

Les lignes

L'ERE STANDARD

RATP

N° 91
Mai 1986

SOMMAIRE

COUVERTURE
RATP - Ardaillon

3 Éditorial

4 OK, BOA

6 La sécurité du travail

7 Interview
de Michel Rousselot

9 Montmartre
sans escalier

14 Le standard à 21 ans

18 La fin des retards
sur la ligne A

20 La ronde des chantiers

22 Rencontre
à la Géode

23 Le carnaval déborde

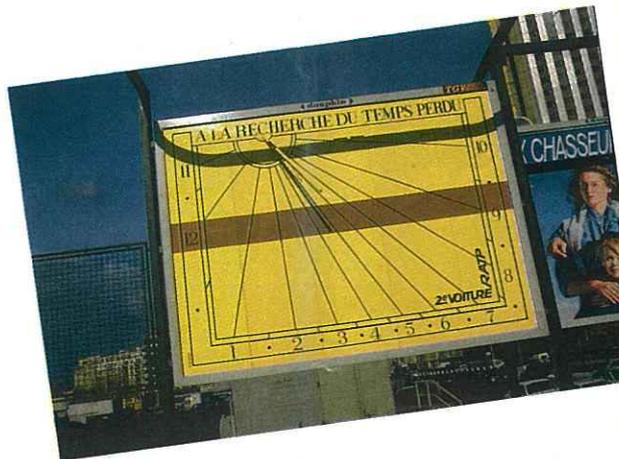
24 La chronique du Conseil

25 Actualités

30 Sport

Dernière: Le transport individuel
reste fatigant à Montmartre.
RATP - Ardaillon

RATP-CPA



GAG... PUB...

La communication doit se fonder sur l'acquis culturel du public... Comme il a de l'humour, il était naturel que la Régie n'en manque pas le 1^{er} avril.

Grâce au relais – volontaire dans certains cas – de la presse, ces deux photos ont été publiées et commentées avec de nombreuses précisions.

Issu de l'imagination du service commercial, le cadran solaire aurait dû se trouver Porte Maillot. Certains journaux ont souligné un « coup de pub », évoqué la coïncidence avec l'heure d'été et, bien sûr, Marcel Proust.

Le service des relations publiques et de la presse a patronné l'Airbus 330. Selon les journaux, il devait relier Paris à Londres au départ du Châtelet, ou Roissy à Orly, ou encore permettre à la RATP de faire connaître sa technologie dans 16 pays...

Les lecteurs de journaux s'y seront-ils laissés prendre ? Et vous ? En fait le cadran solaire existe bien. Clin d'œil au temps que fait gagner la 2^e voiture pour vivre la ville, il a été mis au point et en place avec le concours de spécialistes et « corrigé » à l'heure d'été. Il indique donc l'heure solaire + 2.

J. M.

ENTRE les lignes

JOURNAL D'INFORMATION
DE LA RÉGIE AUTONOME
DES TRANSPORTS PARISIENS

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

Directeur de la publication :
Pierre Alain Douay

Coordination :
Alain Malglaive

Rédaction :
Sylvie Fréchar, Jacques Marion,
Christian Chamereuil, Pascal Bègue

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

Maquette : Triangle Création.

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



Membre de l'Union des journaux et journalistes d'entreprise de France (UJEF).

Photographies :

N-Audiovisuel :
J. Thomas, P. Michaud.
Centre de Production
Audiovisuelle (CPA) :

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

Les opinions ou affirmations citées dans les articles ou reportages d'Entre les lignes n'engagent que la responsabilité de leurs auteurs. Les interviews de personnalités appartenant à des organismes extérieurs ne sauraient engager la RATP.

RATP-CPA

Dernier carré

Cinq trains anciens « Z » assurent encore le renfort pendant les heures de pointe sur la ligne B du RER. Après une pause estivale durant le mois d'août, ils reprendront vaillamment du service en septembre. Au-delà, rien n'est fixé. Si les éléments MI 79 prêtés à la ligne A sont de retour, en nombre suffisant, avant le début octobre, les derniers Z désertent la vallée de Chevreuse dès l'entrée de l'automne. Mais déjà les rangs des Z commencent à s'éclaircir. Début mars, vingt-quatre voitures ont été réformées. Avant de partir à la casse, huit d'entre elles ont abrité une exposition commerciale et artisanale en gare d'Antony. Quoi qu'il en soit, le temps des Z tire à sa fin. La ligne de Sceaux bascule dans l'histoire.

C. C.



POURSUIVRE...



Depuis quelques semaines, un nouveau Gouvernement est en place. Peu de jours après avoir été nommés, les responsables des transports, MM. Pierre Mehaignerie, ministre, et Jacques Douffiaques, ministre délégué, répondant à mon invitation, ont consacré leur première visite d'entreprise à la RATP. A cette occasion et au cours de divers entretiens, j'ai eu l'occasion de leur présenter le service public que nous assurons, les résultats déjà obtenus et quelques-uns des problèmes que nous devons résoudre.

De ces différents contacts, je retire le sentiment que ce qui a été engagé par la Régie en faveur du service public, depuis 1981 particulièrement mérite d'être poursuivi. Reste à savoir si nous en aurons les moyens. Je m'y emploierai fermement dans mon domaine.

Cela concerne d'abord la modernisation de la RATP. Nous avons engagé ces dernières années et ces derniers mois de grands projets : rénovation de l'atelier Championnet, réorganisation des travaux neufs et de la maintenance, humanisation du métro et expérimentation de nouvelles fonctions d'accueil et d'information, automatisation du nettoyage, développement du réseau de surface avec de nouveaux modes de transport, etc. Tout cela doit être continué avec les moyens financiers nécessaires. Mais ceux-ci ne pourront être réunis sans que soit mise en œuvre une réforme profonde du financement de la RATP que je réclame avec persévérance depuis près de cinq ans.

Il ne faut pas, non plus, lâcher le terrain des avancées sociales. Celles qui ont marqué ces dernières années doivent être consolidées. Les 3 500 postes créés depuis 1982 à la Régie constituent, de ce point de vue, un acquis précieux. En outre, deux dossiers méritent, aujourd'hui, une attention particulière. Ils concernent les conditions de travail des machinistes, en cours de concertation, et le partage des gains de productivité qui doit faire l'objet d'un débat d'orientation au Conseil d'administration.

Mais il faut aussi voir plus loin. L'An 2000 est proche. Il est nécessaire et urgent d'y préparer la RATP en réfléchissant à la stratégie dont nous avons besoin. A cet égard, la Régie doit apprendre à se comporter de mieux en mieux en entreprise. Certes, en **entreprise publique nationale**. Mais avec une unité renforcée, une image forte, une volonté d'expansion et un souci permanent d'efficacité qui appellent une plus grande vitesse d'adaptation, une direction concertée par objectifs et des marges accrues d'initiatives et de responsabilités.

Pour mettre en œuvre cette gestion nouvelle, la RATP se doit d'accorder une réelle primauté aux voyageurs, partenaires de l'entreprise comme vous qui me lisez. Le service public c'est d'abord cela, en effet.

Ce sont aussi, dans l'entreprise, des hommes et des femmes plus compétents, mieux formés, exerçant des métiers nouveaux plus valorisants, enrichis par l'évolution rapide des technologies et assurant une présence humaine constante. Rien de tout cela n'est facile à réaliser. Cela ne se fera pas d'un coup de baguette magique. Il faut le vouloir et le bâtir ensemble.

C'est dire que la concertation dans l'entreprise doit encore s'approfondir. Nous y consacrons beaucoup de temps. Il faut sans doute mieux employer celui-ci en faisant davantage porter l'effort sur les objectifs à atteindre en commun. Car il y a encore beaucoup à faire à la RATP. C'est ensemble que nous le ferons grâce à l'intelligence, à l'imagination et à l'initiative que chaque agent pourra et voudra déployer.

C'est à cette condition que chacun tirera plus d'intérêt de son travail et que l'efficacité et l'autonomie de gestion de la RATP grandiront.

Car en dernière instance, tout dépend toujours de la qualité des hommes et des femmes qui agissent. A la Régie comme ailleurs.



Claude QUIN

OK, BOA !



Zigzag sur les voies de Vaugirard

Les essais réalisés depuis un an sur le prototype du métro à caisses courtes s'avèrent concluants. La réussite dépasse même les espoirs des techniciens. A quand, des « boas » sur le réseau ?

Le 12 février 1985, le « métro à caisses courtes » quittait l'atelier de Vaugirard pour sa première nuit d'essai (1). Un an après, une conclusion s'impose : le « boa » (2) tient la route.

On tourne !

La première campagne d'essais fut consacrée aux essieux orientables. Fallait-il des essieux sur lesquels les roues étaient bloquées et donc solidaires, à l'image du métro « fer » classique ? Fallait-il en revanche des essieux équipés d'un différentiel, comme sur le métro « pneu » ? A priori, la seconde solution paraissait plus intéressante. En effet au passage d'une courbe, la roue située à

l'intérieur du virage a moins de chemin à parcourir que l'autre roue située à l'extérieur du virage. Le différentiel permet de compenser cet écart : la roue intérieure tournant moins vite que la roue extérieure. Il y a alors moins d'efforts donc moins d'usure et aussi un meilleur guidage. Le différentiel est d'ailleurs un organe essentiel de tout véhicule automobile.

Les essais démontrèrent l'intérêt du différentiel : efforts de guidage considérablement réduits, orientation des essieux presque parfaite, enfin disparition des crissements métalliques si désagréables pour les oreilles au passage des courbes. Seule précaution à prendre : installer un dispositif performant d'antipatinage afin d'éviter qu'une des roues se mettent à tourner à toute allure si le rail est glissant par endroit (graisse, feuilles mortes...). Mais ce ne doit pas être un gros problème technique.

Achevés au début de l'été dernier, ces essais apportèrent également deux surprises chiffrées. D'une part, l'effort de guidage des essieux orientables ne dépassait pas quelques centaines de kilos : une broutille pour des efforts mécaniques ! D'autre part, les contraintes latérales ou transversales exercées sur la voie s'avéraient moitié moindre qu'avec un métro à boggie : de quoi susciter l'enthousiasme à NV (3)...

Après avoir sillonné pendant des nuits la section Saint-Lazare - Duroc de la ligne 13, le « métro boa » fit alors un petit tour dans la boucle de Dauphine - ligne 2... toujours sans problème.

L'inter de liaison

Dès la rentrée, une nouvelle campagne d'essai démarre. Cette fois, il s'agit de tester l'intercirculation imaginée par les techniciens de la Régie. Entièrement métallique, l'intercirculation comporte trois parties : la partie centrale mobile coulissant dans les parties extrêmes, solidaires des deux caisses. En outre, l'intercirculation peut se scinder en deux, ce qui permet un découpage facile des voitures.

Les essais se déroulèrent à nouveau sans problème. La présence de l'intercirculation ne perturbe en rien le guidage des essieux orientables. En outre, les efforts mécaniques restent très faibles. Enfin, la présence de l'intercirculation transforme l'intérieur du métro en une sorte « d'espace unique et continu ». Le passage d'une voiture à l'autre ne se remarque presque pas, l'intercirculation étant presque aussi large que les voitures. Autant dire qu'à la fin de l'année, les techniciens de FR (4) avaient le sourire !





RATP - Chabrol

A plein tube sur la une

Autre source de satisfaction, et non des moindres, la mise au point d'un système original permettant d'éliminer les boggies porteurs situés aux extrémités du train. « Nous avons simplement adapté le système existant pour les essieux orientables », commente Jean-Pierre Ragueneau, actuel responsable du projet « caisses courtes ». L'avant du train repose désormais sur un double essieu. Le premier essieu « lit » les sinuosités de la voie et commande l'orientation du second essieu. L'entrée en courbe et le passage des appareils de voie se trouve alors grandement facilité. Monté début janvier sur le train, ce système à double essieux a brillamment passé l'épreuve du tunnel.

d'une telle efficacité que la présence des pistes latérales de guidage devient inutile. « Métro Boa » suit sans problème les sinuosités de la piste de roulement !

Depuis quelques semaines, « Métro Boa » est de retour à Vaugirard. Diverses transformations sont en cours afin de préparer les essais de « sécurité » pour connaître le comportement du train dans des conditions critiques (usures anormales, rupture d'un organe...). Dans le courant du mois de juin, un second modèle d'intercirculation, imaginé par la Société *Faiveley*, doit être monté sur le train et testé. Même si « Métro Boa » continu à être l'enfant chéri de Vaugirard, il commence avec le temps à faire partie des meubles. Le lancement des travaux devant faire de Vaugirard l'atelier d'entretien des véhicules auxiliaires est aujourd'hui le sujet de discussion favori. Au gré des départs et des mutations, l'équipe « projet » initiale s'est d'ailleurs en partie dispersée. « Métro Boa » appartient désormais à l'histoire.

en service aujourd'hui sur la ligne 10, semble toujours dans l'air. Mais des idées à la pratique il y a parfois un monde, surtout quand il s'agit de matériel roulant... Côté FR, on se montre confiant et réaliste. « Nous sommes des essayeurs. Nous avons prouvé que les solutions envisagées sur le prototype étaient techniquement viables. Le reste nous échappe... Quelle que soit l'issue du projet, cela restera un bon souvenir ».

Christian CHAUMEREUIL

A suivre...

« Métro Boa » devait faire ses preuves aussi bien sur le rail que sur la piste. Bref, fin janvier le train retourne en atelier. On monte des pneus et direction la ligne 1 pour une nouvelle série d'essais. Toujours rien à signaler ! « Métro Boa » se permet même la coquetterie de serpenter à près de 40 km/h dans les courbes de Bastille. Par ailleurs, le dispositif d'orientation des essieux se révèle

Et la suite ! Pour le moment c'est l'attente. Des discussions se déroulent entre la RATP et les constructeurs de matériels ferroviaires afin de lancer la réalisation d'une série prototype d'une dizaine de trains. L'idée d'un MF 89 à caisse courte et à traction asynchrone, destiné à remplacer les métros articulés

- (1) Voir *Entre les lignes* n° 81, pp. 7 à 10.
- (2) Surnom du métro à caisses courtes : une appellation d'origine contrôlée « GC » (Service du développement commercial).
- (3) Service de la voie à la direction du génie civil.
- (4) Service du matériel roulant à la direction du réseau ferré.



Contre les accidents du travail, la prévention

AU SERVICE DE NOTRE SÉCURITÉ...



RATP - Ardailion

RATP - Ardailion

La sécurité des agents, une question d'information et de formation

La direction du génie civil (N) regroupe de nombreux corps de métiers et, parmi eux, des menuisiers, c'est évident. Chacun dans leur service, celui des études qui réalise les maquettes, celui de l'aménagement des stations, celui des bâtiments, celui de la voie, cela ne fait que quelques unités. Mis ensemble, cela fait quarante-cinq agents qui, avec des missions différentes, travaillent le bois. C'est ce regroupement qui a permis aux comités d'hygiène, de sécurité et des conditions de travail de la Direction du génie civil d'envisager des actions pour la sécurité. Pourquoi les menuisiers ? Parce qu'ils travaillent chacun sur différentes machines classées dangereuses qui tournent vite et qui coupent bien, en atelier ou sur chantier. Par ailleurs, il existait une structure d'information bien adaptée, d'origine professionnelle.

A chaque niveau...

Le discours sur la sécurité prend souvent des consonances moralisatrices, sous-entendant une mauvaise formation. C'est pourquoi il était important de placer le débat à un autre niveau, positif par rapport à l'acquis professionnel pour les ouvriers menuisiers.

Dans le même esprit, il fallait s'adresser avec un langage adapté aux autres interlocuteurs.

C'est ainsi que les agents de maîtrise ont pu participer à un stage correspondant à leur responsabilité et que

les membres du CHSCT ont également participé à une présentation du travail et des machines.

L'ambition de faire reculer le nombre d'accidents passe aussi par l'observation et les statistiques. C'est particulièrement la tâche des ingénieurs et inspecteurs de sécurité qui assistent le CHS.

M. Giraud pour la Direction du génie civil s'y est attaché, dans un contexte où les métiers et les lieux de travail sont divers. De là, l'origine et la multiplicité des accidents dont l'étude passe par de multiples graphiques.

