du public ont permis de constater qu'il



Atelier photographique RATP-BARINET

a perçu et apprécié les améliorations apportées au service.

En valeur absolue sur une année, on peut estimer à près de 5 millions le nombre de voyageurs gagné par le réseau pilote depuis juin 1973. Fait important, le succès des lignes pilotes a eu un effet d'entraînement sur les autres lignes du réseau qui ont gagné, également sur une année, 16,7 millions de voyageurs. Depuis le début de 1974, le taux de progression du trafic s'établit à 1% par mois sur les lignes pilotes et à 0,6% sur le reste du réseau.

La crise de l'énergie ayant coïn-

cidé avec le début de l'expérience, on avait pu penser un moment que celle-ci bénéficiait de circonstances exceptionnelles, le renchérissement du prix du carburant attirant occasionnellement un certain nombre d'automobilistes vers l'autobus. Les comptages effectués aux portes de Paris ont permis d'établir que la circulation générale n'a pas diminué. En outre, on a pu observer que le réseau de banlieue, qui n'a pas bénéficié, ou très peu, de mesures prises pour faciliter la circulation des autobus, n'a progressé que dans des proportions beaucoup plus faibles (6%).

**Un rôle
de locomotive**

C'est donc bien à un véritable retournement de tendance que l'on a affaire. Les lignes pilotes ont joué un rôle de « locomotive », entraînant dans leur croissance l'ensemble du réseau. Grâce à elles, les Parisiens ont redécouvert leur réseau d'autobus et prennent peu à peu conscience de la place qui lui revient dans les déplacements urbains.

...Les femmes aussi...

Oui Mesdames, vous occupez une place notable à la Régie : en approchant le chiffre de 5700* vous représentez 15% de l'effectif global de l'entreprise, pourcentage dont la presque identité aux trois niveaux mérite d'être soulignée dans la mesure où elle traduit une situation sensiblement supérieure à la moyenne nationale :

- 15,5% en exécution
- 15,9% en maîtrise
- 13,6% dans les cadres

Il est naturel, dans ce contexte, que les problèmes propres aux femmes agents soient à l'ordre du jour à la Régie où deux idées forces peuvent être dégagées :

• La nécessité de tendre vers l'accès des femmes à tous les emplois de la Régie.

Il s'agit là d'une revendication déjà ancienne, à laquelle le personnel féminin est très attaché.

La Régie est animée du même désir de non-discrimination entre les carrières masculines et féminines; ce principe a d'ailleurs été rappelé aux directions et services afin que tout soit mis en œuvre pour que les barrières, si tant est qu'elles existent encore, soient définitivement levées.

C'est ainsi que le principe de l'accès des femmes à l'ensemble des professions d'ouvrier est admis. Cet accès sera effectif lorsque sortira de l'école technique la première promotion mixte.

Quant à l'admission des femmes à l'emploi de conducteur, elle est liée au retrait du matériel ancien « SPRAGUE » prévu pour 1980.

• L'amélioration des conditions de travail des femmes afin de leur permettre de répondre à l'ensemble des tâches auxquelles elles doivent faire face : travail, temps de trajet, charges du foyer et soins aux enfants.

Dans cet esprit, certains aménagements sont d'ores et déjà intervenus :

- Augmentation de l'allocation pour garde d'enfant, qui passe de 7 à 9 F au 1^{er} juin 1975, et dont le taux sera revu chaque année à la même époque.

- Mesures ponctuelles, adaptées à chaque cas particulier, en faveur des parents d'enfants handicapés qui auraient un besoin urgent de jours supplémentaires de congé pour soins à enfant.



- Élargissement des conditions d'attribution de disponibilités sans solde, notamment pour permettre aux mères de famille d'assurer l'éducation de leurs enfants.

Enfin, dès septembre 1975, une demi-journée de congé avec solde pour la première rentrée scolaire de chacun des enfants a été attribuée aux femmes agents mères de famille.

* Situation au 1^{er} avril 1975.

PERMANENCE D'UNE ASSISTANTE SOCIALE A LA CAISSE DE COORDINATION AUX ASSURANCES SOCIALES

Tous les mercredis de 9 heures à 12 heures, une assistante sociale assure une permanence à la caisse de coordination aux assurances sociales pour renseigner et conseiller les ressortissants qui souhaitent la consulter sur place.

