

ENTRE Les lignes

JOURNAL D'INFORMATION DU PERSONNEL N° 39 JUILLET/AOUT 1979

ATELIERS : RAJEUNISSEMENT EN CHAÎNE

UN PARC FERROVIAIRE PLUS MODERNE

Le renouvellement du matériel roulant du métro a commencé en 1956 avec la mise en service des premiers trains sur pneumatiques de la ligne 11. A cette époque, le parc était constitué de 2 885 voitures qui dataient toutes de l'avant-guerre et même, pour un certain nombre, de la précédente avant-guerre : tel était le cas des voitures de l'ancien nord-sud, circulant sur la ligne 12. Le seul matériel de conception et de réalisation récentes était « l'articulé » introduit sur la ligne 13 entre 1951 et 1953 (100 voitures).

Aujourd'hui (au 1^{er} juin 1979), le parc métro et RER compte 3 981 voitures, soit un accroissement de l'ordre de 30 %. Le matériel ancien, avec 800 voitures du type Sprague-Thomson, ne représente plus que 20 % du parc du métro, et sa réforme sera totalement réalisée en 1982. Les automotrices Z, premier matériel de l'ancienne ligne de Sceaux, représentent encore 30 % du matériel RER : leur réforme sera effective en 1983-1984.

Au terme du plan d'entreprise 1980-1984, le parc, entièrement renouvelé et accru, atteindra 4 259 voitures dont 3 446 pour le métro et 813 pour le RER.

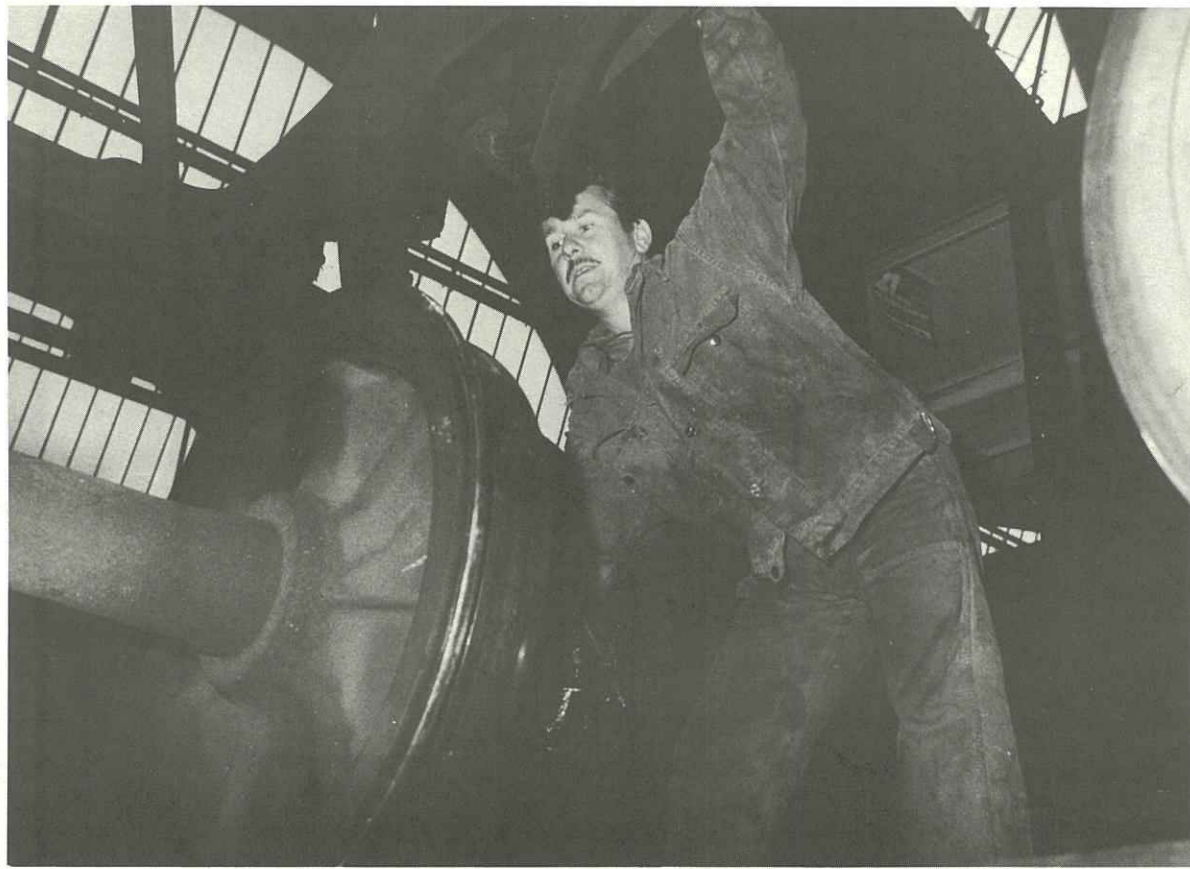
Le matériel roulant du réseau ferré se répartira alors, dans les proportions suivantes, entre quatre grandes familles de matériel :