Mentionner qu'un accident de travail coûte en moyenne 25 000 francs n'est pas une vision déshumanisée du problème : cela permet aussi de faire reculer l'idée que seuls les moyens de sécurité coûtent cher. Comparer le type d'accidents, leur fréquence, les jours et lieux fait apparaître des enseignements intéressants. Un simple exemple peut le montrer : au service NA, les accidents touchant la tête représentent 2,4 % de l'ensemble, 12 % à NB, alors que pour N, NT et NG, ils représentent 22,2 %. A l'inverse, les accidents « de jambes » représentent respectivement 14,6 %, 12 % et 33,6 %.

Noter les différences mais aussi les constantes. Beaucoup des accidents à N ont lieu en déplacement, c'est-à-dire sur un terrain inhabituel (45 %). Par ailleurs, 30 % sont des accidents de maintenance manuelle. C'est pourquoi le CHSCT/N envisage d'organiser un stage d'information « gestes et postures ».

Voilà quelques-unes des préoccupations de ceux qui se chargent de la sécurité, avec parfois des difficultés pour faire la part des choses : par exemple, les accidents avec arrêt de travail arrivent le plus souvent le lundi et les accidents sans arrêt de travail, le plus souvent le vendredi.

... L'IN-FORMATION PROFESSIONNELLE

Sécurité et rendement sont les mots qui reviennent le plus souvent pendant la démonstration. Parce que cette présentation est destinée tant aux ouvriers qu'aux employeurs ? Peut-être, mais pas seulement. Le bâtiment et les travaux publics sont des secteurs de travail où les accidents sont nombreux et graves. Dans le domaine du travail du bois, le risque est renforcé par l'utilisation de machines « qui mordent », à la fois en atelier et sur chantier, ce qui aggrave les conditions d'utilisation et d'efficacité. C'est pourquoi un organisme professionnel de prévention (OPPBTP) et l'Institut national de la recherche et de la sécurité se sont associés pour cofinancer des centres d'information. Entre autres, deux camions itinérants qui stationnaient dans la cour des ateliers de Montrouge voici quelques semaines. En quatre fois, les qua-

rante-cinq menuisiers de la direction du génie civil et quelques-uns de la manufacture de Championnet y ont pénétré.

Entre professionnels

La première évidence est que ça n'est pas l'école. Pas de pédagoges en blouse blanche, mais des gens « du bâtiment ». On commence par le commencement : l'affûtage.

« Est-ce que vous affûtez ? »

C'est la question piège, qui va se refermer. La plupart des entreprises de menuiserie n'ont pas d'affûteur, contrairement à la métallurgie. Les pièces sont données « à l'extérieur ».

Cela aboutit à ce que personne ne soit responsable de l'affûtage, les machines étant communes, et que l'on retarde au maximum la décision. Alors on « force » sur l'appareil puisque le bois se prête, contrairement au métal. Mais le travail est moins bon et 60 % des accidents du travail du bois viennent de l'affûtage inadapté.

Des notions sont donc apportées pour le bon affûtage et le contrôle de l'outil quand il en revient.

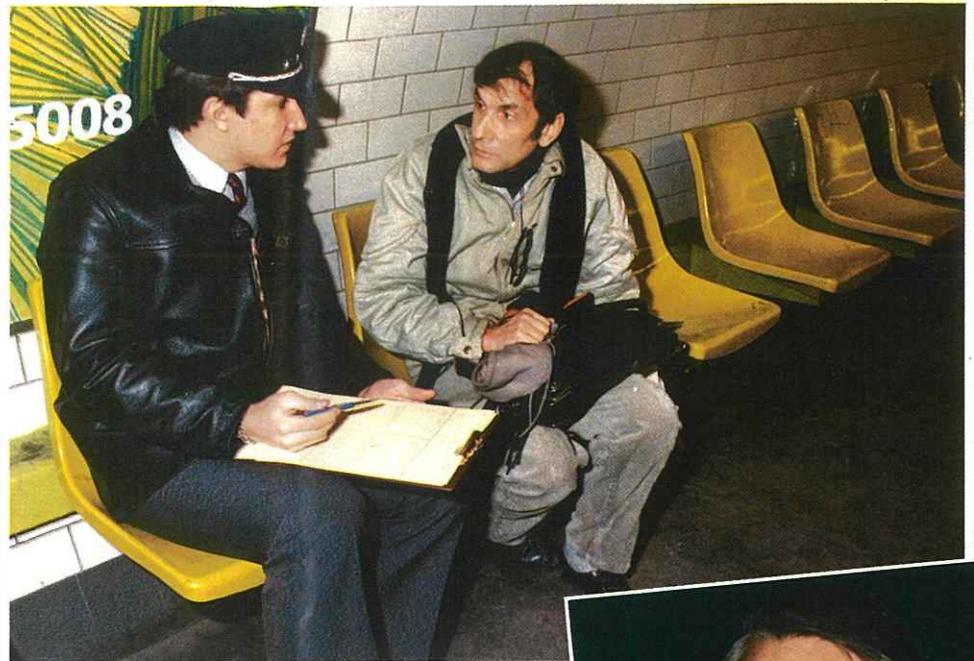
On passe ensuite au second camion où se trouvent les machines : dégauchisseuse, toupie, scie circulaire, scie à ruban. Toutes les choses importantes sont déjà connues par des ouvriers qualifiés. Par contre, là on lutte contre les petits « trucs » du métier, les habitudes. Dix accidents graves par jour sur les toupies, un accident avec arrêt de travail toutes les douze minutes dans les professions du bois en France. C'est un menuisier qui parle aux menuisiers, on sent la complicité dans le vocabulaire, la connaissance du métier.

On a même quelques moments d'humour :

« Vous allez me dire que c'est à vos patrons qu'il faut expliquer cela ! Eux me disent : venez l'expliquer à mes ouvriers. »

Au bilan, des échanges d'expériences, de bons « trucs » à la place des simples « trucs ». Une autre façon de parler de la sécurité, sans référence au contremaître ou au patron, sans autre souci que le bon travail, et tous ses doigts.

Jacques MARION



RATP - Ardailion

RATP - Chabrol

Michel ROUSSELOT

« Soyons attentifs aux voyageurs »



■ **Alors que la période des grands travaux est achevée, quel est aujourd'hui le dessein de l'entreprise ?**

Michel ROUSSELOT : La mission de la RATP est de permettre aux habitants de la région parisienne de profiter de toutes les activités urbaines en leur offrant un service de transport performant. La RATP est une entreprise, pas une administration. Elle doit sans cesse se moderniser.

Elle a aujourd'hui trois préoccupations majeures.

● Développer un comportement d'entreprise à tous les niveaux. Cela passe par une cohésion renforcée de toutes les équipes, une volonté d'expansion des activités, du trafic et des recettes, un souci permanent d'efficacité et de rigueur dans la gestion.

● Accorder la priorité aux voyageurs. Il faut avoir le souci de toujours satisfaire leurs attentes et les considérer comme des partenaires de l'entreprise. Ce qui se traduit, dans la pratique, par une

nouvelle conception de l'offre, de l'organisation et des méthodes d'exploitation, une modification dans la définition des métiers.

● Promouvoir le rôle des hommes. Chaque agent doit participer au développement de l'entreprise en y apportant sa part créative et en faisant preuve d'initiative. C'est ainsi que la RATP pourra, non pas s'adapter aux changements de son environnement, mais les devancer.

■ **Vous parlez de répondre aux attentes des voyageurs. Cela passe par de l'information, mieux, de la communication. Les agents ont-ils les moyens de ce dialogue ?**

M. R. : C'est effectivement une mission difficile qui se développe à nouveau depuis quelques années. Des moyens techniques d'information ont été installés : téléphonie dans les trains et sur les bus, sonorisation des stations...

Il était aussi nécessaire d'améliorer le contact voyageurs-agents. Deux opéra-

Soyons attentifs aux voyageurs

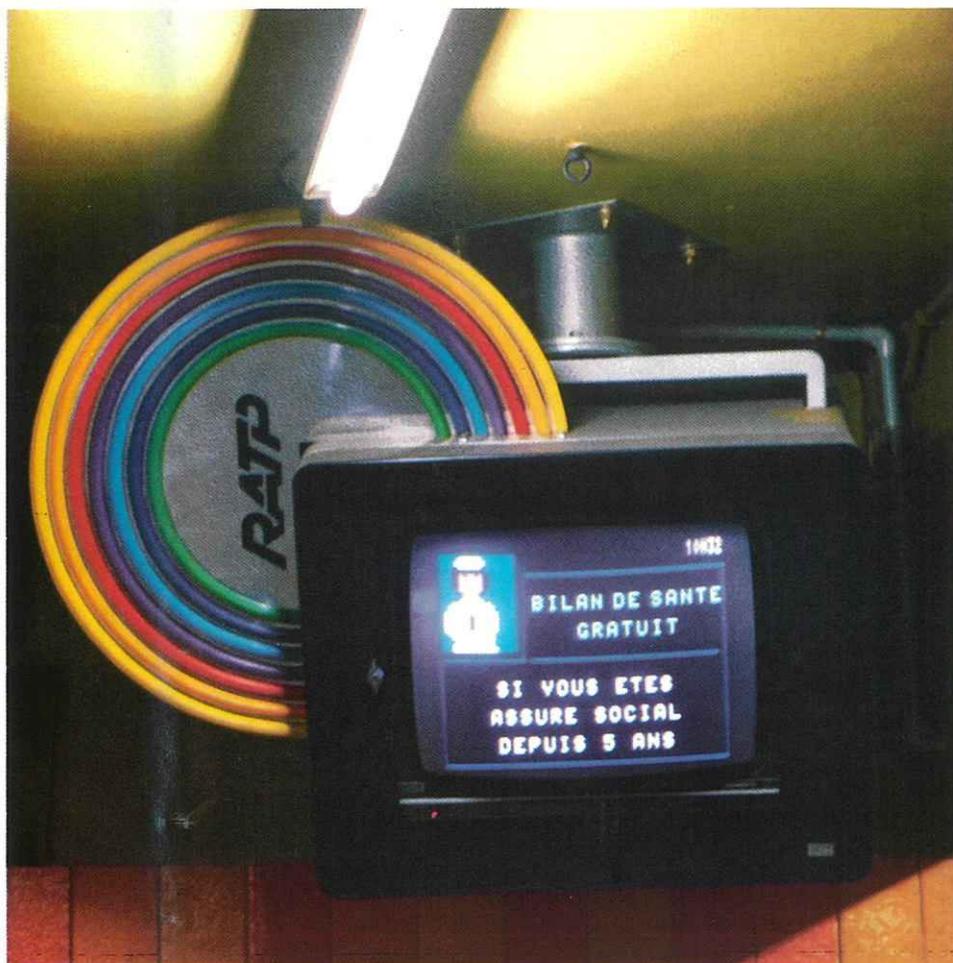
tions intéressantes viennent d'être organisées : « Faites vos vœux » et « Parlez-moi d'accueil ». Ces actions étaient autant de pas nouveaux pour favoriser le dialogue avec les usagers. Quant à « Bastille station-test », c'est une nouvelle étape vers l'humanisation du métro. Le personnel de la station a été largement associé à l'expérience. Prochainement, elle sera étendue à 10 % du réseau, soit 400 agents environ. Mais tout cela est encore insuffisant et je souhaite que se multiplie ce type d'initiative.

Lorsqu'il y a des perturbations sur le réseau, les agents des stations et les conducteurs manquent encore trop souvent d'informations. Je sais que beaucoup d'entre eux ont pourtant le souci du contact même s'ils n'ont pas tous les renseignements qu'ils souhaiteraient pouvoir donner.

Les agents ne sont pas isolés. L'entreprise les aide. Hier naissait l'expérience PCS (Poste central des stations), aujourd'hui transformée. Actuellement, TUBE, réseau de vidéocommunications testé dans trois stations du métro et du RER, doit pouvoir informer les voyageurs en cas de perturbations sur le réseau. Le dialogue avec un représentant de l'entreprise restera pourtant indispensable. C'est pourquoi il faut être extrêmement vigilant dans le respect de la complémentarité entre l'information donnée par des machines et celle résultant du contact humain entre les femmes et les hommes de la RATP et nos voyageurs.

■ Mais concrètement, quels sont les projets de l'entreprise ?

M. R. : Elle n'en manque pas. Cela va du prolongement de la ligne 1 à La Défense, à la création d'une ligne de tramway Saint-Denis-Bobigny en passant par l'ouverture de la gare Saint-Michel en 1988, etc. Mais, ce qui doit être nouveau, c'est la méthode d'élaboration des projets. La RATP est une entreprise de services publics qui doit avoir en permanence le souci de moderniser sa gestion. Cette modernisation passe à la fois par l'énoncé clair d'un cadre stratégique à l'intérieur duquel l'entreprise doit agir et par une décen-



Communiquer avec les voyageurs, une des priorités de l'entreprise.



La gare Saint-Michel : des travaux de longue date

tralisation en profondeur pour la mise au point des projets et la conduite de l'action quotidienne. C'est la condition du renforcement de la solidarité des agents et de leur participation à la vie de l'entreprise. Cela suppose une capacité d'écoute et d'initiative de la hiérarchie,

des directions et des services mais surtout la participation active et solidaire de tous les agents et particulièrement de ceux dont les métiers s'exercent au contact de nos voyageurs.

Propos recueillis
par Sylvie FRECHARD

MONTMARTRE SANS ESCALIER

« Il y a peu de Paris dans Montmartre et beaucoup de Montmartre dans Paris. » Forts de ce dicton et des bons résultats des transports de la butte Montmartre (funiculaire, Montmartrobus), nous avons décidé de vous offrir une visite guidée. Mais les deux guides n'ont pas vu la même chose, l'un en « funi » et l'autre en bus.



LA BUTTE BLEUE COMME UNE ORANGE

Avez-vous envie d'aller voir « Tarpion » à « La Pétaudière » ou « Chez Plumeau » ? C'est là-haut. Un bon moyen, prenez le funiculaire. Des neuf stations de métro qui encerclent Montmartre, comme autant de forts une citadelle, choisissez Anvers. Prenez la rue de Steinkerque (l'église de pierre) et vous y êtes.

Peut-être, comme nous, aurez-vous la chance d'arriver au moment où « Tarpion » appelle les oiseaux de la gare « du bas ». Les agents de la station l'ont ainsi surnommé à cause de son cri d'appel quotidien. Les oiseaux viennent, se posent sur sa main, pigeons, mouettes ou simple étourneau, et mangent les miettes qu'il leur tend. Puis, il monte à la station « du haut », suivi par ses petits amis. Les grosses cabines en formes de semelles compensées qui se croisent toutes les trois ou cinq minutes ne les impressionnent plus.

*« Silence les grillons
Sur les branches immobiles
Les arbres font des rayons
Et des ombres subtiles » (1)*

Sortez 90 mètres plus loin, 36 mètres plus haut et là se dresse l'énorme bâtiment du Sacré-Cœur. Les guides s'accordent à souligner qu'il n'apporte rien au plan architectural, qu'il est trop pâle, qu'il est trop grave, mais il est là. C'est lui qui apporte une bonne partie du trafic.

L'histoire de Montmartre est riche d'histoires qu'on raconte ou qu'on ne raconte pas.

Le funiculaire pourrait les symboliser parfois. Les notions du haut et du bas sont derrière chaque période et, si Montmartre a changé, il n'est pas sûr qu'il y ait reniement.

Montmartre des églises et des cabarets, du guerrier et de son repos, du sabre et du goupillon, des vignobles du haut et du bas coteau, de l'abbaye d'en haut et du prieuré d'en bas, de Georges Clemenceau à Jean-Baptiste Clément, maires de Montmartre, des 171 canons de la Commune au « pardon » du Sacré-Cœur, du ciel et de la terre, du corps et de l'esprit, du bien et du mal.

Montmartre terre de contradictions ? Pas si simple.

Reprenons le funiculaire et redescendons. A l'aller on ne regardait que le Sacré-Cœur, au retour on voit Paris. Au plafond de la cabine une table d'orientation indique les églises, les cimetières, les gares. ▶

MONTMARTRE SANS ESCALIER

C'est un pic, un cap

Les contresens de Montmartre pourraient n'être que des nuances ou des clins d'œil. Il n'y a pas de 1^{re} classe dans le funiculaire et on y tolère parfois les chiens. Les agents vous diront qu'ils y ont vu Michèle Morgan ou Pierral le nain.

A la manière de la « tirade des nez » de Cyrano de Bergerac, on pourrait rapporter les témoignages des différentes époques, des différentes situations.