Son bureau est situé au 3^e étage de l'immeuble 18, rue de Naples 75008 Paris (porte 314).

Tout problème social d'ordre personnel ou familial peut être soumis à cette assistante, la caisse de coordination restant toutefois seule habilitée à traiter les questions de sécurité sociale notamment celles concernant les remboursements de frais médicaux.

CARNET

NOMINATIONS

Nous sommes heureux de saluer les nominations suivantes : au 1^{er} octobre 1975

Directeur des services techniques : M. Faucheu, ingénieur général, directeur des services techniques, nommé au grade de directeur.

Adjoint au directeur du personnel : M. Bony, qui conserve ses fonctions du service études et communication.

Ingénieur en chef : M. Vassart (réseau routier).

DISTRIBUTION DES PRIX A L'ÉCOLE TECHNIQUE

La distribution des prix aux élèves s'est déroulée le samedi matin 20 septembre 1975, sous la présidence de M. MARCQ, directeur du personnel, en présence des parents, du personnel de l'école et des représentants de l'Enseignement technique, des directions, du Comité d'entreprise et du Conseil de l'école.

La traditionnelle opération «portes ouvertes» a suivi la lecture du palmarès et permis à l'assistance nombreuse de faire connaissance avec les éducateurs et de visiter les équipements modernes des classes et des ateliers.

RÉSULTATS DES ÉLÈVES DE L'ÉCOLE TECHNIQUE AUX CERTIFICATS D'APTITUDE PROFESSIONNELLE (SESSION JUIN 1975)

Mécanicien d'entretien

Présentés 36, reçus 34, soit 94,4%.

Électromécanicien

En 2 ans, présentés 26, reçus 26, soit 100%.
En 3 ans, présentés 24, reçus 24, soit 100%.

Électronicien d'équipement

Présentés 20, reçus 17, soit 85%.

Installateur en télécommunications

Présentés 6, reçus 6, soit 100%.

Au total, sur 86 élèves de la promotion sortante, 61 obtiennent un C.A.P. et 23 en obtiennent deux.

HOMMAGE AUX FUSILLÉS DU FORT-NEUF DE VINCENNES

C'est en présence d'une assistance nombreuse et recueillie que le 22 août 1975, les Associations d'Anciens Combattants, Résistants, Déportés et Victimes de Guerre de la RATP groupées au sein du Comité d'Entente et de la Fédération, ont commémoré le souvenir du commandant Louis BOUCHET et de ses six compagnons fusillés par les Allemands, pour faits de Résistance, le 22 août 1944.

Cette cérémonie à laquelle assistaient de nombreuses délégations d'Anciens Combattants, Résistants,

Déportés et Victimes de Guerre de la Région parisienne, s'est déroulée dans les fossés du Fort-Neuf de Vincennes.



Clichés Actualités Photographiques Parisiennes

JUILLET 1975

PERSONNEL

Direction P
M. SARNEL Raoul, chef bur.

Service PA

M. LELAY Ernest, insp. adj.

Service P/CA

MM. BARBIER André, mach. rec. pl.
GENTY André, chef bur.
TURK Henri, mach. rec.

Service P/CA-CLD

M. NÉMÉS Robert, contrôl.

DIRECTION FINANCIÈRE

Service EB

Mme JARDIN Thérèse, chef sect. pl adm.

Service EC

M. HALNA Roger, ag. adm.

Service EG

Mme RETOUT Marguerite, ag. adm.

SERVICES D'APPROVISIONNEMENTS

Service MA

M. MASSEBŒUF Camille, chef sect. pl adm.

RÉSEAU FERRÉ

Service FE

Mmes BAUDOUIN Odette, chef équip. contrôl. pl.
BIZEUL Thérèse, chef surv.

M. BOUDARD Maurice, chef surv.

Mlle BOURSE Odette, ag. adm.

M. BUGÉ André, chef surv. pl

Mme COLLIOU Marguerite, chef équip. contrôl.

MM. COSSART Jules, chef sect. pl adm.

COSET Louis, chef surv. pl

DELALANDRE André, chef surv.