- matériel sur pneumatiques, livré entre 1956 et 1974, en service sur quatre lignes (1, 4, 6 et 11) : 26 % ;
- matériel fer MF 67, livré entre 1967 et début 1978, en service sur cinq lignes (2, 3, 5, 9 et 12) : 43 % ;
- matériel fer MF 77, livré depuis le dernier trimestre 1978, en service sur les lignes 7, 8 et 13 : 27 %.

Il convient d'y ajouter le matériel articulé en service sur la ligne 10 : 3 %.

- matériel RER : type MS 61, affecté en totalité à la ligne A ; type MI 79, affecté à la ligne B et, en partie, à la ligne A, lorsque l'interconnexion sera réalisée, vers 1984, entre cette ligne et la ligne SNCF de Cergy-Pontoise.

Ce résultat aura été atteint au prix d'un effort financier et technique très important : certaines années, les réceptions du matériel roulant ont eu lieu à raison de un à deux trains par semaine. La RATP souhaite, à partir de 1984-1985, amorcer un processus de renouvellement plus régulier — vingt trains



Révision du matériel Sprague à l'atelier de Fontenay-sous-Bois

par an environ —, en commençant par le matériel articulé et le premier matériel sur pneumatiques. La charge des investissements, comme celle des ateliers, sera ainsi mieux répartie dans le temps.

UNE FONCTION ENTRETIEN PLUS IMPORTANTE...

La modernisation du parc, son rajeunissement, son importance numérique accrue et, bien entendu, l'évolution technique des matériels ferroviaires, ont commencé de transformer profondément la fonction entretien, tant au niveau de l'organisation que de la formation du personnel. Avant d'évoquer les principaux axes d'évolution, il est nécessaire de rappeler quelle est la mission du service d'entretien. Celle-ci consiste à maintenir le matériel dans un bon état de service, afin que l'exploitation dispose chaque jour du nombre de trains nécessaires. Cette fonction est exercée au sein du service du matériel roulant (FR), qui est également chargé des études de conception et de renouvellement du matériel : les deux aspects sont en effet interdépen-

dants dans la mesure où les caractéristiques qui auront été définies pour un matériel devront être prises en compte par l'entretien, tout comme il est nécessaire d'intégrer dans la conception même les principes généraux de l'entretien.

Le métro, service public, a toujours attaché une grande importance à la qualité de l'entretien : celle-ci détermine en effet la sécurité et le confort des voyageurs ; elle commande aussi la disponibilité des trains sans laquelle le réseau ne peut ni maintenir l'offre de transport au niveau le plus élevé, ni assurer au public un service régulier. Enfin, la fonction entretien est importante par ses incidences financières, qui ne se limitent pas à son coût propre ; la qualité de l'entretien en effet détermine la disponibilité du matériel et l'importance du parc de réserve : à ce titre, elle influence indirectement les coûts d'exploitation et les dépenses d'investissements.

... ET PROFONDEMENT RENOUELEE

L'introduction sur le réseau de matériels modernes, faisant appel à

des technologies de pointe et réparatis en quatre familles de caractéristiques différentes, impose de nouvelles méthodes d'entretien et un profond remaniement des ateliers.

un entretien plus espacé

L'objectif demeure d'obtenir de nouveaux gains sur les temps

d'immobilisation. Des résultats importants ont déjà été obtenus dans ce domaine, par rapport aux années antérieures à 1960, où les voitures devaient monter toutes les deux semaines à l'atelier pour un entretien d'une journée et tous les ans pour une révision de trois à quatre semaines. La conception des véhicules permet aujourd'hui un espacement beaucoup plus grand : une motrice moderne roule quatre fois plus de kilomètres qu'une motrice Sprague avant d'être soumise à une révision générale, c'est-à-dire à la remise en état complète des différents organes. Le pourcentage du parc de réserve a pu ainsi être abaissé de 15 à 10 % et l'on peut encore espérer le réduire de deux à trois points par des opérations de « rénovation limitée », la recherche de nouvelles peintures pour allonger leur cycle de refecton et, surtout, le développement de la « révision par organe » sur laquelle nous reviendrons dans un instant. On appliquera alors à l'ensemble du matériel le plan d'entretien suivant, au-delà de la surveillance permanente et des réparations d'avaries légères effectuées par les postes de visite des terminus :

- nettoyage complet tous les 15 jours (réalisé en heures creuses de l'exploitation) ;
- vérification de sécurité, environ tous les mois (1/2 journée) ;
- entretien approfondi, environ tous les deux mois (1 journée) ;
- révision limitée tous les 5 à 6 ans (1 semaine) ;
- révision générale après 10 ans (2 semaines) ;
- refecton des sols et peintures (entre 10 et 20 ans).