Outré et descriptif comme ce chroniqueur de 1590 :

« On ne voyait que gentilshommes et religieuses accouplés, qui se faisaient l'amour et se léchaient le morveau. Les vieilles nonnes allaient garder les vaches. »

Pratique et champêtre, ce rapport de police de 1767 :

« ... les dégâts considérables que cette fille commet dans les blés et les seigles, où elle se cache avec des vagabonds, des soldats et autres libertins. »

Cynique et déjà ubuesque ce jugement du tribunal révolutionnaire condamnant à mort la dernière abbesse, âgée de 71 ans, aussi sourde qu'aveugle, en 1794 pour « avoir comploté sourdement et aveuglément contre la République ».

Ce funiculaire ne ressemble en rien au réseau de transport de Paris. Deux stations, sans autre nom que « haut et bas » ; un ticket pour faire cent mètres où la vente à l'unité domine ; pas de fraude, pratiquement pas de plaintes ; pas de conducteur ; 2 000 voyageurs les jours ouvrables, 4 000 les samedis et dimanches, 13 000 les jours fériés.

Étonnante cette photo de 1869 où l'on voit une butte sans construction, sans Sacré-Cœur, une végétation pelée, et, sur son flanc, un chemin de fer (2). Étonnants ces moulins, qui furent jusqu'à trente, broyant aussi bien la pierre du carrier, le raisin du vigneron, la farine du meunier.

*« Et comme un bateau
Porté par sa voile
Doucement le pinceau
Glisse sur la toile (1). »*

Étonnant ce village dont on ne sait si le nom provient de Mont de Mercure, de Mars ou des Martyrs, mais dont on voit qu'il est fait de légendes. Étonnant ce sanctuaire où se sont côtoyés les plus grands artistes et les pires modes parisiennes ; que la chanson ait principalement perpétué le souvenir du petit peuple montant « les escaliers de la butte » ou arpentant la « rue Saint-Vincent ».

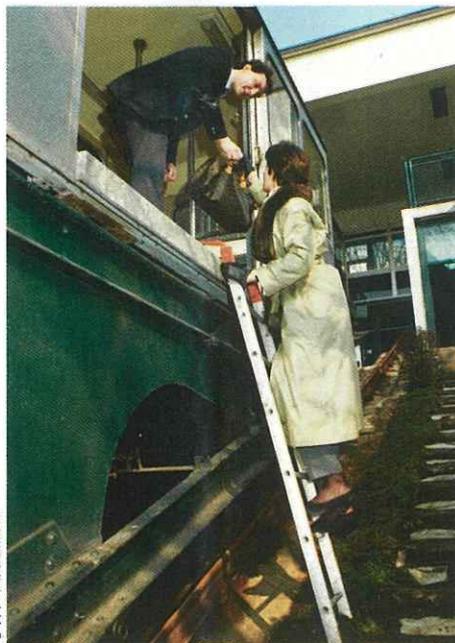
« Les clients sont des cochons »

Étonnant, disent les agents, le vocabulaire des voyageurs à l'heure de pointe de la messe, pestant contre le risque de retard. Des agents qui aiment cette ligne à part, ce travail particulier de station et de « conduite » des cabines, en plein air et plus souvent dehors que dedans. Si les vêtements traditionnels leur semblent un peu légers par temps froid et vite usés par l'activité, il y a le charme du viandox livré l'hiver et de la réglisse l'été.

Aujourd'hui a-t-il tué hier ? Le touriste a-t-il tué l'artiste ? La question mériterait de figurer au hit-parade des fausses questions.

Juillet 1611, Marie de Médicis se rend à Montmartre, avec 60 000 Parisiens...

L'affluence n'est pas d'aujourd'hui, ni le fait qu'on y exploite le gogo. Par milliers, au siècle dernier et avant l'arrivée des artistes, les bourgeois de Paris montaient à Montmartre s'encanailler,



Ça n'arrive jamais, mais on sait le faire évacuer.

se surprendre, se faire bousculer : chez Aristide Bruant, qui accueillait les gens par son célèbre « Oh ! là, là ! C'tte gueul' c'tte binette » et les reconduisait par « tous les clients sont des cochons... et surtout les ceuss qui s'en vont ! » Chez Maxime Lisbonne, à la « Taverne du Bagne » ils étaient accueillis par « faites entrer une nouvelle fournée de condamnés » et chassés – et contents – par « les libérés peuvent passer au greffe et s'en aller ». La culture et la distinction n'étaient pas les qualités premières des tenanciers de la plupart des cabarets et bals.

*« Silence dans la maison
Silence sur la colline
Ces parfums qu'on devine
C'est l'odeur de saison (1). »*

Et le funiculaire gagne encore des voyageurs. Longtemps il compta deux tiers de montants pour un tiers de descendants. Mais aujourd'hui, les cars de touristes ne peuvent plus stationner et attendre leurs clients. Une partie repart donc en deuxième voiture ce qui rééquilibre montée et descente, le haut et le bas. Qui peut dire que Montmartre a mal changé ? Ceux qui l'habitent en vivent, les touristes veulent être traités en touristes. Les Parisiens, alors ? N'y allez donc pas « en touriste » mais hors saison, en semaine, en funiculaire. Vos collègues vous diront les habitués, les gens qui y travaillent, ceux qui y vivent et, peut être, Tarzan et ses oiseaux.

Jacques MARION

(1) « Cézanne peint », texte et musique de Michel Berger pour France Gall (extraits).
(2) Il s'agit – peut être – d'une voie permettant de monter la pierre de gypse aux moulins et/ou de redescendre la mouture pour la cuisson et l'acheminement du plâtre vers Paris.

RÉPUBLIQUE DE MONTMARTRE

nous décernons

AU FUNICULAIRE DE LA BUTTE



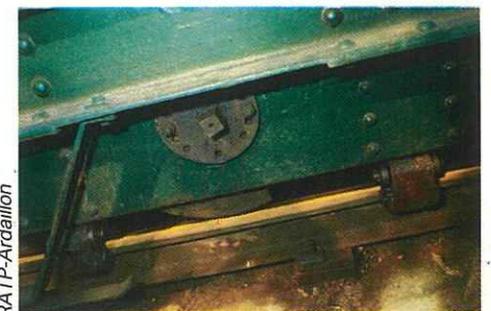
LA MÉDAILLE D'HONNEUR

en raison des services rendus
aux Parisiens, aux Montmartrois
et aux Visiteurs Amis...

Montmartre, le 21 Février 1963

Le Président
E. Kermadec

RATP - Ardaillon



Le parachute, l'une des trois sécurités, bloque la cabine quand le câble ne prend plus.

FANAS DU FUNI

Dès 1831, Belleville dispose d'un funiculaire à vapeur à une vitesse de 11 km/h sur 2 km. Il s'agissait en fait d'un tramway qui s'agrippait à un câble (voir *L'Illustration* du 22 novembre 1890). Il transporta en 1904 cinq millions de voyageurs.

Pour Montmartre, plusieurs projets furent proposés, dont un qui prévoyait quatre lignes à crémaillère et un chemin de fer de montagne (mémoires présentés aux première et troisième commissions du Conseil municipal de Paris en 1895). C'est finalement la Société *Decauville* qui construisit et exploite, en 1901, un système à contrepoids d'eau. Le wagon haut se remplissait d'eau pendant que le wagon bas se vidait. En 1931, la STCRP reçoit la concession pour l'exploiter à partir de 1935 sur un mode électrique.

Quelques chiffres

Longueur de la ligne : 102,80 m - Déclivité moyenne : 36 % - Puissance de traction : 37 kW - Diamètre du câble : 30,3 mm - Dimensions des cabines : 6 x 2 m - Poids à vide et capacité d'une cabine : 1 420 kg et 50 personnes (4 assises) - Vitesse : 2 m/s - Temps de parcours : 70 s. - Horaires : 6 h - 0 h 45.

Nombre de voyageurs 1985 : 1 914 867. Augmentation de 1975 à 1985 : + 60,7 %; de 1984 à 1985 : + 18,6 %.

J.M.



RATP-Chabrol



La concurrence en FM

F comme funiculaire, M comme Montmartrobus ont bien peu de choses en commun, hors la butte. Le premier draine le touriste et le fidèle, le second transporte une clientèle principalement francilienne. Si la vue d'ensemble que permet le funiculaire semble bien utilisée (1,9 million de voyages), l'approche fine du village que permet le Montmartrobus l'est moins (800 000 voyages). La complexité du circuit en bus et l'originalité du transport en cabine jouent probablement dans ce rapport. Cela aboutit à une exploitation régulière pour l'un et à des dents de scie pour l'autre.

Si l'on classe, du plus faible au plus fort, les mois selon leur trafic, on s'aperçoit :

- que les calendriers de charge diffèrent ;
- que la progression est beaucoup plus disproportionnée au funiculaire.

Chiffres de 1984 - Base 100 = mois le plus faible

| Funiculaire | Affluence | | Montmartrobus |
|-------------|-----------|-----|---------------|
| Janvier | 100 | 100 | Janvier |
| Février | 109 | 100 | Août |
| Décembre | 136 | 101 | Février |
| Novembre | 150 | 104 | Décembre |
| Mars | 162 | 107 | Juillet |
| Juin | 167 | 108 | Septembre |
| Septembre | 168 | 109 | Novembre |
| Mai | 176 | 110 | Mai |
| Octobre | 176 | 110 | Avril |
| Juillet | 224 | 114 | Octobre |
| Août | 230 | 115 | Juin |
| Avril | 240 | 127 | Mars |

Le funiculaire connaît sa plus forte fréquentation en avril (carême, Pâques, Rameaux) et en juillet, août (touristes). Montmartrobus baisse en janvier et août aux vacances. Ces tendances sont confirmées par les titres utilisés sur le bus : 51 % carte orange, 1 % billets de tourisme et une enquête sur le funiculaire : 45 % d'étrangers et 79 % de touristes. Opposition supplémentaire : les deux coûtent un ticket ! Le funiculaire pour 100 mètres avec le plus souvent un billet à plein tarif, le Montmartrobus pour 3 140 mètres. Toutes ces différences ont dû se renforcer en 1985 puisque le funiculaire progresse de 18 % et le Montmartrobus enregistre un tassement.



Vérifié chaque jour, le funiculaire est entretenu chaque semaine.

RATP-Ardailion

MONTMARTRE SANS ESCALIER

DE MONTMARTRE AUX PUCES

De Pigalle ou Jules-Joffrin (mairie du XVIII^e), vous voulez vous rendre à la place du Tertre, la basilique du Sacré-Cœur, au bateau-lavoir ou même vous arrêter en chemin pour flâner dans les rues étroites de Montmartre. L'« ascension côté sud » de la butte par le funiculaire vous semble trop rapide voire manquant de charme. Vous serez alors séduit par cet autre moyen de locomotion qui vous permet en même temps de visiter – un peu – Montmartre : le Montmartrobus.

Un ticket de visite

Vous n'aurez pas vue sur le Sacré-Cœur en montant ou sur Paris en descendant mais au détour d'une rue, au hasard d'un croisement, vous découvrirez le Montmartre d'hier, celui d'aujourd'hui, ses artistes d'hier, ceux qui y ont vécu et ceux qui y vivent actuellement. Plus simplement, les habitants – nombreux – de ce quartier bien connu des touristes.

Si vous choisissez le Montmartrobus vous n'en rencontrerez pas beaucoup, ils le prennent peu, préférant le funiculaire ou bien sont déposés par des cars au sommet de la butte. C'est peut être là un moyen de sortir des sentiers battus et de découvrir un autre Montmartre, celui du quotidien qui reste attaché sans nostalgie à ses souvenirs.

Aujourd'hui, quatre véhicules CBM sillonnent la butte. Soixante personnes peuvent monter à bord. Trente-cinq debout et vingt-cinq assises.

Il faut sans doute rendre responsable la saison – le mois de mars et ses derniers flocons de neige tout juste dis-



Montmartre, côté cour : un œil sur les façades.



Des couloirs sont aménagés, les minibus ont parfois des difficultés pour les emprunter.

parus ou l'heure matinale mais nous étions loin de ce compte lors de notre visite de Montmartre en autobus. A son bord, une dizaine de personnes. Tous des habitués qui discutent en montant avec le conducteur et se connaissent entre eux. Seule l'annonce des arrêts par le machiniste ponctue ou stoppe les conversations. Plus tard il nous dira que le service conserve son caractère familial et est fréquenté surtout par des riverains, enfants ou personnes âgées. Les escaliers de la butte sont rudes ! Si quelques touristes en visite à Paris lisent ces quelques lignes, peut-être changeront-ils alors d'avis. Ils ne le regretteront sûrement pas car le trajet ne

manque pas d'intérêt pour eux et d'embûches pour le conducteur. Il ne doit jamais relâcher son attention pour se frayer un chemin dans des rues étroites. Malgré les interdictions et les aménagements de la voirie des véhicules sont encore mal garés, augmentant les difficultés. Une erreur d'appréciation et il abîme sa carrosserie ! Les statistiques prouvent qu'il est difficile de conduire à Montmartre. En 1984, il y a eu trente-cinq accrochages pour 162 841 km parcourus. Un chiffre, plus élevé que celui rencontré d'habitude sur les lignes parisiennes, qui s'explique par la topographie du terrain. Il place le Montmartrobus – ligne 64 dans le lan-



Pour le conducteur c'est souvent une épreuve d'adresse.

RATP-Chabrol

Insolite ce Montmartre, à la fois pôle d'attraction pour les touristes, lieu d'habitation pour 38 000 personnes environ et qui, aujourd'hui encore, semble garder le charme discret de la province ! Étrange Montmartre avec ses rues anciennes aux pavés usés par le temps et qui débouchent sur une basilique, un peu trop lourde, un peu trop blanche sur laquelle les années n'ont pas encore eu de prise.

Au travers de rues étroites, pentues et sinueuses, le Montmartrobus vous emmène de la rue des Abbesses à la rue Hermel en passant par la rue de l'Abreuvoir et bien d'autres encore... Et s'il y avait de la neige, que se passerait-il ? Non, vous n'êtes pas à la montagne mais si les conditions météorologiques sont trop mauvaises, le Montmartrobus ne sort pas. Il reste au dépôt.

Ici, c'est la place du Tertre où, aujourd'hui encore, des peintres exercent leurs talents en plein air et proposent aux promeneurs de leur « tirer le portrait ». Jadis, c'était la place publique du village de Montmartre où se trouvait sa mairie, son garde champêtre, etc.

Là vous êtes à proximité du bateau-lavoir mais du « bateau-lavoir nouvelle version » puisqu'un incendie le détruisit en 1972. Aujourd'hui le nom demeure et les artistes, choisis par la ville de Paris et l'État, travaillent dans la clarté et le confort. Ils peignent face à un vaste espace devenu « refuge à chats ». Mais n'oublions pas que leurs prédécesseurs nous ont laissé de nombreuses œuvres et manifestes.

La place du Tertre, la basilique du Sacré-Cœur franchies, vous redescendez de la butte Montmartre côté nord jusqu'à la rue Caulaincourt, terminus rue Hermel. Si tout s'est bien passé, si le chemin du Montmartrobus n'a pas croisé un embouteillage, vous avez mis une vingtaine de minutes pour parcourir le trajet de 3 km environ. Vous pouvez faire un peu de publicité pour cette ligne qui ne se plaindrait pas de gagner quelques voyages mais n'en dites pas trop ! Sa convivialité, c'est aussi son charme.

RATP-GPA

Montmartre d'hier – village d'aujourd'hui qui domine Paris, tu intrigues ou tu étonnes certains. Tu en agaces d'autres. C'est vrai, tu n'as pas conservé tes arbres et tes collines fertiles, mais dire que « la butte sacrée » a été massacrée, c'est bien exagéré. Ceux qui le pensent ont sans doute manqué de temps ou mal choisi l'époque pour te visiter. Les mêmes tiennent ce langage pour cette autre partie de la commune de Montmartre, rattachée à Saint-Ouen et qu'on appelle aussi : les Pucés.



gage routier – en assez bonne position. 9° au hit-parade des lignes à accidents.

En route vers le sommet

Si vous partez de Pigalle, le boulevard de Clichy traversé, la montée vers le sommet de la butte à 129 mètres d'altitude commence. Au départ, les quartiers traversés sont commerçants mais très vite vous n'avez déjà plus l'impression d'être dans Paris mais à plusieurs kilomètres de la capitale. Les commerces s'espacent, les premières

maisons individuelles ornées de vigne vierge apparaissent.