DUBUIS Lucien, insp.

FOUBERT Guy, sous-ch. ligne

Mmes FOULON Raymonde, chef surv.

GERY Raymonde, chef surv.

M. GIOVANNELLI Joseph, chef surv. pl

Mmes KRUSZINSKA Renée, chef surv.

LABARRE Irène, chef surv.

MM. LAMIGEON Edmond, sous-ch. gare

LUCAS Michel, conduct. pl

Mme MEUNIER Jacqueline, chef poste

MM. RAPP Fernand, conduct. pl

RENAULT André, chef surv. pl

Mme ROULOT Jeanne, chef surv.

MM. ROUSSEAUX Émile, chef surv. pl

ROUSSELIN Pierre, chef train

ZINALEWSKI Raymond, sous-ch. gare

Service FR

MM. CAMILLERI Morice, OQS soudeur

DESTOUCHES Jean, OQS pl ajust.

LEGAL Jean, OQS pl mont. visit.

VAN HAMME André, contrem. visit.

RÉSEAU ROUTIER

Direction R

M. VILNAT Pierre, chef bur. adj.

Service RC

M. REBIÈRE Marius, contrôl.

Service RM

MM. ANDRÉ Fernand, mach. rec. pl

ANFRAY Marcel, mach. rec. pl

BOUCHER Jacques, mach. rec. pl

DELAHAIES Gustave, mach. rec. pl

FOUCHER Albert, chef sect. pl expl. RR

FROMENT Georges, chef sect. expl. RR

GAUTHIER Guy, mach. rec. pl

GELINET Claude, mach. rec.

GONNET Roger, mach. rec.

DÉPARTS A LA RETRAITE

GUIMARD Charles, mach. rec. pl
LE CLECH Pierre, mach. rec.
LE COZ François, mach. rec. pl
LENOIR Roger, chef sect. pl expl. RR
MARY Georges, rec. pl
MAURIN Daniel, mach. rec. pl
PETITGUILLAUME Adrien, mach. rec. pl
QUESNEL Jean, mach. rec. pl
REMBLIER Henri, mach. rec.
RICHEL André, insp.
SALMON Pierre, mach. rec. pl

Service RT

MM. CAVAN Jean, chef bur.
DECLOMESNIL Albert, OQS mécan. visit. int.
DEMIGNON Louis, contrem.
GENESTAR Joseph, chef stat. pl
LLOBET Louis, insp. adj.
NAVARRO André, contrem.

TRAVAUX NEUFS

Direction N

MM. CUINAT Jean, OQS reprod. héliogr.
LE DOZE Lucien, insp. adj.

SERVICES TECHNIQUES

Direction T

Mme FRÉMONT Henriette, contrem.

Service TF

MM. DESBRUÈRES Louis, OQS pl. élec. ajust.
FERRANDO André, OQS pl. élec. ajust.
FOULON René, chef sect. pl
LE GALLO Pierre, OQS pl. élec. ajust.

Service TS

M. FISCHER Jean, Ing. chef div. 1^{re} cat.

Service TV

M. JAN Marcel, OQ pl jardinier

Service TB

Mme MONNIER Renée, ag. adm.
M. M. POUGETOUX Eugène, contrem.

AOÛT 1975

ÉTUDES GÉNÉRALES

Service GI

M. BLOT André, insp.

PERSONNEL

Service PC

M. COCHIN Pierre, empl. bur. pl

Service PA

M. PEYREDIEU Maurice, chef sect. pl adm.
Mme LE LAY Yvonne, chef sect. pl infirm.

Service P - CA/CLD

M. MARRAZZA Raymond, chef man. interim.

DIRECTION FINANCIÈRE

Service EC

M. GUIGUE Marcel, OP pl

SERVICES JURIDIQUES

Service JC

Mmes MARTRAT Victorine, empl. bur. pl
COSTA Judith, ag. adm.