Suite page II



voir page II

Parez à virer...

II. — Un grain peut en cacher un autre

Si les « terriens » ont souvent l'occasion de constater un certain écart entre les prévisions météorologiques et la couleur du ciel, l'humeur de l'océan l'apprécie violemment. Que le froid surgisse, que de longs nuages fuligineux cavalcadent et s'enchevêtrent dans le ciel provoquant la pluie, et la mer alliée se métamorphose en enfer grisâtre et mugissant. Trois coups de vent « force 8 » en dix jours et ce sont les déferlantes qui courent sur les crêtes en soulevant des gerbes d'embruns glacés. Comment dans ce décor en furie ne pas être obligé, la mort dans l'âme on s'en doute, de changer de cap ? Le Nord, c'est-à-dire l'Irlande, l'Ecosse et la Norvège, ce sera pour une autre fois. Cap au sud-ouest !

Dans le calme de l'aube — il est cinq heures — le bateau s'ébranle dans le port de Bideford. La barre qui garde l'entrée n'est pas trop méchante et permet d'envoyer la grand-voile, puis le genois. Cette fois, ça y est, la liberté commence et d'abord celle d'embrasser d'un coup d'œil le champ de vagues que « Gulliver » va labourer au gré des quarts et des vigies pendant des mois.



« Gulliver » face aux Scilly

Voici Padstow, charmant petit village situé sur les berges de la rivière Camel, dont l'estuaire est fermé par la barre des damnés. C'est la fête au village et la « guinness » coule à flot. Mais un nouveau coup de vent étant annoncé le quatrième jour, il faut appareiller.

Le joli port de Saint-Yves, dernière halte avant la pointe de Lands End, est peu fréquenté car, comme tous les ports de cette côte, son entrée est exposée nord-ouest, donc rendue dangereuse par la houle de noroïs quasi permanente en mer d'Irlande, qui crée des barres.

Le charme d'un ordre rigoureux ponctué de rites, de rythmes, de mots de passe, de cris d'enfants, habite maintenant le bateau. S'éveiller brusquement dans sa couchette, tendre l'oreille pour percevoir le clapotis de l'eau contre la coque, enfiler un

Suite page IV

«LA CONDITION FEMMININE» FAÇON RÉGIE

Selon les dernières statistiques, il y a 5 457 femmes à la RATP, soit 14,6 % de l'effectif total de l'entreprise et leur âge moyen tourne autour de la quarantaine. Pour les trois catégories, exécution, maîtrise et cadres, elles représentent respectivement 14,24 %, 15,85 % et 15,03 %. Ce qui mérite d'être souligné, car ces pourcentages montrent que les femmes semblent avoir une position, quant à l'accès aux postes à responsabilité, plus favorable qu'au plan national. Cependant, pour les trois catégories, les femmes restent encore cantonnées dans certaines filières, administratives en particulier. Ainsi, 3,2 % des roulants et 0,5 % seulement du personnel des ateliers et travaux sont des femmes. Alors que plus de 45 % des agents des

« autres filières », essentiellement agents de station et des bureaux sont du sexe féminin. Ce pourcentage représente 3 628 personnes soit 66,48 % de la population féminine de la RATP. L'ouverture de certaines spécialités aux femmes fera évoluer ces chiffres et le nombre croissant de filles admises dans les grandes écoles aura sans doute une répercussion sur le nombre d'ingénieurs femmes embauchées à la Régie. Quant aux salaires, les écarts que l'on relève entre ceux des hommes et des femmes varient selon les trois catégories de 10 % à près de 18 %. Ce dernier chiffre concerne les rémunérations des cadres et s'explique par le petit nombre de femmes parmi le personnel supérieur : 6 % seulement de cette catégorie.

LES FEMMES AUSSI...

Ces quelques chiffres permettent de dégager les traits essentiels de la participation des femmes à la vie de la Régie. Il reste que dans les prochaines années, la « féminisation » de certains emplois modifiera quelque peu ces pourcentages.

En effet, la diversification de l'emploi féminin, que l'on peut également appeler ouverture de tous les métiers aux femmes, fait l'objet d'un ensemble de mesures tant au niveau de la politique générale de l'emploi qu'à la RATP.