La rue Houdon vous emmène à la station Abbesses souvenir de l'abbaye des Dames de Montmartre fondée en 1155. L'évocation d'un passé plus ou moins lointain, plus ou moins prestigieux est partout. Les rues y sont pavées. Au détour d'une rue, vous vous trouverez face à un moulin, comme celui de la Galette. Tous rappellent que Montmartre était – il y a plus de deux siècles – une colline verdoyante égayée par leurs ailes, cultivée, plantée de vignes, aux pentes garnies de chaumières.

Sylvie FRÉCHARD



Quelques caractéristiques standards

- **Longueur :**
11 mètres.
- **Largeur :**
2,50 mètres.
- **Hauteur :**
2,94 mètres.
- **Poids :**
8,5 tonnes à vide, 15 tonnes en charge.
- **Moteur :**
Diesel MAN, 6 cylindres, 144 chevaux utiles (135 chevaux seulement avant 1971).
- **Boîte :**
4 vitesses et marche arrière, à commande électrique. Une centaine de voitures seulement ont aujourd'hui une boîte automatique, dont 30 bus équipés avec une boîte automatique prototype commandée par microprocesseur.
- **Embrayage :**
Classique (centrifuge à friction sèche) sauf sur 450 véhicules équipés d'un coupleur hydraulique.
- **Vitesse :**
60 kilomètres à l'heure (bridage de l'injection).
- **Consommation :**
40 litres de gasoil aux 100 kilomètres.
- **Capacité :**
78 places (31 assises et 47 debout) dans les bus restylés livrés actuellement.

Standard :

l'âge de raison

Depuis plus de vingt ans l'autobus standard roule sur le réseau de la RATP. Début mars, la RATP a réceptionné le 10 000^e Standard SC 10 fabriqué par Renault Véhicules Industriels. Au moment où l'autobus futur R312 commence à sillonner la capitale, le standard est devenu un bus sans histoire.

Au début des années 1950, de nombreux constructeurs s'affrontent sur le marché français de l'autobus. A côté des « grands », Renault, Berliet, Chausson, Somua, des « petits » adaptent ou fabriquent à la demande des séries limitées de véhicules. La diversité des modèles fait grimper les prix de fabrication. De leur côté, les exploitants se retrouvent avec un parc hétérogène, difficile à entretenir. L'idée d'une standardisation des autobus est au cœur des discussions. Toutefois, pour la plupart des constructeurs, « standardisation » est synonyme de « dérivation », l'autobus étant conçu comme un simple dérivé de l'autocar !

En 1947, l'Atelier central de la RATP réalise le prototype d'un autobus urbain à caisse fermée (1). S'inspirant de ce prototype, Somua réalise l'autobus standard OP 05 qui apparaît en 1950 sur la ligne 110 (2). Mais la tentative échoue puisque Strasbourg est le seul réseau de province à s'équiper avec des OP 5. En 1958, un groupe de

travail réunit des spécialistes de la RATP et de l'UTPUR (Union des transports publics urbains et ruraux). Ils définissent ensemble « le cahier des charges pour la construction d'un autobus urbain standard ». Les contraintes techniques sont sévères, mais les perspectives d'une fabrication en série doivent inciter les constructeurs à répondre à l'appel d'offre.

Trois constructeurs, Saviem, Berliet et Verney (3) se lancent dans l'aventure. Les équipes techniques de la Régie suivent de près le projet. En 1962, trois véhicules prototypes voient le jour. Quelques mois plus tard, ils sont livrés à la Régie qui doit assurer la mise au point et les essais en ligne. Pendant plus de deux ans, les trois prototypes vont sillonner le réseau et subir de multiples transformations. Le 21 septembre 1965, la direction de la RATP présente à la presse « le nouvel autobus standard de onze mètres, appelé à renouveler progressivement le parc urbain et suburbain ». Dix jours plus tard, la ligne 137 (Porte de Clignancourt - Villeneuve-La-Garenne) est équipée en autobus standard.

Un bus, deux constructeurs

A l'automne 1965, la RATP passe commande de 600 autobus standard. Le marché est réparti à égalité entre Saviem et Berliet. Les véhicules construits par Saviem et Berliet ont la même allure. Les grandes baies vitrées et le pare-brise très bombé, dont la forme élimine les reflets gênant pour le machiniste, contribuent d'ailleurs à créer un look « standard ». Au plan technique, les deux autobus diffèrent sensiblement. Berliet reste fidèle au schéma classique « châssis-caisse ». Saviem en revanche opte pour la caisse-poutre autoportante, une solution ardemment défendue par ce constructeur. Sur le Berliet, la suspension est entièrement pneumatique tandis que Saviem, moins ambitieux, installe une suspension



mixte, à coussins pneumatiques et ressorts. Côté caisse *Berliet* fait appel aux alliages d'aluminium pour réduire au maximum le poids du véhicule. Sur le *Saviem*, la caisse est en acier traité contre la corrosion. Quant aux moteurs et aux boîtes de vitesse, ils sont communs. Standardisation d'abord !

Le 3 janvier 1966, une deuxième ligne, le 155 (Porte de Clignancourt - Saint-Denis), est équipée en bus standard. Les *Berliet* du 155 retrouvent aux portes de Paris les *Saviem* du 137. Leur passage provoque une vive curiosité, d'autant que les Standard arborent alors une livrée rouge et blanche qui contraste avec le vert et crème des autres bus de la Régie. Mais la ressemblance avec les célèbres bus londoniens n'est guère appréciée en haut lieu et la Régie est invitée à rester fidèle à ses couleurs !

En décembre 1966, la Régie dispose déjà de 511 bus standards. Ils roulent sur vingt-trois lignes, dont deux à Paris (le 30 et le 72). Leur confort emporte rapidement les suffrages du public.

Pépins de jeunesse

L'arrivée d'un bus de 11 mètres de long et de 2,5 mètres de large inquiète les responsables de la circulation à Paris. Comment un véhicule aux dimensions si impressionnantes parviendra-t-il à se faufiler parmi les automobiles. Ne provoquera-t-il par des embouteillages supplémentaires ? A la demande de la préfecture de Police, la RATP avait lancé en 1964, l'étude d'un autobus à gabarit réduit. En février 1966, le prototype sort des usines *Berliet*. Baptisé PGR (4), cet autobus n'a rien à voir, au plan mécanique avec l'autobus standard. En revanche, son esthétique est calquée sur celle du standard. 560 PGR rouleront sur le réseau de la RATP entre décembre 1968 et décembre 1982.

Toujours par crainte des embouteillages, la Régie commande chez *Berliet* vingt-cinq autobus à étage. Amputés de 1,20 mètre en longueur, ces autobus ont une impériale couverte qui permet d'obtenir une capacité totale voisine de celle du Standard. Apparus en 1968 sur la ligne 94, ils disparaîtront prématuré-

ment en 1977. Eux-aussi avaient un habitillage calqué sur celui du Standard.

Début 1970, le parc Standard dépasse les 1 500 véhicules. Quelques mois plus tôt, la Régie avait réformé les derniers bus à essence hérités des années trente. Un an plus tard, les vieux bus à plate-forme disparaîtront des rues de Paris. Quant aux *Chausson* et aux *Somua*, livrés dans les années cinquante, leurs rangs s'éclaircissent. La standardisation du matériel fait des progrès rapides.

Malgré cela, les équipes chargées de l'entretien des bus ne sautent pas de joie. Le Standard leur cause bien des soucis. « Il fallait presque passer derrière les bus avec une brouette pour récupérer les pièces perdues » commentent aujourd'hui avec flegme certains anciens du routier.

Le moteur est responsable des plus gros pépins. Afin d'améliorer l'accès aux voitures et permettre l'abaissement du plancher, le moteur est placé à plat sous le poste de conduite. Or, le moteur utilisé avait été conçu pour fonctionner verticalement. Malgré diverses adaptations, des poches d'air se



- (1) Voir *Entre les lignes* n° 62, p. 14.
- (2) Voir *Entre les lignes* n° 85, p. 19.
- (3) *Verney* a été repris par la Société CBM, (*Cars et bus Le Mans*) en 1976.
- (4) Voir *Entre les lignes* n° 59, pp. 30 à 33.

Le premier âge des Standard : *Saviem* sur le 137 (ci-dessus) et *Berliet* sur le 155 (ci-contre).



ANNONAY: STANDARD CITY

Le 4 mars dernier, la RATP réceptionnait le 10 000^e autobus standard SC10 fabriqué à Annonay dans l'Ardèche. La production du SC10 représente à elle seule le tiers de l'activité de l'usine RVI (*Renault Véhicules Industriels*) d'Annonay, où elle assure 650 emplois directs et au moins autant chez les sous-traitants de la région. La cadence de production avoisine 2,5 unités par jour.

Seul l'autobus américain « *New Look* » de *General Motors* et l'autobus hongrois « *Ikarus* », qui circule sur de nombreux réseaux d'Europe de l'Est, ont été fabriqués en aussi grande série que le SC10 français. Depuis 1965, la RATP a reçu près de 52 % des SC10 construits par *Saviem* puis par *Renault*. Un chiffre qui place la Régie largement en tête des clients de RVI.

Malgré ses qualités, le SC10 ne s'est pas imposé d'emblée dans le monde du transport en commun. Conçu spécifiquement pour le marché de l'autobus urbain, le SC10 était plus cher que les autres véhicules dérivés de modèles d'autocars. Beaucoup de réseaux n'avaient pas les ressources financières pour acheter des SC10. Par ailleurs, jusqu'au milieu des années soixante-dix, *Saviem* dut affronter la concurrence de *Berliet* qui était bien implanté dans le Sud-Est de la France.

La crise pétrolière de 1973 et l'instauration du versement transport (1) deux ans plus tard donnent un second souffle aux transports urbains. De nombreux réseaux se modernisent et s'équipent en SC10. Plus de cinquante réseaux possèdent aujourd'hui des SC10. Toulouse, Lyon, Strasbourg arrivent en tête des commandes. Le marché se développe actuellement à l'étranger, mais l'exportation d'un autobus urbain n'est pas facile. Les coûts de fabrication et la priorité accordée aux différents constructeurs nationaux limitent les débouchés. Le SC10 a réussi néanmoins à prendre pied en Italie et en Australie. Il existe par ailleurs, un marché du SC10 d'occasion qui déborde du territoire national (2).

L'autobus futur R 312, qui prendra la relève du standard, sera assemblé dans l'usine RVI de Venissieux, près de Lyon. L'usine d'Annonay abandonnera alors la production des autobus pour se consacrer presque exclusivement à celle des autocars de tourisme ou de transport interurbain.

C. C.

(1) Taxe sur les salaires versée par les entreprises employant plus de dix salariés dans les grandes agglomérations.

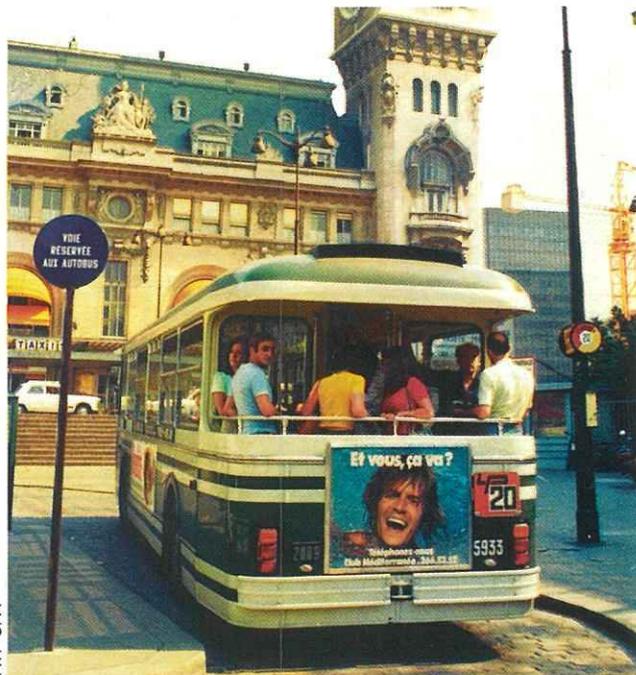
(2) Voir *Entre les lignes*, n° 90, pp. 18 et 19.

forment dans le circuit d'eau de refroidissement. Le dernier cylindre ne tarde pas à chauffer et, au bout de quelques temps, le moteur casse. Fin 1967, devant la recrudescence des pannes en ligne, la RATP passe plusieurs moteurs au banc d'essai. L'un d'eux est équipé d'un circuit de refroidissement avec une partie des tubulures en verre, ce qui permet d'observer attentivement les phénomènes. Après des mois de recherches, les techniciens du matériel roulant améliorent la conception du circuit d'eau. Celui-ci est alors monté sur les bus de série. Depuis 1970, le moteur témoigne d'une fiabilité remarquable.

La Régie effectuera bien d'autres transformations sur le bus Standard. Beaucoup sont menées en étroite collaboration avec les constructeurs. Ainsi, vers 1972, l'agencement du poste de conduite est transformé afin de le rendre plus ergonomique et mieux adapté aux impératifs « *du service à agent unique* » qui se généralise sur l'ensemble des lignes. Huit ans plus tard, la répartition des charges sur les véhicules est modifiée. Les voyageurs ayant ten-



Le premier standard « grand confort ».



La 5933 : retour à la plate-forme !

dance à stationner dans la moitié avant des bus, plusieurs éléments, dont les batteries, sont transférées vers l'arrière afin d'équilibrer les charges et améliorer la tenue de route. Enfin, n'oublions pas les innombrables modifications de détail et les multiples essais réalisés pour suivre l'évolution des techniques. Du Standard de 1965, que reste-t-il aujourd'hui d'inchangé ?

U, UM, UMA, UMR, UO... Standard !

Fin 1969, *Berliet* abandonne la construction du Standard pour se lancer à fond dans l'étude d'un nouvel autobus à moteur arrière : le PR 100. *Saviem* reste seul en piste et le sigle SC10 U, « U » comme urbain, devient synonyme d'autobus standard.

La dégradation du trafic autobus incite la RATP à lancer l'expérience des lignes pilotes en septembre 1973 (5). Dans le même temps, l'aménagement et la décoration du Standard sont revus. En décembre 1975, les premiers standard modernisés, SC10 UM, apparaissent sur le 38 (Gare de l'Est - Porte d'Orléans). Des sièges inclinés garnis d'un tissu de couleur orange, un décor intérieur associant une moquette sombre et un formica clair, une livrée extérieure moins austère, le Standard modernisé flanque un coup de vieux à ses prédécesseurs.

Quelques mois plus tard, la voiture 5933 entre à l'Atelier central pour être remise en état, l'arrière du véhicule ayant été complètement enfoncé dans un accident. Un des responsables de l'atelier de carrosserie imagine alors de découper la partie accidentée afin de

créer une plate-forme ouverte. L'idée est acceptée et le 5933 ne tarde pas à se tailler un beau succès de curiosité. Cinq ans après la disparition des TN4 H (*voir encadré*), les Parisiens redécouvrent les joies du bus à plate-forme. La Régie passe commande de 55 Standard à plate-forme ouverte, SC10 UMA. Ils équipent les lignes 20 et 83.

L'arrivée de la carte orange (6) fait grimper le trafic des autobus. Les Standard modernisés sont confortables mais peu adaptés à cet afflux de voyageurs. En 1977, on diminue l'inclinaison des sièges de manière à augmenter le nombre des places assises. On en profite aussi pour revenir au skaï, plus facile à entretenir que le tissu. Peu de temps après, la ligne PC reçoit des Standard avec une plate-forme centrale équipée de quatre strapontins. Puis, on voit apparaître les premières rotondes à l'arrière des véhicules. Les SC10 UMC (à plate-forme centrale) épousent alors les SC10 UMR (à rotonde arrière) et les parisiens découvrent les SC10 UMCR qui seront construits à 1 100 exemplaires. Enfin, après diverses transformations techniques, le SC10 UO, « optimisé », apparaît en septembre 1980. Avec toutes ces subtilités dans l'aménagement intérieur et les différences dans les organes mécaniques, la gestion du parc « standard » présente quelques difficultés. SC 10 U, mais pas Unifié, du moins pour les personnes chargées de répartir le matériel roulant sur le réseau.