SERVICES D'APPROVISIONNEMENT

Service MA

M. WILLEFERT Fernand, chef sect. pl. adm.

RÉSEAU FERRÉ

Service FE

MM. AUGUSTE Ernest, sous-ch. sect. transp.
BARDET Jean, chef train pl

RÉSEAU ROUTIER

Service RC

M. HERING Roger, mach. rec. pl

Service RM

MM. BENESSIANO Gilbert, chef sect. expl. RR
BONNEFOI Roger, contrôl.
BRAMARD Roger, chef sect. pl
BREUIL Henri, chef sect. pl
CHAUVEAU Pierre, mach. rec. pl
COTE Jacqueline, mach. rec.
DENIAUD François, mach. rec. pl
DROBOIS Fernand, rec. pl
DUREAU Pierre, mach. rec. pl
JACQUEMARD Marcel, mach. rec. pl
JEZEQUEL Henri, mach. rec. pl
LACHEVRE Marceau, mach. rec. pl
LAFAILLE René, mach. rec. pl
LE BOUE Clément, mach. rec. pl
LE COQ René, contrôl.
LE DOUARIN Serge, chef sect. pl
LEGRAND François, chef sect. pl
LE MÉTAYER Guy, mach. rec. pl
LE ROCH Gérard, mach. rec. pl
LÉVÉQUE François, mach. rec. pl
PAOLETTI Hugues, mach. rec. pl
POIRIER Robert, mach. rec. pl
RICHARD Raymond, mach. rec. pl

Service RT

MM. CIAFI Yves, mach. rec. pl
PAUL Roger, contrem.
SÉGURET J.-Pierre, contrem.
SALARO Gabriel, insp. pl
VINCI Egidio, OQP ajust. en méc. auto

Service RA

MM. ALFONSI Dominique, OPS pl
TOURNIER Jacques, contrem.

SERVICES TECHNIQUES

Direction T

M. DENOUEL Jean, OS 1^{re} cat.

Service TF

MM. PEREZ Antoine, OQS pl. élec. mont.
L.A.C.
SOUPPER Antonin, techn. téléph.

Service TS

MM. AUDREN Marcel, OQS pl. élec. ajust.
HERBEZ René, contrem.
ROULOT René, insp. adj.
TIMPAGNON René, insp.

Service TV

M. MARCO François, OQS pl forgeron

Service TB

MM. GUITARD Eugène, OQS pl menuis.
JOLY François, insp. pl

AU RENDEZ-VOUS DE L'HISTOIRE

PARIS ET SES TRANSPORTS

PARIS VAUT BIEN UNE IMPÉRIALE

En 1867, la voiture à 28 places fait son apparition. Le réseau de la C.G.O. compte alors 47 lignes d'omnibus. Il restera stationnaire jusqu'à la guerre franco-allemande de 1870. Pendant le siège de Paris, grâce aux stocks de fourrage que la Compagnie détient, les chevaux ne souffrent pas trop de la faim. La C.G.O. rend d'éminents services à l'armée pendant le siège en transportant 1 576 676 militaires et en consentant des réductions de tarif aux soldats de la Garde Mobile et de la Garde Nationale.

Jusqu'en 1871, le prix des places était perçu par le conducteur (receveur) dans l'omnibus, mais cette perception était très incommode car elle demandait une manipulation d'argent et de titres. Pour y remédier, à partir du 15 octobre 1871, des billets d'omnibus sont mis en circulation et vendus soit aux bureaux, soit chez les marchands de tabac. Les billets d'intérieur sont bleus et ceux d'impériale verts.

Le 4 juin 1874, un traité est signé

le problème délicat de la pénétration des lignes de banlieue dans Paris. C'est ainsi que les compagnies de tramways extérieurs pourront utiliser la partie des lignes de banlieue dont les voies seront à l'intérieur de Paris moyennant le paiement à la C.G.O. d'une indemnité (6000 F par an pour chaque kilomètre à partir des fortifications) pour privation de trafic et

abandon partiel des droits concédés par la ville de Paris.

Un accord similaire est conclu le 1^{er} mai 1875 avec la Compagnie des Tramways Sud : la redevance pour les sections intérieures des lignes de banlieue étant de 4000 F par an et par kilomètre et de 6000 F pour la circulaire sud. La convention prévoit en outre un partage des recettes pro-



Le «AC Auteuil-Saint-Sulpice» (C.G.O.). Rue de Sevres (1890).

venant des voyageurs en correspondance.