Ainsi, pour la Régie, depuis la rentrée 1976, l'Ecole technique de l'avenue Mozart est ouverte aux jeunes filles. Une dizaine de filles y sont inscrites, à raison de 3 par an en moyenne pour une promotion de 90 élèves environ chaque année.

De même, le métier de conducteur de métro, traditionnellement réservé aux hommes, devrait être prochainement ouvert aux femmes. Il s'agit d'une revendication déjà ancienne, la décision devant aller de pair avec la disparition des derniers vieux matériels « Sprague ».

Cette perspective constitue une donnée nouvelle quant aux possibilités de carrière des femmes au sein du secteur très masculin du service de l'exploitation du réseau ferré.

Déjà, une percée s'est effectuée dans le bastion masculin, avec la nomination d'une femme à la tête de la division Métro 1 (lignes 1, 2, 4, 6, 11 et funiculaire). Elle commande quelque 3 000 personnes.

Toujours au service FE, des femmes ont pu faire acte de candidature pour la brigade de surveillance mais elles ont malheureusement échoué aux épreuves physiques.

Enfin, le réseau routier compte déjà près de 400 machinistes femmes.

La Régie a fait des efforts, mais il s'agit aussi d'une question plus générale d'évolution des mentalités. Au niveau national, la pente sera longue à remonter puisqu'actuellement 60 % des femmes salariées sont ouvrières spécialisées, secrétaires, employées

de bureau, manœuvres ou vendeuses.



Reportage RATP Chabrol

STATUTS AU FEMMININ

S'il apparaît que les femmes de la RATP ont quasiment les mêmes possibilités de carrière que les hommes, il reste que le déroulement de cette carrière doit souvent être entrecoupé de périodes consacrées à la vie familiale — maternité et éducation des enfants — qui constituent un handicap sérieux pour atteindre une véritable égalité.



allaitement maternel (congé renouvelable par période de trois mois pour une durée allant jusqu'à douze mois) ou allaitement artificiel dans une limite maximum expirant avec le premier anniversaire de l'enfant. Une femme qui adopte un enfant, bénéficie d'un congé avec solde dont la durée a été portée à 10 semaines en 1978.

En outre, dans le cadre des disponibilités sans solde et pour assurer l'éducation de ses enfants, une mère de famille peut demander l'octroi d'un congé parental d'une durée limitée à 2 ans par enfant, ainsi qu'un congé d'éducation de 3 ans maximum quel que soit le nombre d'enfants (déduction faite de la durée des disponibilités accordées à titre de congé parental).

Selon le statut du personnel, à l'expiration de ces disponibilités, l'agent est remis en service dans un poste correspondant à son grade ou em-



ploi. Toutefois il conserve un droit de priorité pour reprendre son poste antérieur dans le cas où celui-ci serait ou deviendrait vacant.

Enfin, le congé pour soins à enfant est de six jours par an, plus un jour par enfant supplémentaire. Jours qui peuvent être reportés d'une année sur l'autre, à condition que le cumul n'excède pas le double du crédit annuel. Des mesures particulières sont accordées aux mères d'enfants handicapés (voir encadré « spécial parents »). Et depuis 1975, les mères peuvent accompagner leurs tout-petits pour la terrible première rentrée scolaire, grâce à une demi-journée de congé attribuée à cet effet. Les mères de famille qui ne désirent pas interrompre leur carrière et confient leurs jeunes enfants à l'extérieur bénéficient d'une allocation spéciale pour frais de garde, soit dans le cadre des prestations légales pour les ménages qui ont un revenu modeste, soit dans celui des prestations propres à la Régie pour les autres. Reste le dossier de l'aménagement du temps de travail (horaires flexibles, travail à temps partiel ou à mi-temps...), des solutions qui permettront aux femmes d'organiser leur temps de travail en fonction de leurs obligations familiales. Peut-être un avenir proche ?

ATELIERS : RAJEUNISSEMENT EN CHAÎNE

Suite de la page 1

des grandes révisions centrées sur les organes et non sur les voitures

Les grandes révisions exigent actuellement des immobilisations de l'ordre de quatre à cinq semaines, dont un temps important pour l'acheminement des voitures à l'atelier. La durée peut en être réduite dès lors que la révision porte, non plus sur des voitures complètes, mais sur des organes interchangeables, qui, une fois déposés, font l'objet des travaux habituels et sont ensuite remontés sur une autre voiture. Dès lors, la voiture complète ne se rend plus en atelier que pour la refécution des peintures et des parquets. Cette solution présente en outre l'avantage d'adopter, pour chaque organe, un cycle de révision qui lui est propre.