Un bon lifting

Lancées en 1978, les études sur l'autobus futur annoncent la relève du Standard. Toutefois la conception d'un

nouveau bus n'est pas un travail de quelques semaines. Cherchez le bus futur dans les rues de Paris, vous aurez encore du mal à le trouver !

Techniquement au point, le Standard accuse néanmoins son âge. Une voiture dont l'esthétique n'aurait pas changée en quinze ans paraîtrait-elle aussi démodée ! En partant du SC10 UO, les stylistes de *Renault* (7) et de la RATP imaginent un nouvel habillage. Un pare-brise moins bombé, une carrosserie plus anguleuse, le Standard « restylé » fait son apparition le 7 décembre 1981 sur la ligne 304. Baptisé au champagne par Sylvie Vartan, le SC10 UR arbore une livrée où le blanc domine désormais sur le vert. D'allure résolument moderne, le restylé est perçu comme un nouveau bus n'ayant rien à voir avec les vieux Standard. La RATP dispose aujourd'hui de 1 200 restylés qui circulent sur plus de trente lignes, dont le PC qui est en cours d'équipement.

Une génération chasse l'autre ! C'est aussi la règle pour les autobus. Commencée en 1977, la réforme des Standard *Berliet* s'achève en septembre 1981, après un dernier tour de piste sur le 84. Leur disparition ne soulève guère de regrets, l'entretien de ces bus ayant toujours été délicat. En 1979, les premiers SC10 U partent à la casse. D'autres sont transformés en voitures-école, pour le Centre d'instruction des Lilas, ou bien revendus à des particuliers par l'Atelier central. Plus de 3 500 Standard roulent aujourd'hui sur le réseau RATP.

(5) Voir *Entre les lignes* n° 68, p. 25.

(6) Voir *Entre les lignes*, n° 87, pp. 4 et 5.

(7) Dans l'été 1980, *Saviem* et *Berliet* avaient fusionné pour donner naissance à *Renault Véhicules Industriels* (RVI).



Standard restylé, première version : cherchez la couleur manquante...



Après la réforme, certains Standard recommencent une seconde carrière.

Standard :

l'âge de raison

Malgré, leur nombre ils ne font presque jamais parler d'eux. Le Standard est désormais un bus « au point » !

De 1965 à 1985, la Régie a réceptionné 6 160 autobus standards, dont 5 384 SC10 U. Les dernières livraisons s'échelonnent jusqu'en 1989 voire 1990. L'une des dernières commandes devrait concerner une centaine de voitures à plates-formes pour les lignes les plus touristiques de Paris. Compte tenu de la durée de vie moyenne de ces autobus, la réforme des derniers standards interviendra au début du XXI^e siècle. Les descendants d'« Archibus » (8) tiendront alors le haut du pavé et l'on évoquera peut-être l'idée d'un R312 restylé.

La roue tourne !

Christian CHAUMEREUIL

(8) Voir *Entre les lignes* n° 90, p. 6.

TN 4H, version « Paris »

- **Longueur :**
9,76 mètres.
- **Largeur :**
2,35 mètres.
- **Hauteur :**
3,11 mètres.
- **Moteur :**
Renault, 4 cylindres, 58 chevaux.
- **Poids à vide :**
7,4 tonnes.
- **Capacité :**
50 places dont 41 assises.



Joyeux anniversaire !

Il y a juste cinquante ans, les Parisiens découvraient un nouvel autobus : le TN 4H. Construit sur un châssis *Renault*, le bus était équipé d'une carrosserie en bois et alliages légers fabriquée par l'Atelier central de Champignonnet. Avec ses cinq grandes baies vitrées, sa toiture arrondie, sa petite plate-forme arrière, ses garde-boue enveloppants et son capot moteur noyé sous le poste de conduite, le TN 4H avait une allure résolument moderne... pour l'époque ! Mis en service le 9 mars 1936 sur la ligne 91 (Gare Montparnasse - Bastille), le TN 4H fut réalisé en 970 exemplaires (410 exemplaires en version « Paris » avec plate-forme ouverte et 560 exemplaires en version « Banlieue » avec plate-forme fermée). Cette commande massive, livrée en deux ans, permit à la STCRP (Société des Transports en Commun de la Région Parisienne) de supprimer rapidement les dernières lignes de tramways de son réseau. Les TN 4H terminèrent leur carrière le 21 janvier 1971 sur la ligne 21 (Gare Saint-Lazare - Porte de Gentilly). La RATP a conservé 4 TN 4H qui servent pour des voyages spéciaux (voir *Entre les lignes* n° 69, pp. 4 et 5).

C. C.



LIGNE A

La ligne A du RER est actuellement, avec plus de 720 000 voyageurs par jour ouvrable, en tête des lignes RATP par son trafic.

Depuis la mise en service du tronçon central reliant Auber à Nation en 1977, son succès n'a cessé de croître.

Aidez-vous

La médaille a son revers et l'exploitation de la ligne est difficile. Les trains sont parfois bondés, des incidents techniques retardent les rames... tout comme le comportement de certains voyageurs. Sans rejeter sur eux toutes les responsabilités, vouloir monter dans un RER prêt à partir, forcer le passage alors que les voyageurs de la rame ne sont pas descendus, etc., n'arrange pas les choses, bien au contraire. Les trains stationnent plus longtemps et les retards s'accumulent.

De son côté, la RATP met techniquement tout en œuvre pour améliorer le fonctionnement de la ligne. Le SACEM prévu pour septembre 1987 en est un des exemples. Les remèdes seront-ils suffisants pour guérir cette enfant chérie du public (voir *Entre les lignes* n° 79) ?

Le pari est déjà audacieux. Si, en plus, les voyageurs, par leur attitude aggravent la situation. Pourra-t-il jamais être gagné ?

Le comportement des voyageurs de cette ligne n'est bien sûr pas pire qu'ailleurs. Mais elle est aux heures de pointe à la limite de la saturation. Le moindre retard entraîne un temps de stationnement supérieur aux 50 secondes prévues et les conséquences sont dramatiques.

Que les voyageurs sachent qu'ils ont un rôle à jouer, c'est important et c'est ce que la RATP entreprend aujourd'hui sur le thème « RER coincé, je suis bien avancé ».



RER COINCÉ, JE SUIS BIEN AVANCÉ!

DU RER

Adieu retards ?

RER
COINCÉ
JE SUIS
BIEN
AVANCÉ

Une campagne a eu lieu en avril sur toute la ligne. Des affiches sur les quais, complétées par des affichettes dans les trains invitaient les voyageurs à plus de discipline. « Il descend, je ne monte pas », « le RER sonne, je ne monte plus ». Des dépliants informaient les voyageurs sur la ligne, ses problèmes et les solutions envisagées d'ici 1988.

Les agents ont été associés à l'opération. Matin et soir, dans le sens principal de la charge, un agent de maîtrise et des stagiaires TUC veillaient à la discipline des voyageurs et leur enseignaient les « bonnes manières ».

Les résultats de cette campagne, il est encore trop tôt pour les mesurer. Sur le principe, chacun s'accordera à reconnaître que la campagne témoigne d'une volonté légitime de la RATP. Dans la pratique, ne trouvera-t-on pas toujours ces quelques voyageurs toujours pressés qui, en « prenant au vol » leur RER, retardent tout le monde ? Sont-ils convaincus que... force et rage ne font que longueur de temps... Rien de sert de courir, il faut partir à point.

Sylvie FRECHARD

Stop !
je ne monte plus

Par ailleurs, une exposition itinérante animée par des agents de maîtrise a sillonné les grandes gares parisiennes. Expo d'un genre nouveau puisqu'outre des panneaux informatifs plus traditionnels des vidéo-clips montraient justement « ce qu'il ne faut pas faire ».

Point fort de l'exposition, un tableau de contrôle optique visualisait la partie centrale de la ligne A. 5 scénarii étaient envisagés : 2 en situation normale, 3 lorsqu'il y a des perturbations avec toutes leurs conséquences – stationnement des trains à quai, sous tunnel. Normalement, à l'heure la plus chargée, 24 trains circulent à 46 km/h. Lorsqu'il y a incident, la vitesse peut tomber à 41 km/h... les conditions de transport se dégradent et 21 trains seulement circulent.

Les usagers de la ligne qui se sont penchés sur cette maquette de simulation ont pu mieux comprendre une situation qui, jusqu'à présent, leur occasionnait parfois retards et grogne.



RATP-CFA

La bataille du RER

Le RER a été conçu à l'origine pour créer des liaisons rapides entre les villes nouvelles et le centre de Paris. Il devait aussi soulager les grandes gares parisiennes et le métro.

La ligne A, par les quartiers qu'elle dessert, a un très fort trafic, aujourd'hui proche de la saturation. Demain, sa progression continuera. Au cours des années 90, le trafic pourrait atteindre 65 000 voyageurs entre Châtelet et Auber.

En septembre 1987, la mise en place du SACEM (Système d'aide à la conduite, à l'exploitation et à la maintenance) est une première réponse. Les rames du RER se succéderont à deux minutes d'intervalle, soit 30 trains à l'heure de pointe sur le tronçon central.

Il ne pourra toutefois faire face à lui seul à une poursuite de la progression du trafic. Trouver une solution à plus long terme est une nécessité, une priorité... Elle est sans doute synonyme d'investissements lourds. Un des problèmes importants est d'éviter le passage par Châtelet-Les Halles des voyageurs en provenance de Gare du Nord et souhaitant se rendre dans les quartiers d'affaires Opéra et Saint-Lazare. On pourra y parvenir par :

– la réalisation d'une nouvelle ligne directe de métro automatique entre Gare du Nord et le quartier Auber-Saint-Lazare. Ces 3,3 km supplémentaires permettraient une liaison rapide entre le nord de la capitale et le centre des emplois tertiaires. Les voyageurs n'emprunteraient alors plus successivement les deux lignes du RER : B pour aller à Châtelet-Les Halles, A pour se rendre à Auber ;

– la déviation de la future ligne D du RER par Auber. Elle traverserait alors Paris par l'itinéraire Gare du Nord-Auber-Châtelet-Gare de Lyon. C'est une solution plus onéreuse, mais qui résout totalement le problème de la ligne A.

Aucune décision n'est prise aujourd'hui. Les études se poursuivent. L'objectif est que le RER retrouve la qualité de service qui a fait son succès. Elle court. Elle court la banlieue... un peu moins après 1988.

S. F.

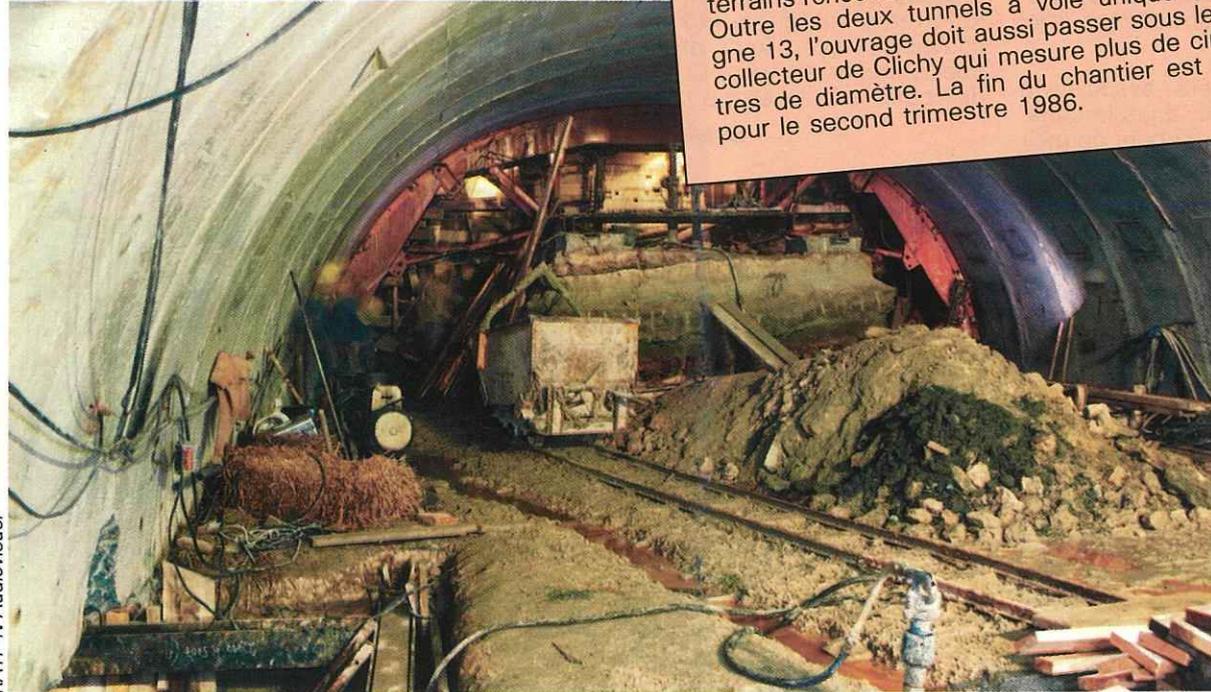


ECOM

La ronde des chantiers

Nous voici repartis pour un deuxième tour de piste sur la trace des « castors » de la direction du génie civil. Ce mois-ci, nous ferons étape avenue de Clichy, à Nanterre et place Saint-Michel, trois chantiers placés sous le signe du RER.

Christian CHAUMEREUIL



RATP-N-Audiovisuel

RATP-N-Audiovisuel

Nanterre-Université : le chaînon manquant

Dans dix-huit mois environ, les trains desservant la ville de Cergy-Pontoise traverseront Paris grâce à la ligne A du RER. A l'automne 1988, les trains desservant Poissy suivront le même chemin. L'interconnexion Ouest entre la SNCF et la RATP deviendra ainsi une réalité qui facilitera les déplacements de dizaines de milliers de banlieusards (voir *Entre les lignes* n° 61, pp. 34 et 35). Les trains emprunteront alors un nouveau raccordement de 1 400 mètres situé entre les gares de Nanterre-Université et de Nanterre-Préfecture.

Engagés le 23 novembre 1984, les travaux de construction de ce raccordement se poursuivent activement. Après un bref parcours souterrain d'environ 500 mètres, à la sortie de la gare de Nanterre-Préfecture, la ligne débouche à l'air libre le long du remblai de la future autoroute A14. Elle enjambe ensuite le boulevard des Provinces-Françaises et les deux voies RATP de la ligne Saint-Germain, avant de rejoindre les voies SNCF de la ligne de Cergy au-delà de la gare de Nanterre-Université.

La RATP réalise les 900 premiers mètres de ce nouveau raccordement. Le gros œuvre des ouvrages souterrains est presque achevé. Dans un mois, les travées du pont-rail de 150 mètres, au-dessus du boulevard des Provinces-Unies et de la ligne de Saint-Germain, seront mises en place. Une opération délicate et spectaculaire...

L'ensemble des travaux sera terminé en septembre 1987. Grâce à ce petit maillon de quelques centaines de mètres, la ligne A du RER aura grandi de plusieurs dizaines de kilomètres. Interconnexion oblige !

Le débouché des voies se fait le long du remblai de la future autoroute A14.

RATP-N-Audiovisuel

Saint-Michel : du travail à la petite cuillère

Entrepris en septembre 1982, les travaux de la gare Saint-Michel* avancent rapidement... Ou du moins à un bon rythme, compte tenu des conditions particulières dans lesquelles se déroulent le chantier.