SUR LES RAILS DU SUCCÈS

Les trois premières lignes de tramways (Etoile-Courbevoie, Saint-Germain-des-Prés-Fontenay-aux-Roses, Etoile-Villette) sont mises en service par les compagnies concessionnaires. Tous ces tramways sont à traction animale. A la grande satisfaction du public ces voitures sont élégantes et commodes et les impériales d'un accès assez facile. Les voyageurs de l'impériale étaient jusqu'alors exposés au vent et à la pluie qui venaient fouetter leurs jambes. La C.G.O. remédie à cet inconvénient en établissant des panneaux qui garantissent les voyageurs.

En 1878, la Compagnie innove sur la ligne Madeleine-Bastille son modèle d'omnibus à trois chevaux et quarante places (16 places à l'intérieur, 4 sur plate-forme et 20 à l'impériale). Grâce à un escalier de 8 marches, les femmes peuvent enfin accéder à l'impériale. Malheureusement il faudra attendre le mois de

Le succès des tramways est très grand : moyen de transport à grande capacité, le tramway s'avère utile et efficace sur les artères à circulation active où la desserte par omnibus est insuffisante.

Six nouvelles lignes de tramways sont concédées à la C.G.O. en 1877 et cinquante l'année suivante. En 1879, le trafic voyageurs est de 209 719 000 personnes transportées dont 150 080 000 voyageurs par la C.G.O. (55 lignes), 23 224 000 par les Tramways Nord (11 lignes), 23 990 000 par les Tramways Sud (11 lignes) et 12 425 000 par diverses autres entreprises.

En 1890, deux sociétés nouvelles se substituent aux compagnies exploitant les lignes de tramways en banlieue. Les Tramways Nord sont remplacés par la Compagnie des Tramways de Paris et du Département de la Seine (T.P.D.S.) quant aux Tramways Sud, ils font place à la Compa-

U.S. METRO TRANSPORTS

CANOE KAYAK

Le sport du canoë et du kayak se partage en deux branches distinctes : l'une se sépare de l'aviron seulement par la nature des embarcations et leur mode de propulsion, mais la conception est la même, la pratique s'effectue dans les mêmes conditions et le même milieu, c'est-à-dire en eau morte ou à faible courant et avec le souci d'atteindre la plus grande vitesse possible. L'autre, au contraire, recherche l'eau vive, les obstacles, les turbulences naturelles des torrents bouillonnants et des rivières accidentées.

Alors que le canoë français ressemble à un skiff, le canoë canadien avec sa coque arrondie et ses extrémités relevées, s'inspire de la pirogue. C'est l'embarcation idéale pour le tourisme nautique. Extrêmement sportif, il est inscrit au programme olympique depuis 1936 avec des courses en monoplace et biplace sur 1000 et 10000 m de kayak (propulsé par une pagaie double) et canoë (avec l'avant relevé et propulsé par une pagaie simple).

Les courses de slalom (en bassin ou en rivière avec obstacles artificiels ou naturels) et de descente donnent lieu à des évolutions très hardies dans un courant de 2 m/s au moins. Le canoëiste doit parfois recourir à une technique très spectaculaire dite « esquimautage » dans laquelle, faisant corps avec son esquif, il s'immerge latéralement, passe dans l'eau la tête en bas et repart de l'autre côté après un tour complet.

A L'U.S.-MÉTRO

Créée en 1943 à l'initiative de Georges PEISSE par le regroupement de quelques sportifs affiliés jusque-là à la section aviron, la section canoë-kayak prenait dès la fin de la guerre le caractère d'un groupe sportif recherchant la haute performance, d'abord dans la descente de torrents puis, avec la naissance d'activités de compétition sous l'égide de la Fédération Française de Canoë-Kayak, dans les disciplines du slalom nautique et du critérium en rivière sportive.

Dans la décade 1945-1955, l'U.S. Métro se place au tout premier rang des clubs français spécialisés, avec son équipe mixte René et Simone GAVINET, champions de France en slalom et descente et internationaux, 2^e du Championnat du monde de Lubljana en 1949, avec Francis LEBOURDAIS plusieurs fois champion de France et international, avec Jean VILLEMER et Jacques RICHARD trois fois vice-champions de France de descente en canoë biplace hommes (C2).