Naturellement, il faut que les organes soient parfaitement interchangeables et aisément démontables, conditions qui doivent être réalisées dès la conception du matériel. Cette méthode est appliquée sur le RER. Sur le métro, des expériences dites de révision limitée, intermédiaires entre la procédure traditionnelle et la révision par organe,

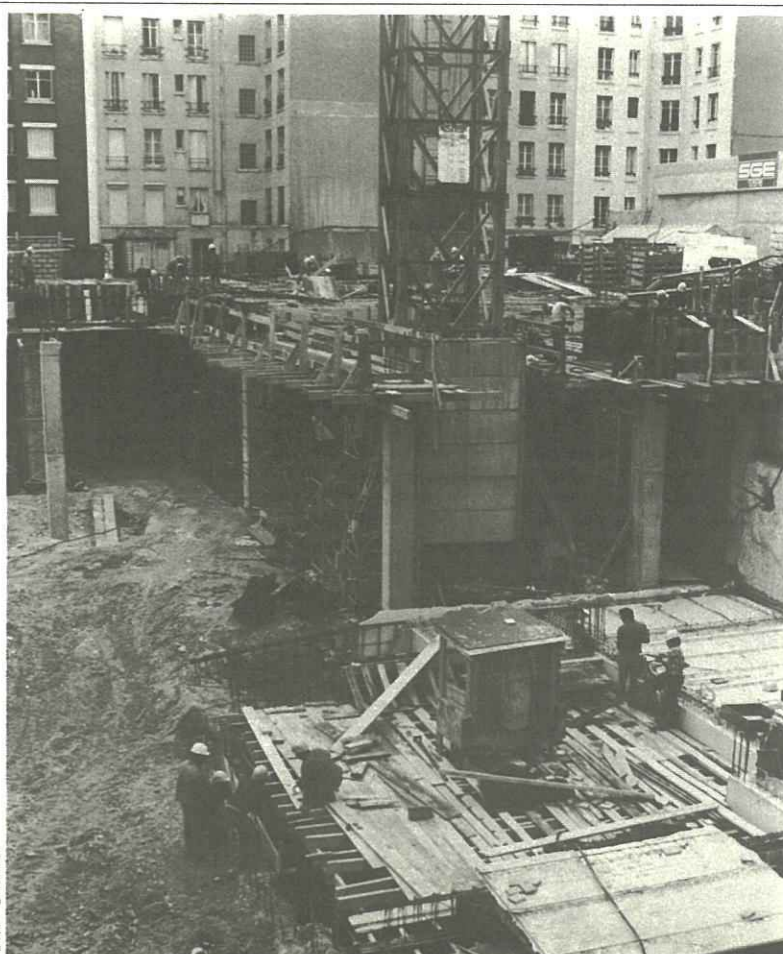
se sont révélées positives. La RATP continuera ses recherches dans cette voie, ce qui pourra amener certaines remises en question : mais l'objectif, étaler dans le temps les opérations d'entretien, restera inchangé.

le cas particulier des équipements électroniques

L'évolution technologique a créé une situation nouvelle sur les matériels massivement équipés de systèmes électroniques comme le MF 77 ou le MI 79. L'entretien se trouve ici confronté à un certain nombre de pannes d'un type nouveau : 90 % d'entre elles surviennent inopinément et ne peuvent donc être prévenues.

Par contre, sur les autres organes, 80 % des pannes peuvent être prévenues par des interventions systématiques effectuées avant que l'encrassement ou l'usure n'aient compromis ou dégradé leur fonctionnement.

Le principe de l'entretien préventif, qui demeure la règle générale, est inapplicable sur les systèmes électroniques pour lesquels on



Reconstruction de l'atelier de Javel

a exclu toute intervention sur un équipement n'ayant pas connu d'avaries. Dans ce cas, l'entretien ne peut donc être que curatif. Cette orientation nouvelle implique, pour maintenir la régularité de l'exploitation, la redondance de certains circuits.

mieux analyser les phénomènes

L'amélioration de la productivité suppose enfin une connaissance plus précise, et quantitative, de tous les phénomènes liés à l'entretien. Une triple action est entreprise dans ce domaine : détermination des différentes causes d'immobilisation des véhicules et de leur importance respective ; étude statistique du comportement en service des divers organes ; gestion du parc de rechange. Le recours à l'informatique sera nécessaire pour développer ces trois domaines d'action.

REORGANISER ET MODERNISER LES ATELIERS

L'évolution technique et numérique du parc impose un très pro-



Atelier de Pleyel : MF 77

fond remaniement des ateliers, qui concerne aussi bien la révision, effectuée au niveau du groupe de lignes que l'entretien réalisé au niveau de la ligne.