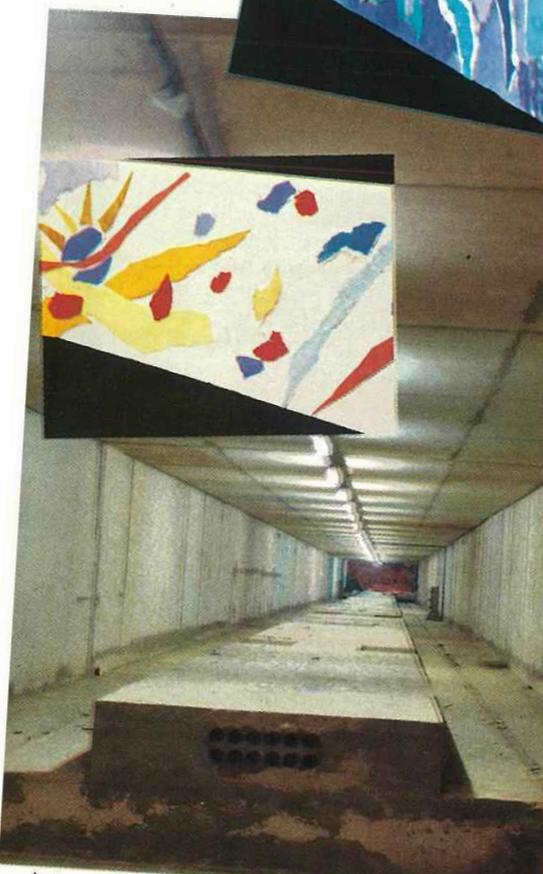
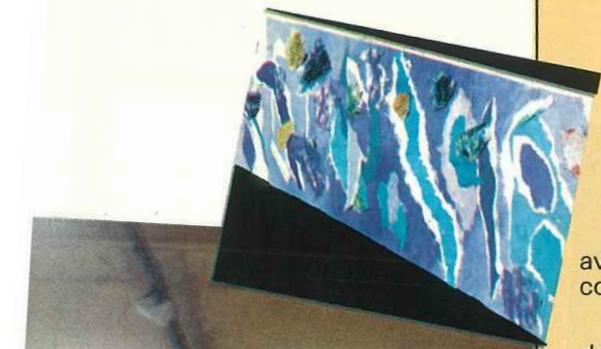
Le couloir de correspondance avec la station Cluny, situé sous la rue de la Harpe, est entièrement construit. La décoration sera exécutée par Claude Maréchal. Agé de soixante ans, C. Maréchal est le lauréat du concours de décoration lancé fin 1984 par la Région Ile-de-France et organisé par la RATP. C. Maréchal est connu comme peintre mais aussi comme sculpteur au laser. Il a réalisé une grande fresque dans un CES de la ville de Saint-Cloud. Pour le couloir de la rue de la Harpe, C. Maréchal a imaginé une autre fresque qui évoque les couleurs et les paysages de l'Ile-de-France. En jouant sur les reflets d'un mur à l'autre, C. Maréchal espère créer un effet d'espace et de profondeur. La salle des échanges, construite sous les voies de la ligne C du RER, sera décorée de la même manière. La fresque s'inspirera des forêts et des lumières de notre région. C. Maréchal espère ainsi « lutter contre l'atmosphère angoissante du monde souterrain ». Couvrant près de 600 m², les fresques en émaux de Venise seront réalisées par petits morceaux dans l'atelier de l'artiste et assemblées sur place. Un travail déconseillé aux étourdis !

La construction des ouvrages de liaisons (couloirs, « gaines » de passage des escaliers mécaniques) entre les quais de la ligne B et la salle des échanges se heurte à de nombreuses difficultés techniques. La mauvaise qualité des terrains oblige à redoubler de précautions. De nombreuses injections de gel de silice et de bentonite (une argile spéciale) permettent de consolider un sous-sol pour le moins fragile. A l'automne dernier, on a même congelé les terrains sous le petit bras de la Seine afin de « creuser dans du dur ». Quatre-vingts ans plus tôt, Fulgence Bienvenüe avait utilisé une technique analogue pour construire le tunnel de la ligne 4.

Périodiquement, les archéologues reviennent visiter le chantier de la gare Saint-Michel. La liste des trouvailles continue à s'allonger**. Entre les vestiges du passé, les fondations des vieux immeubles du quai Saint-Michel et les terrains instables du lit de la Seine, le travail des terrassiers nécessite précision et minutie. C'est du décapage à la petite cuillère plus que du déblaiement à la pelle ! Ultime précaution, les débouchés sur les quais RER seront réalisés en dernier, pour éviter de noyer la ligne B en cas d'une brusque arrivée d'eau...

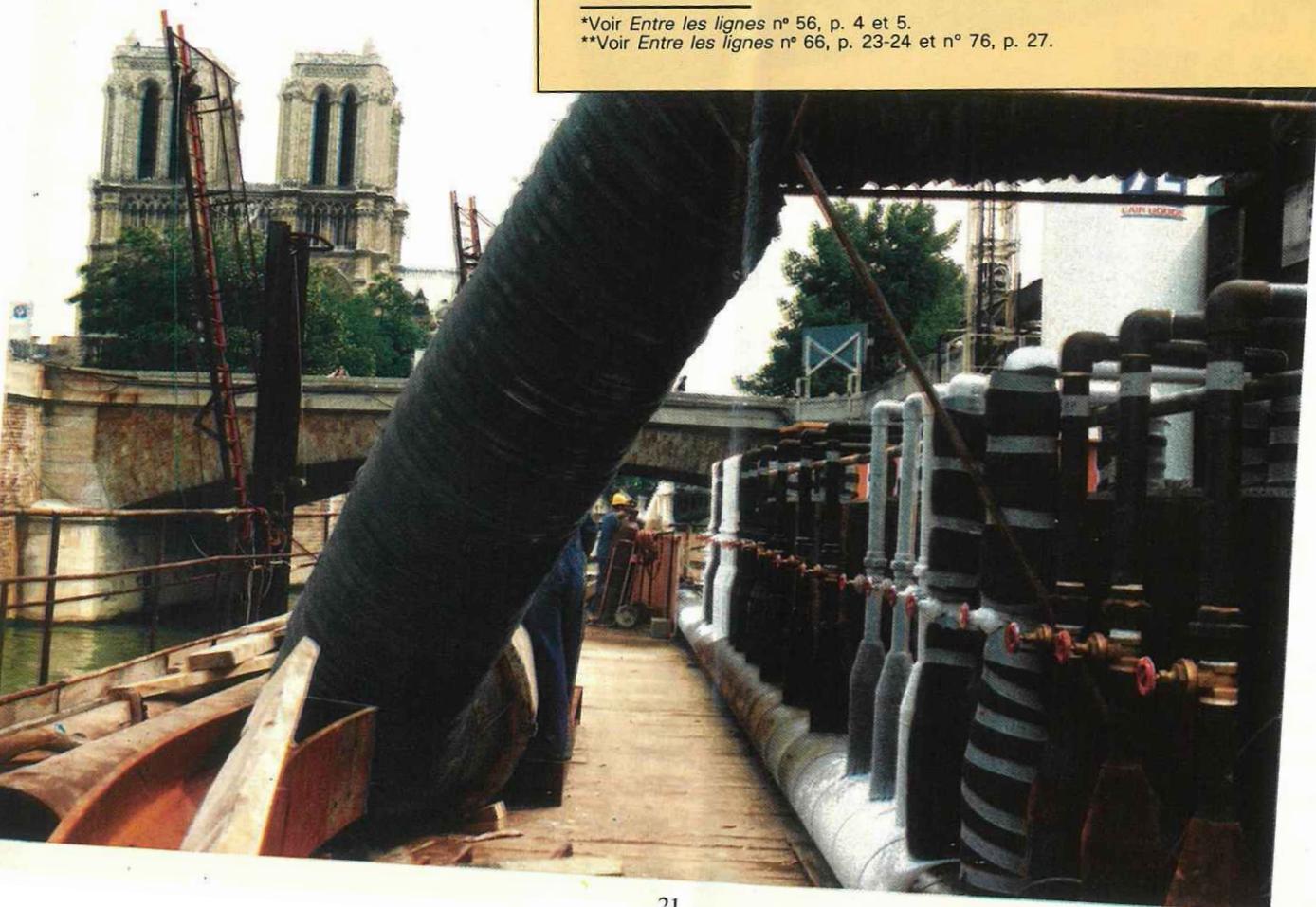
*Voir *Entre les lignes* n° 56, p. 4 et 5.

**Voir *Entre les lignes* n° 66, p. 23-24 et n° 76, p. 27.



▲ Le couloir de la rue de la Harpe : laisse béton !

▼ Un frigo à deux pas de Notre-Dame pour congeler les terrains sous la Seine.





200 agents ont pu vivre, en film, à l'heure des navettes spatiales

VŒUX : LE FIL D'ARIANE

La communication...

... C'est un peu l'histoire mille fois entendue : « des-gens-qui-ne-disent-pas-bonjour-même-dans-l'ascenseur », racontée par quelqu'un qui ne dit jamais bonjour. C'est aussi celle de « l'œuf ou la poule », quelqu'un doit bien commencer. Cette année, la RATP n'a pas présenté ses vœux aux voyageurs par seule voix d'affiche, mais par l'intermédiaire des agents de station, des machinistes, d'autres agents. Pour favoriser cette rencontre, un jeu : « Faites vos vœux ».

Au résultat, 300 000 voyageurs ont répondu à ces vœux, accepté le message, ce qui est énorme, au dire des spécialistes.

Le secret a été sans nul doute le contact établi, une reconnaissance réciproque de l'importance de chacun dans le service, l'échange d'attentes et de compétences.

Cela devait se fêter.

Avec les voyageurs, d'une part, dont 1 000 ont reçu un cadeau.



Avec les agents dont 200 ont pu rencontrer Michel Rousselot et les directions de leurs réseaux, au petit déjeuner d'abord, puis dans la salle de projection de la Géode, à La Villette, le 15 avril.

S'il est utile que circulent notes de service et directives, ce type de rencontre permet aux préoccupations de chacun d'être échangées, comprises ou admises en direct, ce qui n'est pas toujours facile.

Tous les interlocuteurs de la communication étaient là puisque avaient été invités des journalistes et les gagnants des premiers prix du concours : destination l'île de Madagascar pour voir la comète de Halley, et Kourou en Guyane pour un lancement de la fusée Ariane.

... Comme pour montrer que les espaces de la communication, de la compréhension, sont infinis.

Jacques MARION

« Les traditions se perdent » dit-on souvent. Quand on voit le résultat de certaines, on peut penser qu'elles feraient bien de ne pas se retrouver. A regarder de plus près le résultat pour la RATP, pour en faire un article, on découvre aussi qu'on se perd, parfois, dans les traditions.

Quand il s'agit de traditions et d'étudiants, la presse se fait bienveillante. Chacun retrouve sa jeunesse (pas assez ?) dissipée avec nostalgie. Ah ! S'il s'était agi de... (1), beaucoup se seraient indignés du bilan policier : 15 vérifications d'identité. Œufs pourris, farine, fumigènes, voitures repeintes ou badigeonnées de colle, blessés... vive le monôme ! Pour la Régie, et notamment le réseau d'autobus, on a l'habitude, même si on ne s'habitue pas. Le rapport journalier du 4 mars fait le bilan.

32 lignes d'autobus parisiens (sur 56) ont été concernées par des déviations, interruptions, exploitation en deux tronçons, terminus reportés, etc. Ajoutons un certain nombre de panneaux publicitaires enlevés, des extincteurs extraits des voitures et disséminés dans la rue...

Comme le dit un « à peu près » estudiantin, si c'est un car-naval, il faut que le car-nage...

Ajoutons 3 glaces brisées sur la ligne 27, et une glace de porte sur la ligne 75.

Ajoutons plusieurs voyageurs dont les vêtements ont été souillés par les œufs ou la farine, et ceux qui ont été évacués par les fumigènes.

Ajoutons une voyageuse blessée à la tête par les manifestants sur la ligne 96 et soignée à Cochin.

Ajoutons un machiniste frappé par les manifestants, blessé à la tête et soigné à Cochin sur la ligne 86. Sur sa voiture, deux glaces de porte déboîtées.

Heureusement encore qu'à partir de huit heures, les parties les plus mobiles (panneaux latéraux et plaques d'indice de ligne) avaient été enlevés. Plusieurs machinistes des lignes 21, 27 et 86 ont cessé le travail en signe de protestation.

Voilà pour le bilan des manifestations, sans rien expliquer de la cause.

« Monôme » est personne



Des plaisanteries « fines » lourdes de conséquences, pour les voyageurs, les agents et le matériel.



Erreur de date ?

La seule justification de ce mardi 4 mars serait la tradition du « carnaval de la mi-carême » écrivent tous les journaux, c'est-à-dire qu'on mélange des traditions à caractère religieux et des festivités qui n'en ont pas la nature. Prenant alors le calendrier, vous vous apercevez que la mi-carême « tombe » le jeudi 6 mars. Le seul recours pourrait être dans ce cas le dictionnaire (2) pour séparer le bon grain de l'ivraie.

Les ennuis commencent alors.

Carême : période de quarante jours avant Pâques. Pâques 86, c'est le 30 mars. Quarante jours avant, c'est le mardi 18 février. Dans le calendrier, Carême est signalé le dimanche 16 février. Ça commence mal.

Mi-Carême : vingt-troisième jour de carême, ce qui n'est pas vraiment le milieu. Selon qu'on part du 16 ou du 18 février, ce sera le lundi 10 ou le mercredi 12 mars. Pas le mardi 4 mars ni le jeudi 6 mars.

Carnaval : temps destiné aux divertissements depuis le jour des Rois ou Épiphanie jusqu'au mercredi des Cendres (12 février).

Mercredi des Cendres : premier jour du... carême.

Mardi gras : dernier jour du Carnaval, c'est-à-dire mardi 11 février, mardi signifiant : jour de mars.

Il n'est donc pas étonnant qu'à les mélanger, les traditions se perdent, et n'aient plus de sens, même dans le calendrier. Une mise au point tomberait à point nommé, « comme mars en carême ». La situation actuelle, blême et triste, a bien une « face de carême » : elle nous fait redouter les œufs et la farine du début du carnaval, le 5 janvier, au 12 mars. Au fait, pour vos roulements, toujours selon le dictionnaire, mardi est le troisième jour de la semaine.

Espérons que vous avez passé un bon week-end de Pâques (lundi compris), qu'on détermine comme le premier dimanche suivant la pleine lune qui suit l'équinoxe de printemps.

Jacques MARION

(1) Vous pouvez choisir le type de manifestation.
(2) Quillet-Flammarion 1980 pour ces recherches. Il est évident que si l'on considère uniquement le calendrier des fêtes religieuses, l'erreur n'est pas possible.

La Chronique du Conseil

Notamment à l'ordre du jour de la séance du Conseil d'administration de la RATP du 28 février dernier, deux débats d'orientation : la politique d'autobus, politique des dépôts et l'intégration des modes de transport.

Autobus : politique de matériel politique des dépôts

Le Président a rappelé qu'il s'agit là de la politique d'autobus au sens global du terme. C'est-à-dire la volonté de développer réseaux, services offerts et trafic conformément aux orientations arrêtées par le conseil d'administration de juillet 1984 et à divers documents élaborés par l'entreprise et la direction du réseau routier. Les politiques de matériel roulant et de dépôts s'inscrivent bien dans ces orientations de développement et les actualisent.

Plusieurs administrateurs auraient préféré un large débat sur la politique des transports en Région Ile-de-France et en particulier sur le développement du réseau d'autobus. Ils déplorent le côté purement technique du dossier, limité à deux seuls aspects : matériel roulant et dépôts, et l'absence d'éléments financiers.

L'augmentation des coûts constatée lors du passage de l'autobus standard à l'autobus articulé conduit plusieurs administrateurs à souhaiter que le développement de ce matériel soit envisagé avec prudence, dans une perspective de diversification du matériel roulant. Le coût d'investissement et de fonctionnement de l'autobus futur incite également à un examen attentif des prix de revient qui ne doivent pas devenir un frein à la commercialisation de ce véhicule qui présente par ailleurs des progrès techniques très intéressants.

La politique envisagée concernant l'implantation des dépôts semble largement appréciée. En revanche, un effort doit être entrepris en vue de mesurer les besoins effectifs de transports et de les satisfaire. Il faut créer un maillage du réseau d'autobus assurant des ra-

battements systématiques sur les grands axes du réseau ferré et une diversification des moyens pour répondre à la diversité des besoins.

Michel Rousselot précise que le choix du matériel n'est pas encore défini. Le problème essentiel demeure la place réservée à l'autobus articulé pour laquelle il manque encore quelques éléments de décision. En tout état de cause, la politique de dépôt devra permettre de faire face aux nouveaux besoins de capacité et appelle des décisions rapides. Les nouveaux remisages seront ensuite mis en œuvre en concertation avec le personnel.

En conclusion du débat, le Président demande que l'on maîtrise les coûts, tout en diversifiant le matériel. Il note que des progrès sont encore à réaliser sur les autobus articulés afin de réduire leurs coûts d'exploitation tout en prenant mieux en considération les demandes des usagers quant aux fréquences. De plus, ce type de matériel ne doit pas être envisagé systématiquement mais demeurer d'une utilisation spécifique pour la desserte de lignes particulières.