La section continuera à compter jusqu'à présent, malgré la concurrence croissante de la province, de grands champions tels Jean OLRÉ, Henriette GUETTE, Claude BAUX, les fils OLRÉ, champions du monde de slalom en 1969 et médaillés de bronze aux J.O. de Munich 1972, Roger VANDERMEULEN, P. WIRY et Jean LAFFINEUR, plusieurs fois champions de France de descente.

Actuellement, elle compte au palmarès 1975, un C2 cadet, 2^e du championnat de France combiné avec «LEBORGNE-LETOUCHE», Pierre SALAMÉ, international en canoë monoplace, cinq titres de champions de la Ligue parisienne avec «LEBORGNE-LETOUCHE» slalom et descente, Pierre SALAMÉ en descente, Catherine DECOURT en kayak descente et Gaëlle MADRANGE en kayak slalom.

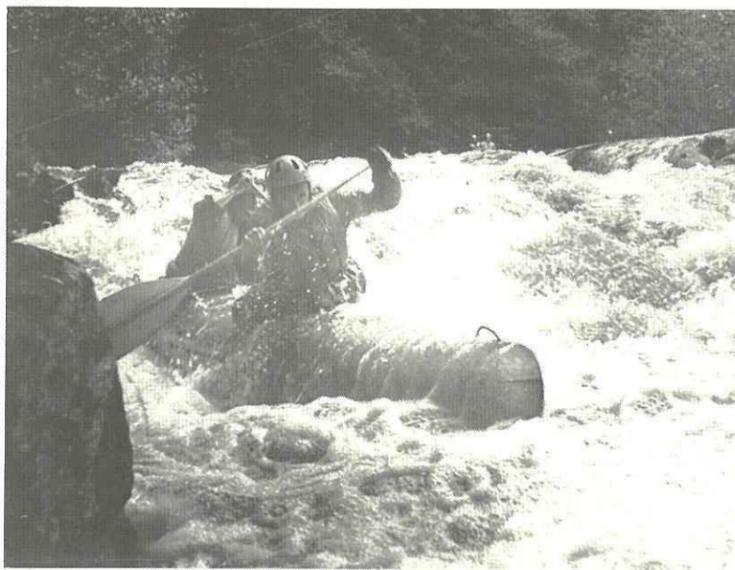
Entraînements :

Les entraînements ont lieu :

- les mercredis de 13 h à 18 h (cours du mercredi) à Joinville-le-Pont, 150, quai de Polangis, sous la direction de MM. Vandermeulen et Réaud (tél. : 472.30.10);
- les mercredis de 21 h à 22 h à la piscine du Perreux-sur-Marne, 113, boulevard Alsace-Lorraine (cours et entraînement d'esquimautage - tél. : 883.30.10);
- les dimanches de 9 h 30 à 12 h (école de pagaie et entraînement) à Joinville-le-Pont.

Responsables :

MM. Vandermeulen Président (tél. : 1968)
 Villemer Vice-président
 Launey Secrétaire
 Carré, Réaud, Averseng, membres du bureau.



DE TOUT UN PEU



FOOTBALL
 FFF
 M. Robineau
 Tél. : 1968

L'équipe première s'est qualifiée pour le deuxième tour de la Coupe de France et a inauguré le championnat 75-76 par une victoire sur l'Aéroport de Paris par 5 buts à 3, la réserve l'emportant, elle, par 3 buts à 2.



RUGBY
 M. Bouresche
 Tél. : 3336

Le mercredi 1^{er} octobre, dans le cadre d'une campagne promotionnelle intitulée « Monsieur RUGBY », l'équipe cadet de l'USMT a rencontré l'équipe junior du Lycée de Sarcelles. Le match amical, enregistré sur magnétoscope a été remporté de justesse par nos jeunes rugby-men 12 à 10, en présence des deux célèbres internationaux Christian Carrère et Benoît Dauga.

Par ailleurs, le début du championnat a été bien engagé par nos équipes qui n'ont pas fait de détail : 39 à 8 contre Douai et 25 à 12 contre Saint-Pol (équipe première); 50 à 0 contre Douai (équipe réserve)!