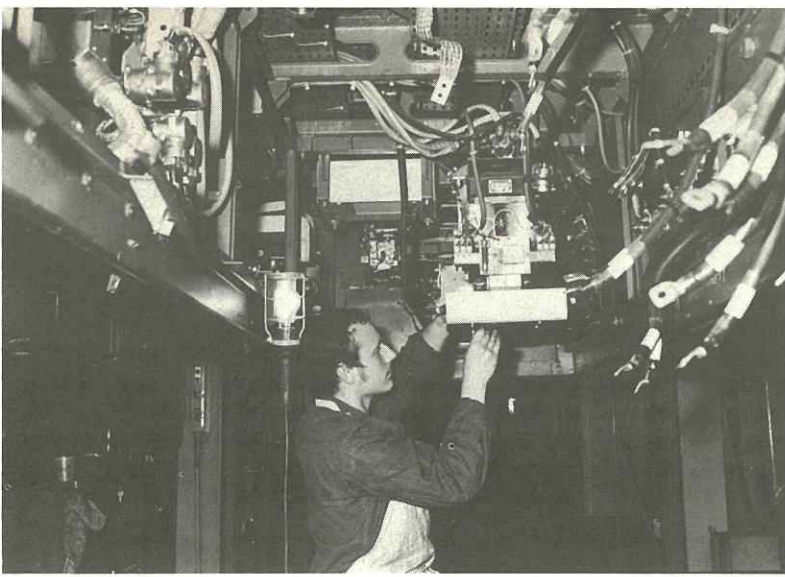
des ateliers de révision spécialisés par famille de trains métro

Actuellement, la révision du matériel roulant du métro est effectuée dans quatre ateliers : Fontenay, Choisy, Saint-Ouen et Vaugirard. Créés de 1908 à 1937, ces établissements ont connu une très lente évolution orientée vers la recherche de la productivité et l'amélioration des conditions de travail. Des trans-

l'atelier de Vaugirard, en tant qu'atelier de révision de voitures voyageurs (septembre 1979). Les voitures Sprague n'auront plus à être révisées au-delà de la fin de l'année, étant donné le planning de réforme de ce matériel et le kilométrage de plus en plus faible qu'il est appelé à parcourir, n'étant plus utilisé qu'en renfort à l'heure de pointe.

La spécialisation des ateliers s'accompagnera de la création d'importantes surfaces de stockage pour le parc d'échanges d'organes, de postes de travail pour les équipes affectées à cette tâche, de moyens d'essais et d'investigation.

La RATP vient d'entreprendre la dernière phase de modernisation des ateliers de Choisy, afin d'y as-



Atelier de Choisy : motrice d'un MF 67

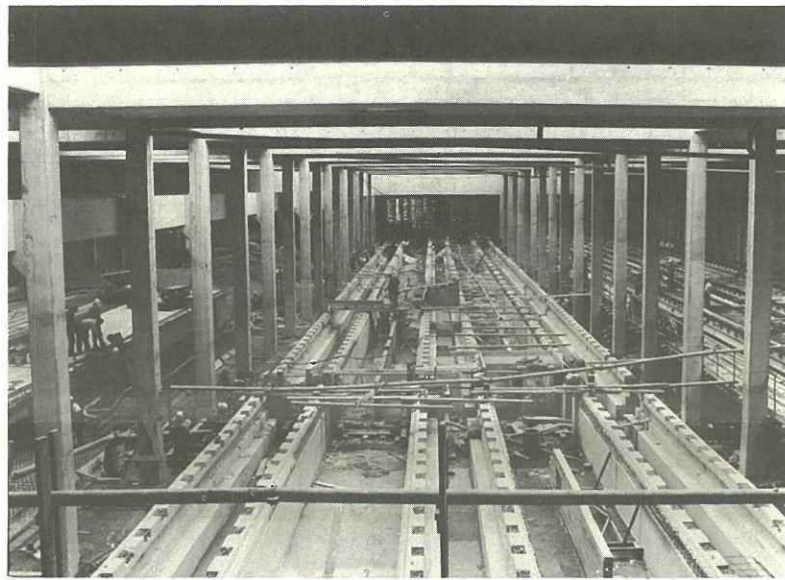
pour les travaux entre voitures, création de moyens de manutention. L'atelier de Javel (ligne 8) reconstruit sera mis en service au printemps 1980. L'atelier de Charonne (ligne 2), le plus ancien du réseau sera transformé d'ici 1982 ; Vaugirard (ligne 12) suivra.

le cas particulier du RER

Le problème essentiel est d'adapter les ateliers de Boissy et de Massy aux rames longues du ma-

Ces deux ateliers assureront l'entretien respectivement du matériel MS 61 et MI 79 et dans l'avenir, l'atelier de Boissy devra assurer la révision de l'ensemble du parc RER : MS 61 et MI 79 des axes nord-sud et est-ouest. A terme, cet atelier, où de nouvelles surfaces seront dégagées, révisera plus de 800 voitures. L'atelier de Montrouge, qui n'assurera plus l'entretien et la révision du matériel Z, viendra alors éventuellement en appui de celui de Boissy.