Il souligne la nécessité évidente de s'engager dans une analyse des besoins de transports et estime par ailleurs que la RATP, entreprise publique, doit donner la préférence à des solutions privilégiant l'emploi industriel. Enfin, il insiste sur l'importance de la concertation.

Intégration des modes de transport

Certains administrateurs estiment que l'on peut et que l'on doit agir vite, compte tenu de la relative faiblesse des moyens nécessaires, notamment en matière de personnel. Les plus grands efforts doivent être faits pour l'information des voyageurs. D'autres plaident en faveur de la prise en compte des déplacements nouveaux dus à l'amélioration des réseaux, de la fréquentation des parcs de dissuasion qui doit être

encouragée, de la construction de nouveaux parcs devant faire l'objet d'études préalables sérieuses.

De nombreuses propositions ont été avancées : création d'un titre de transport unique pour tous les modes de transport, remboursement du supplément P+ comme de la carte orange elle-même, publication de fiches de renseignements par ligne, informations par Minitel, formation des agents à l'information multimodale, conception de tableaux de contrôle optique de la marche des autobus, indication des temps d'attente aux arrêts, construction de terminus routiers en rond, système de bus à la demande, etc.

Le chef de la mission de contrôle économique et financier a souligné que tous ces aménagements ne devaient pas entraîner d'augmentation de la participation de l'État et des collectivités publiques. Le Président s'est déclaré très intéressé par les diverses propositions qui seront examinées par les services concernés.

Décisions de gestion

Commande de matériel roulant pour le tramway Saint-Denis - Bobigny.

Le Président précise qu'en application d'un protocole signé en 1975 entre le gouvernement et le constructeur, une rupture de la continuité des fabrications chez celui-ci entraînerait une majoration des coûts de 4,5 % tant pour la RATP que pour le réseau de Grenoble. La construction des éléments destinés à celui-ci n'ayant pas pris de retard, la RATP doit pouvoir passer commande plus rapidement que prévu lors de la préparation du budget d'investissement 1986.

À la suite d'une large discussion, un consensus, encouragé par une lettre reçue du ministre de l'Économie et des Finances, s'est réalisé sur la proposition de soumettre dans les meilleurs délais au comité du FDES une modification de la répartition des autorisations de programme et, si la décision est positive, de présenter une lettre d'intention de commande et un projet de marché au Conseil d'administration dans sa séance du 25 avril.

Désignation des représentants de la RATP à la société *Transcommunication*.

La désignation des représentants de la RATP au Conseil d'administration de la société anonyme *Transcommunication* a été adoptée à l'unanimité. La RATP y sera représentée par son président Claude Quin, son directeur général Michel Rousselot (ou son représentant) et par MM. Cochet, Fauchoux et Banaszuk.

Les transports changent de ministre

Ministre de l'Équipement, du Logement, de l'Aménagement du Territoire et des Transports : M. Pierre Méhaignerie. Agé de 46 ans, ingénieur agronome de formation, M. Méhaignerie a été secrétaire d'État, puis ministre de l'Agriculture entre 1977 et 1981. Il était député-maire de Vitré (35) et président du Conseil général d'Ille-et-Vilaine au moment de sa nomination.

Ministre délégué auprès du ministre de l'Équipement, du Logement, de l'Aménagement du territoire et des Transports : Monsieur Jacques Douffiagues. Agé de 45 ans, formé à l'École Nationale d'Administration, il a été chargé de mettre en place le Fonds d'aide à l'équipement des collectivités locales avant d'entrer en 1976 au cabinet du secrétaire d'État à la Formation professionnelle. Il était député-maire d'Orléans (Loiret) au moment de sa nomination.



Pierre Méhaignerie



Jacques Douffiagues

Ministère de l'Équipement

Ministère des Transports



RATP - CPA

Des matins qui chantent : le groupement Aurore

Vous avez quelques talents de comédien, soliste ou choriste. Plus simplement, vous souhaitez rencontrer des hommes et des femmes pour lesquels horizon et lendemain ne signifient pas uniquement travail et famille. Vous voulez réaliser des costumes ou des accessoires de scène... venez grossir les rangs du groupement artistique Aurore.

Créé en 1934 par Gaston Martin, son nom provient de l'attachement de son fondateur : le dépôt de Point du Jour. Du point du jour à l'Aurore, ce n'est qu'une affaire de minutes... et d'années que les spectacles ont alertement traversées dans de grandes salles parisiennes. Il lui ont donné une réputation de sérieux et de qualité. Son président depuis vingt ans, Rémy Jollivet, nous a dit : « La meilleure publicité, c'est le bouche à oreille. Quand les gens viennent une fois, ils reviennent voir nos spectacles. »

C'est un grand merci qu'il faut dire aux 80 membres du groupement Aurore répartis en trois sections : comédie, art lyrique et variétés. Pour votre plaisir, ils consacrent bénévolement de nombreuses heures à concevoir et répéter des spectacles.

Le rideau vient de tomber sur la saison 1985-1986, mais dès à présent, il faut penser aux spectacles millésime 1986-1987. En novembre-décembre, ce seront des variétés, en février une comédie et en mars une opérette.

Bon courage aux interprètes et rendez-vous dans quelques mois pour les spectateurs !

Si vous voulez faire partie du groupement Aurore, vous pourrez obtenir tous les renseignements souhaités en écrivant au 44, rue des Maraîchers, 75020 Paris ou en téléphonant au 43.72.77.70, int. 9043.

S.F.

L'Expobus à la Légion... d'honneur

■ Du 17 au 21 mars dernier, l'Expobus de la RATP a accueilli les 400 élèves de l'école de la Légion d'honneur à Saint-Denis. Malgré la nature particulière du lieu, cette visite s'inscrivait dans le cadre « de l'action en milieu scolaire » menée par la RATP (voir *Entre les lignes* n° 88, pp. 9 et 10). Certes, l'ambiance était plus calme et plus studieuse que dans d'autres établissements (cadre oblige !), mais cela n'a pas empêché les élèves de poser de nombreuses questions.



RATP - Chabrol

Tramways d'hier et d'aujourd'hui

Le tramway. Il connut à la fin du siècle dernier un grand succès en Europe et Outre-Atlantique.

En 1855, le premier tramway circula dans Paris, reliant la place de la Concorde à Sèvres et Boulogne. Comme ensuite il n'y avait plus de rails, il changeait de roues à l'entrée du cours de la Reine et continuait jusqu'au Louvre comme omnibus. A la veille de la Première Guerre mondiale, la région parisienne comptait 923 km de lignes de tramways exploitées par différentes compagnies. Le réseau souffrit beaucoup de la guerre, son exploitation fut ensuite abandonnée dans les années trente.

Maintenant, on choisit à nouveau ce mode de transport sûr, non polluant et peu bruyant. Après Nantes et Grenoble, une ligne de tramway reliera en 1988 la préfecture de Bobigny à la gare de Saint-Denis en passant par La Courneuve et Drancy. Un tracé de 9 km.

Aujourd'hui – du 20 mai au 20 juin –, le service des relations extérieures (LE) et celui des projets de dévelop-

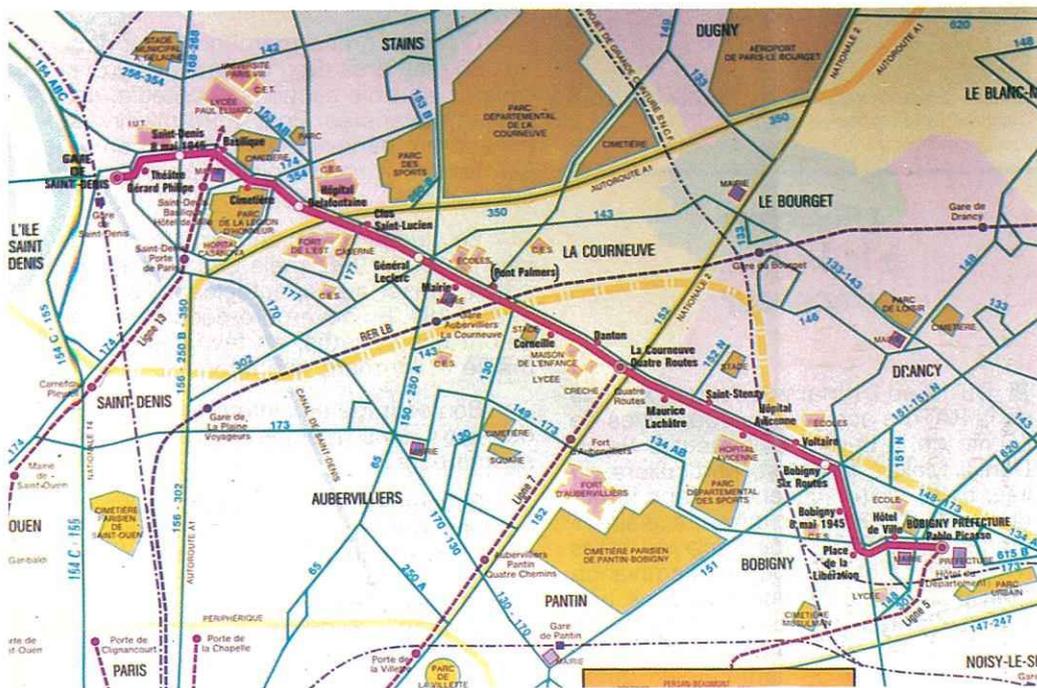


C'est au début du siècle, sur le quai des Grands-Augustins, le tramway est en pleine gloire.

pement du réseau (GP), avec la collaboration du Musée des transports parisiens, présentent en gare RER de Châtelet-Les Halles le tramway, celui qu'ont connu nos ancêtres, celui que nous emprunterons demain avec nos enfants et petits-enfants.

Deux services pour présenter un même projet. Plusieurs générations visiteront cette exposition. Certains se souviendront, d'autres découvriront un mode de transport qui connaît une seconde jeunesse, de nouvelles heures de gloire.

S. F.



La future ligne de tramway Saint-Denis-Bobigny.



Le tramway de Nantes.



La RATP s'est déjà associée aux internationaux de Roland Garros.

RATP - Marguerite

Tennis en direct

Faire encore mieux : après le succès des animations de l'an dernier autour des Internationaux de Roland-Garros, la RATP ne pouvait faire moins que mieux. Cela d'autant plus que le tennis conjugue l'engouement des spectateurs et la faveur de la télévision. Alors cette année, du 26 mai au 7 juin, la diffusion de matches enregistrés sera remplacée par du direct. Cette première sera possible grâce à un accord passé avec la Fédération Française de Tennis et TF1.

Douze stations seront concernées, cinq du RER et sept du métro, avec trois sortes d'équipements :

- Nation, Miromesnil, et Montparnasse : murs d'entraînement, murs d'images en direct, tableaux de résultats des simples dames et messieurs.

- Charles-de-Gaulle-Étoile, Châtelet, Gare de Lyon, Bastille, Porte d'Auteuil, Saint-Augustin, Trocadéro, Gare du Nord : murs d'images en direct et tableau de résultat.

- Auber : vous pourrez assister à des démonstrations sur un vrai court de tennis (simple) construit dans la station. Ces démonstrations seraient, en fait, des matches entre jeunes joueurs venant de différentes ligues, en vue de sélections par la FFT.

Ces animations, organisées par le service de la promotion du réseau ferré, devraient fonctionner tous les après-midi, sans que les horaires soient totalement fixes (direct oblige).

Pour leur bonne organisation, elles ont reçu le concours de plusieurs services de la Régie et notamment :

- RA, la manufacture, qui réalise les structures mobilières, le décor ;
- ST, la télématique, chargée des problèmes de réception audiovisuelle.

Outre la coopération de TF1 et de la FFT, plusieurs entreprises extérieures apportent leur soutien, notamment en fournissant le matériel (sol, jeux, filets, raquettes...).

Mais tout cela ne pourrait fonctionner sans la participation d'un certain nombre d'agents RATP pour diffuser

des informations et gérer les murs d'images et les résultats des matches.

A l'heure où sont écrites ces lignes, il est difficile d'apporter toutes les précisions. Cependant, « TUBE », le réseau de vidéocommunication, s'associera lui aussi à « l'événement Roland-Garros » avec ses 130 écrans dans 3 stations, en reprenant les « directs » de TF1 l'après-midi, et en axant ses magazines vidéo sur le tennis.

Par ailleurs, cette année encore, si les navettes de minibus ne sont pas reconduites, la boutique Chic et Choc et son camion seront au rendez-vous.

J. M.

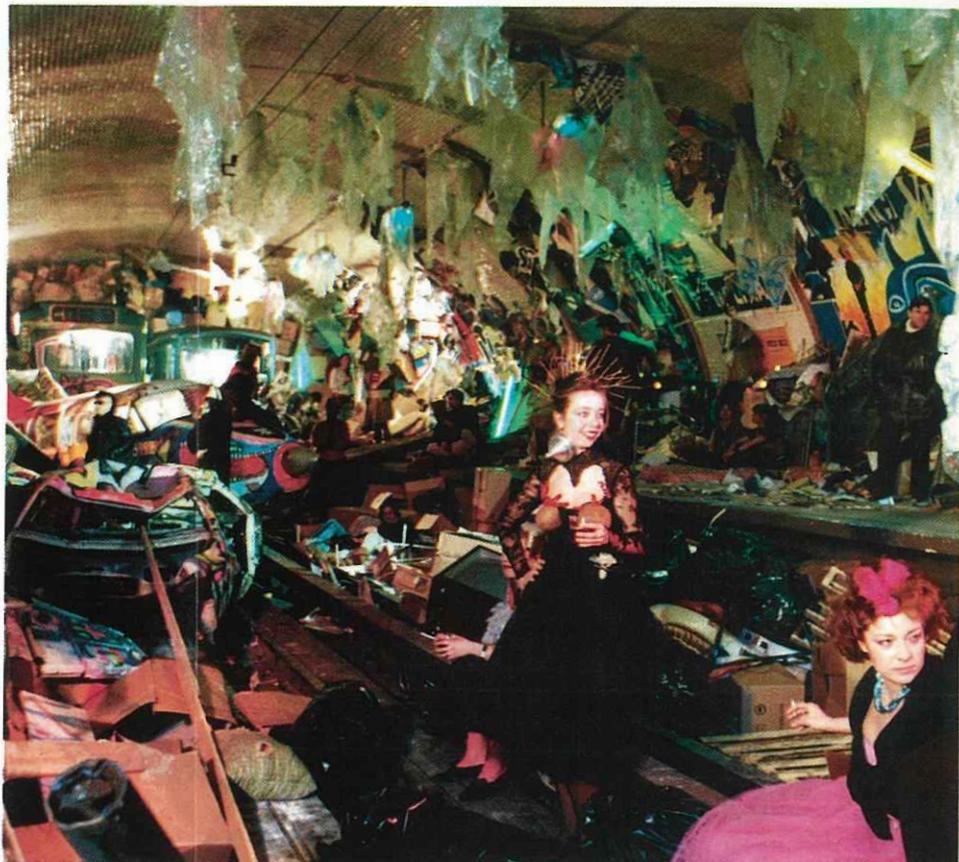


RATP - Marguerite

LES FRÈRES PÉTARD

Un titre choc pour le dernier film tourné par un quatuor infernal : Josiane Balasko, Valérie Mairesse, Gérard Lanvin et Jacques Villeret. Une production de Christian Fechner, sous la direction d'Hervé Palud pour un film dingue et très drôle. Les membres de cette joyeuse bande ne sont pas de méchants bougres, mais ne veulent plus de fins de mois plus que difficiles. Alors, l'objectif fixé, il faut maintenant l'atteindre... et tous les coups sont permis. A cette précision près : ils ne sont vraiment pas doués pour les affaires, les frères Pétards. Leur périple va les emmener jusque dans le métro à la Porte des Lilas - station désaffectée, transformée pour l'occasion en un local ahurissant pour « soirées branchées ». Bref, la station avait perdu son « look » habituel pour devenir décor irréel, mi-souk africain, mi-salle de concerts rock. Le tout dans une envolée de décibels... Il faut aller le voir pour le croire. Ne vous mettez pas en pétard... mais le film ne sortira pas sur vos écrans de cinéma avant le mois d'octobre.