PENTATHLON MODERNE
 M. Jarrot
 tél. 1973
 M. Lerouge
 tél. 3243

Les championnats du monde seniors se disputeront à Mexico du 15 au 20 novembre : y participent Dominique COLLADANT et Claude GUIGUET (USMT) qui représenteront la France aux côtés de Cortis et Giudicelli.



CYCLOTOURISME
 M. Guimard
 Tél. : 1699 ou 1639

L'arrivée de la célèbre épreuve Paris-Brest-Paris a eu lieu au stade de La Croix de Berny avec une forte participation du Club.



ATHLÉTISME
 M. Jarrot
 Tél. : 1973
 M. Turpault
 Tél. : 702.57.94

Dans un contexte très relevé l'USMT se classe 3^e de la Coupe de France des lanceurs (poids, disque, javelot, marteau).

Marie-Christine DENIS DEBOURSE s'est classée 2^e des

«journées internationales» de Montréal, manifestation qui constituait une répétition à un an des Jeux Olympiques.

42 km en 2 h 25' 06" telle est, résumée en chiffres bruts, l'excellente performance réalisée par notre meilleur coureur de fond, Maurice HERAUD, qui s'est classé 7^e du Championnat de France de Marathon, faisant ainsi la preuve des progrès qu'il accomplit d'année en année.



HANDBALL
 M. Jouette
 Tél. : 5180

A partir du 17 septembre la section Handball reprend ses activités.

Entraînements :

Tous les mercredis :

- Seniors - Juniors, Féminines, 19 h 30
 - Seniors - Juniors - Masculins, 20 h 30
- (gymnase de la ville de Paris - porte Didot, 14^e arrondissement)
- Jeunes filles et jeunes gens, 14 h 30
- (stade de la Croix-de-Berny - école de Handball)

Les sportifs intéressés par la pratique de ce sport trouveront un responsable sur les lieux d'entraînement où tous les renseignements leur seront fournis.

SUR LE PODIUM

La section aviron, qui par ses excellents résultats d'ensemble aux diverses compétitions de la saison et notamment aux Championnats de France toutes catégories (deux médailles d'or, deux d'argent et une de bronze) a démontré qu'elle était une des sections les plus en vue de l'USMT.

L'équipe de relais du 4 x 200 m (athlétisme), composée de PETIT-BOIS et de nos trois décathloniens BOBIN, GEMISE-FAREAU et LE ROY, a créé la sensation des Championnats de France de relais en remportant le 4 x 200 m devant les meilleures équipes françaises de club.

HALTE AU GÂCHIS!



Cette masse de journaux en retour résulte du fait que de nombreux - trop nombreux - lecteurs fournissent une adresse incomplète ou ne signalent pas en temps utile leur changement de domicile.

Le papier est une matière première qui coûte cher et les affranchissements ne sont pas gratuits; quant à l'abondante correspondance provoquée par les avis de changement d'adresse mal orientés, elle n'est évidemment pas sans retentir sur la bonne marche de la rédaction.

Nous rappelons donc, que les changements d'adresse ne doivent pas être signalés à «Entre les lignes» mais :

- à l'attachement administratif pour le personnel en activité;
- à la Caisse des Dépôts et Consignations, Service des Retraités (PCI) 16, rue Berthollet, 94110 Arcueil, pour les retraités, sans oublier de préciser le numéro de pension.

Il convient dans les deux cas d'indiquer les nom, prénom, matricule, bâtiment, escalier, n° de boîte aux lettres, n° de porte, code postal (5 chiffres), et localité.

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 40-50
 Directeur Fondateur : Michel Linon
 Directeur de la Publication : Marcel Kopp
 Rédacteur en chef : Sylvain Fournier
 Rédactrice : Martine Pelletier
 Secrétaire de Rédaction : Chantal Wagner
 Mise en pages : Atelier DG
 Photocomposition : Bussière A.G.
 Imprimerie Mantaïse, 21, rue des Naffetières, 78200 Mantes-la-Ville

Ont aidé à la réalisation de ce numéro :

C. AUBRIOT, J. BARRAU de LORDE, A. BERTHET, C. CLAUSSE, H. CROUTA, M. DUBOIS, G. GAILLARD, P. GUIHO, J. IGIELNIK.