Ce profond renouvellement de l'entretien n'aurait naturellement pas été possible sans les efforts du



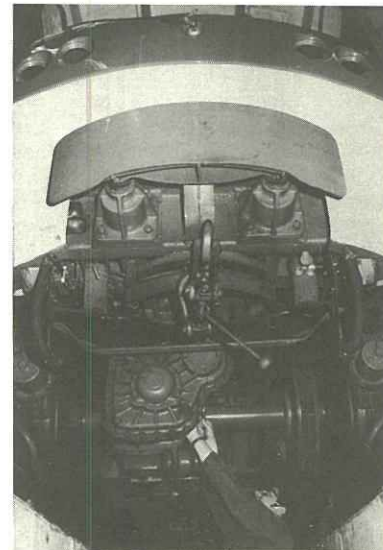
Reconstruction de l'atelier de Javel

tériel interconnexion, tant pour l'entretien que pour la révision. Montrouge, compte tenu de ses dimensions insuffisantes, ne pouvant être remanié, ces travaux sont menés à Boissy, où ils ont été achevés au cours du printemps et à Massy, où l'on procède à l'allongement du hall, ainsi qu'à l'établissement d'une voie d'essais de 1 300 mètres destinée à la réception des nouveaux matériels. L'atelier de Massy sera ouvert en septembre avec quatre voies sur six en service et totalement achevé à la fin de l'année.

personnel d'entretien au cours d'une phase transitoire couvrant les cinq dernières années.

L'arrivée massive de matériel neuf a entraîné une perte d'activité des ateliers de grande révision, qui a été en partie comblée par des travaux de modernisation : matériel articulé, premier matériel pneu (MP 55), adaptation des automotrices Z à la conduite à un seul agent... Cette période a été marquée par la fermeture d'ateliers, le passage d'agents d'un atelier à un

autre, un certain nombre de déplacements et surtout un très important effort de formation du personnel. Sans négliger les parties mécaniques, l'action de formation a été très soutenue dans les matières électroniques. Les agents ont dû « apprendre » toute une série de matériels nouveaux et grâce à leur volonté d'adaptation, un entretien de qualité a pu être maintenu. Cette période de renouvellement va maintenant aller peu à peu vers son terme, fixé à l'horizon 1983-1984. Dans le cadre des nouvelles structures, les ateliers reprendront progressivement leur pleine activité au niveau de la révision des matériels. L'entretien abordera alors une période de plus grande stabilité.



Avis aux retraités

Renouvellement des titres de transport

Pour obtenir la carte 1980/1981 d'agent retraité accompagnée de son coupon de validité, chaque intéressé est invité, avant la fin de cette année, à adresser à la RATP, direction du personnel, B.P. 70-06, 75271 Paris Cedex 06 :

• soit à déposer au bureau des titres de circulation, 29, boulevard Richard-Lenoir, 75011 Paris.

— une photographie (format identité) comportant, au verso, ses nom, prénom et numéro de pension ;

— si la retraite est intervenue en 1979, le volet A, dûment rempli, de l'imprimé « Facilités de circulation accordées aux agents pensionnés » qui lui a été remis lors de sa radiation des contrôles.

Les cartes d'agent retraité et leur coupon de validité 1980 seront expédiés en janvier prochain.

ERRATA

Quelques erreurs se sont glissées dans le document « Bilan social » édité au mois d'août dernier. Il fallait lire :

page 11
Pensions (total 1978) 37 949

page 14
nombre de jours fériés payés
1977 8 + 2
1978 9

page 18
Voix obtenues par les différentes organisations syndicales :

voix obtenues
suffrages exprimés

Quinzième exposition nationale du travail

La 15^e exposition nationale du travail se tiendra cette année au parc floral de Vincennes, du vendredi 26 octobre au dimanche 4 novembre prochains.

Les heures d'ouverture seront les suivantes de 10 à 12 heures et de 14 à 17 heures.

Cette exposition, inaugurée par le président de la République, présentera les chefs-d'œuvre réalisés par les travailleurs manuels ayant eu le titre de « meilleur ouvrier de France » (médaille d'or) ou celui de « lauréat du travail » (médaille d'argent).