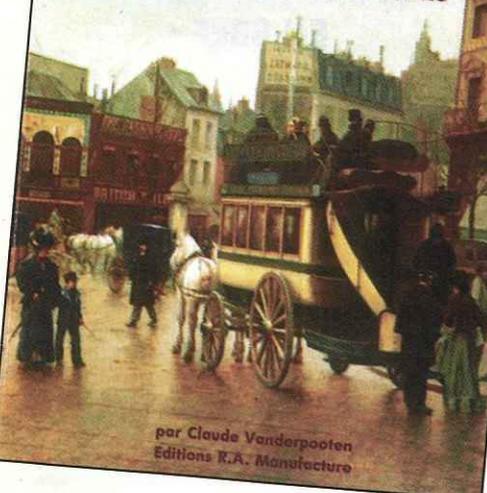
S. F.



DATA Minoli



L'ATELIER CENTRAL CHAMPIONNET de la C.G.O. à la R.A.T.P. L'aventure cachée des transports parisiens



par Claude Vanderpooten
Editions R.A. Manufacture

Lectures

L'Atelier central de Championnet aura-t-il un jour les honneurs d'un roman? L'aventure humaine et indus-

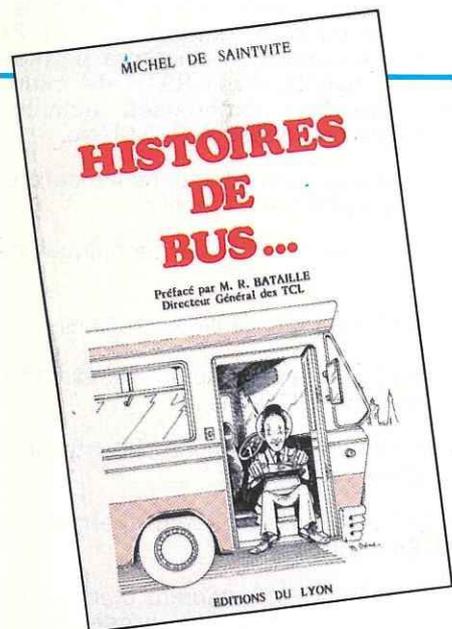
trielle qui s'y déroule depuis plus de cent ans le mériterait.

En attendant, le service RA vient d'éditer un petit livre de 120 pages noir et blanc sur les événements de sa vie jusqu'à la Libération du 25 août 1944. Cette étude de M. Vanderpooten présente de nombreux documents, témoignages et illustrations. *Entre les lignes* a utilisé cette étude pour vous parler du Centenaire de Championnet (n° 62, mai 1983).

Vous pouvez vous le procurer avec un chèque de 100 F auprès de :

RATP, M. Chézière, Bureau 113, Service de l'Atelier central, 34, rue Championnet, 75018 Paris.

J.M.



MICHEL DE SAINTVITE

HISTOIRES DE BUS...

Préfacé par M. R. BATAILLE
Directeur Général des TCL

EDITIONS DU LYON

C'est un livre d'un genre nouveau que nous propose Michel de Saintvite, conducteur de bus dans les transports en commun lyonnais. Une suite d'anecdotes cueillies sur le vif, de remarques, de réflexions sur la vie de tous les jours d'un conducteur de bus dans une grande métropole. Le témoignage respire l'authenticité.

Si vous voulez vous procurer cet ouvrage pour 60 F, port compris, adressez-vous à :

Michel Verdaux, 47, rue Pierre-Bouvier, 69270 Fontaines-sur-Saône.

Il vous l'enverra dès réception du paiement par CCP n° 589 21 T ou par chèque bancaire.

S.F.

La balance

Dans un récent numéro d'*Entre les lignes* (voir n° 88, p. 26), nous annonçons le prolongement de la ligne d'autobus 135B vers le quartier de l'Europe à Colombes. Dans le même temps, le terminus de la ligne 166 était déplacé de quelques centaines de mètres afin d'éviter le doublement des itinéraires. Cette décision devait provoquer une vive émotion chez les habitants du quartier de l'Europe. Début mars, une délégation a d'ailleurs rencontré les dirigeants de la RATP pour demander le rétablissement du 166 jusqu'à son ancien terminus. Aujourd'hui, une solution de compromis semblerait se dessiner, d'autant que la ligne 135B connaît un succès rapide (1 500 voyageurs/jour dans le quartier de l'Europe).

Cette péripétie locale, comme il s'en produit des dizaines chaque année, met en lumière les difficultés générales rencontrées pour élaborer une politique de desserte par autobus en banlieue parisienne. D'une part, il est difficile de faire changer les habitudes de transport des usagers, même si les solutions proposées sont en théorie plus pratiques. (Depuis le quartier de l'Europe, il est plus rapide d'aller à Paris avec le 135B qu'avec le 166.) D'autre part, il est délicat de se limiter à des montages comptables locaux (les dépenses sur le 135B sont en partie compensées par les économies sur le 166), sans tenir compte d'une dynamique financière globale à l'échelle du réseau bus. Presque un sujet de cours pour les modules d'économie du CPTA...

C.C.

France-RFA :

coopération à grande vitesse

Le 19 février dernier, une convention franco-allemande sur les transports guidés à grande vitesse a été signée à Munich. Elle prévoit la définition, la mise au point, l'industrialisation puis la commercialisation d'un nouveau système de transport guidé, urbain et suburbain. Ce nouveau système devra offrir une capacité de transport comprise entre 10 000 et 15 000 voyageurs/heure et une vitesse de pointe avoisinant les 200 km/h. Côté technique, deux options sont retenues : utilisation du moteur linéaire et conduite entièrement automatique.

Thyssen et Henschel, côté allemand, *Matra et Jeumont-Schneider*, côté français sont chargés de la conduite du projet. Ils seront assistés par l'INRETS* et la RATP. Cette convention, qui s'inscrit dans le cadre du programme *Eurêka*, devrait renforcer l'avantage technologique européen dans le domaine des transports terrestres à grande vitesse.

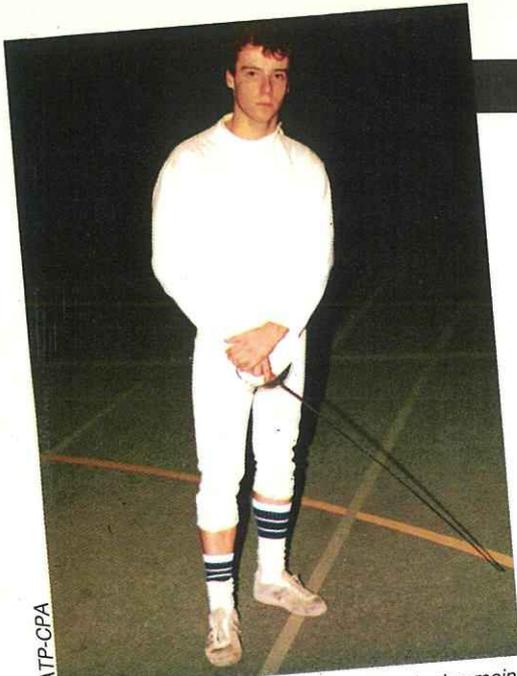
C.C.

(* Institut national de la recherche sur les transports et leur sécurité.

Contact TAA

A la suite de l'annonce parue récemment dans *Entre les lignes* (voir le numéro 89 p. 29), plusieurs personnes nous ont demandé les coordonnées téléphoniques de l'association afin d'obtenir des renseignements sur l'opération prévue l'été prochain au Burkina Faso.

Pour cela, nous vous conseillons de vous adresser à M. André Cothias - RATP direction du génie civil - bureau 908 - 21, boulevard Bourdon - 75004 Paris - Tél. (PTT) 48-04-21-21 poste 334 - (intérieur RATP) 22 334. Par ailleurs, le cliché ayant servi à illustrer l'article nous avait été fourni par Jean-Paul Van Loon, autre membre actif de TAA et collègue d'A. Cothias à la direction du génie civil. Nous l'en remercions vivement.



RATP-CPA

Hervé Carrillo : 8^e de la Coupe du Monde des moins de 20 ans au sabre.

PODIUM

Sous ce titre, chaque mois nous présentons un sportif ou une équipe de l'USMT qui s'est particulièrement mis en valeur au cours du mois écoulé.

Les responsables sportifs ne manqueront pas, nous espérons, de nous faire connaître ceux qui accomplissent des exploits.

Le n° 90 d'*Entre les lignes* n'ayant pas comporté de rubrique sportive, le Podium de ce numéro sera exceptionnellement double.

Patricia Petitbois, championne de France en salle sur 1 500 m. Il est toujours bon d'avoir un(e) Petitbois chez soi.

Depuis près de deux décennies, la famille Petitbois constitue un pilier de la section athlétisme. Tout particulièrement dans le domaine du sprint. Bernard, après André et Rémy, s'est fait remarquer au plus haut niveau parvenant notamment en 1980 en demi-finale du 200 m des JO de Moscou. Patricia, 23 ans, son épouse et jeune mère de famille, est devenue, le 26 janvier à Liévin, championne de France en salle sur 1 500 m en 4'25"5. Ce succès lui a valu d'être sélectionnée huit jours plus tard pour rencontrer la RDA et le Benelux. D'autres « Podium » sont prêts et l'attendent l'été prochain.

L'escrime ne paie pas ! Mais à l'USMT, elle rapporte... des médailles. L'équipe de sabre, 2^e des championnats de France juniors pour la deuxième fois consécutive et battue en finale 9 victoires à 7 par la même équipe que l'an passé, celle de Gisors. Une victoire sur Gisors et la première place s'imposent désormais en 1987.

De cette équipe émergent Hervé Carrillo, 18 ans et Pascal Jeanny, 20 ans, classés respectivement 8^e et 12^e de la Coupe du Monde des moins de 20 ans.

Hervé Carrillo, qui sera encore junior en 1987, obtient une excellente 14^e place sur 48 participants lors des championnats du monde des moins de 20 ans, le 23 mars à Stuttgart. C'est un espoir olympique de première grandeur de même que Pascal Jeanny, seulement remplaçant en Allemagne fédérale, mais dont la marge de progression semble importante.

EN BREF

L'Assemblée générale du club se tiendra le jeudi 24 avril à partir de 17 h 45, à la cafétéria de Bercy. Qu'on se le dise ! Une assemblée générale est toujours importante pour ceux qui désirent être tenus informés de la vie du club.

Le vote des adhérents pour le renouvellement du tiers sortant du Comité directeur est également important. Les affiches apposées un peu partout vous précisent les modalités pratiques de ce vote.

POUR MIEUX CONNAÎTRE L'USMT

Quelques jours avant l'assemblée générale du club, entre les 17 et 24 avril, une exposition itinérante permettra aux agents de la RATP de mieux connaître les nombreuses activités sportives pratiquées à l'US-Métro.

Rendez-vous donc dans les cafétérias du Comité d'entreprise :

- le 17 avril à l'école technique de Noisiel ;
- le 18 avril aux ateliers de Choisy ;
- le 21 avril au restaurant d'entreprise de la Porte d'Orléans ;
- le 22 avril au restaurant d'entreprise de Charonne-Vallès ;
- le 23 avril au restaurant d'entreprise de Bourdon ;
- le 24 avril au restaurant d'entreprise de Bercy. Exposition présente de 10 h 30 à 14 h 30 et le 24 avril, jour de l'assemblée générale, à Bercy, de 8 h à 20 h ;
- Les finales du Tournoi interne de pelote basque auront lieu au fronton de Berny, le dimanche 1^{er} juin.

- Tennis : Bernard Failliot se retirant de la présidence, Daniel Montel préside désormais aux destinées de cette section. Marcel Texier devient vice-président tandis que le secrétariat et la trésorerie sont assurés par Pierre Duguet et Annie Vela.

Basket : pas de changement et continuité pour cette section avec Alain Boutet, président ; G. Martin et J.-J. Poulain, vice-présidents. Le secrétariat est tenu par P. Geerstman et M. Brugger, la trésorerie par Patricia Pothier.



RATP-CPA

Patricia Petitbois : en 5^e position lors du 800 m du meeting international de Paris.

ÉCHO DES SECTIONS



CYCLO-TOURISME

Thierry Guilnard s'est adjugé le challenge hivernal attribué au coureur de cyclocross le plus constant dans ses résultats tout au long de l'hiver.



FOOTBALL FSGT

L'équipe seniors se qualifie pour les huitièmes de finale de la Coupe de France Auguste-Delaune, grâce à son succès (1 à 0) face à l'équipe Réal Bar, équipe du département de la Loire.



LUTTE

Les 22 et 23 février, aux championnats de France FFL, cadets et espoirs de lutte libre: 3^e place pour Philippe Lamothe (catégorie des 68 kg) et 5^e place de Fernando Gaspar (catégorie des 74 kg). Les juniors et seniors obtiennent la première place par équipe lors des championnats de Paris de lutte gréco-romaine, le 25 février.



SKI ARTISTIQUE

Encore un jeune qui promet dans une discipline qui « monte »: descente dans les bosses, ballet et saut; Mylène Burel, 14 ans, a participé aux concours nationaux des jeunes et s'y est remar-

quablement comportée. 6^e le 19 février à Val-d'Isère, et 4^e deux jours plus tard, à Courchevel.



SKI ALPIN

Belle saison pour Philippe Sartori, seul qualifié du club aux championnats de Paris de la Fédération française de ski.

Thomas Brichard, petit prodige de 9 ans, a fait une entrée remarquée dans l'équipe du Métro se classant 2^e du championnat FFS poussins. Sa carte de visite est déjà impressionnante et pleine de promesses pour les futures saisons: Chamois (slalom spécial) et Flèche de bronze (slalom spécial) et 11 mètres en saut à ski.



HOCKEY SUR GAZON

Si le hockey sur glace a l'honneur des médias, le hockey sur gazon est pratiquement ignoré. Pourtant, on compte près d'une centaine de pays possédant une fédération de hockey sur gazon.

A l'USMT, cette activité existe également. C'est d'ailleurs un sport de tradition au club; plus de 70 jeunes et moins jeunes le pratiquent.

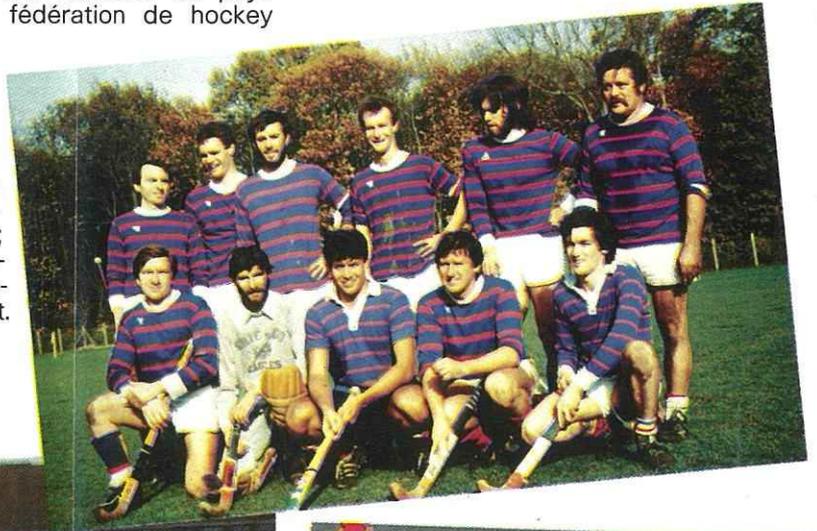
L'équipe première hommes évolue dans le championnat de Nationale II et occupe la 5^e place de la poule de 10 équipes. La réserve est également placée 5^e, mais dans le championnat national de III^e Division.

Parmi tous ces jeunes qui constituent les équipes, un espoir: Eric Fuhro, sélectionné en équipe de France juniors.

Chez les jeunes, les poussins, benjamins, minimes, garçons et filles participent aux championnats de l'Île-de-France. Les hockeyeurs en herbe représentent l'avenir de la section et permettent notamment de recréer des équipes juniors et seniors femmes qui étaient naguère l'orgueil de la section.

Une école de hockey fonctionne d'ailleurs à la Croix de Berny le mercredi, de 13 h à 17 h et le samedi, de 14 h à 18 h. Pour de plus amples renseignements sur cette section, Patrick Gilles, son président, sera heureux de vous les communiquer en l'appelant au 69-20-75-74 (entre 10 h et 18 h).

Gérard LUCHE



De très jeunes hockeyeurs et des moins jeunes en attendant des cadets, des juniors et des équipes féminines qui font actuellement défaut.