La Régie qui compte une cinquantaine de candidats à ce concours dans des spécialités compatibles avec ses activités, aura sûrement le plaisir, comme lors des expositions précédentes, de s'enorgueillir d'une importante attribution de titres.

SPECIAL PARENTS

Les parents d'enfants handicapés peuvent avoir des contacts personnels avec l'assistante sociale chargée de la permanence à la caisse de coordination (chaque mercredi de 9 à 12 heures au 522-88-00, poste 6828) ou avec le secrétariat de cet organisme (522-88-00, poste 6103) pour rechercher des solutions adaptées à leurs difficultés.

Nous rappelons en outre, qu'en fonction de la situation particulière de chacune de ces familles, les dispositions suivantes peuvent être prises en leur faveur :

- versement de l'allocation d'éducation spéciale ;
- congés exceptionnels avec solde (distincts des congés pour soins à enfant) ;
- jouissance immédiate de la pension proportionnelle pour la mère d'un enfant atteint d'une invalidité égale ou supérieure à 80 % ;
- aide financière de la part de la caisse de coordination pour les frais de placement dans une colonie de vacances spécialisée ou pour les frais de garde pendant les congés scolaires ;
- pour un enfant handicapé moteur, prêt d'un fauteuil roulant par la caisse de coordination.

adapter les ateliers d'entretien...

Parallèlement, l'adaptation des ateliers d'entretien du métro doit être poursuivie par la mise en œuvre d'infrastructures et d'outillages adaptés. L'échange de sous-ensembles ou d'organes comme les moteurs, les compresseurs, les équipements électriques et électroniques demande une transformation des installations : fosses de visites conçues pour les échanges par en dessous, suffisamment écartées



Atelier de Pleyel : révision du MF 77

formations ponctuelles plus importantes ont été réalisées à une époque plus récente, ouvrant la voie à une véritable modernisation : amélioration des équipements de levage des caisses à Fontenay en 1963, aménagement d'une partie des ateliers de Choisy en 1970, agrandissement de l'atelier de Fontenay à partir de 1971.

C'est aujourd'hui une véritable restructuration autour de trois pôles spécialisés qui va être rendue possible par la disparition du matériel Sprague et la standardisation du matériel roulant. Les ateliers seront spécialisés par famille de matériel :

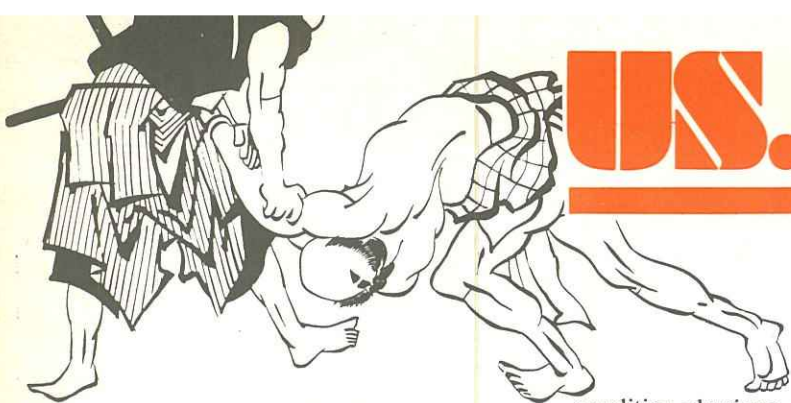
- ateliers de Fontenay pour le matériel sur pneumatiques ;
- ateliers de Choisy pour le MF 67 ;
- ateliers de Saint-Ouen pour le MF 77.

Cette spécialisation s'opérera par étapes et devrait être effective vers 1983-1984. Elle est marquée par la cessation des activités de

ENTRE les lignes

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

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



JUDO

L'exercice actuellement pratiqué sous le nom de judo est fondé sur le traditionnel jiu-jitsu ou ju-jutsu du vieux Japon. La chronique du Japon fait état d'un tournoi qui eut lieu 220 ans avant Jésus-Christ. Ce serait l'embryon de cette discipline. A l'âge féodal, une rigoureuse distinction était observée entre les guerriers et le commun ; le port du sabre étant interdit aux gens « de peu », il leur fallut mettre au point un art de combat à mains nues.

Dans la dernière moitié du XVIII^e siècle, les enseignements des diverses écoles n'avaient-ils pas pour principe de base que « dans la souplesse est la force » et que « le chêne peut succomber, alors que le roseau brave la tempête » : du « La Fontaine » avant la date !

Puis vint Jigaro Kano, natif de Kobe, qui pour tenter de remédier à sa constitution débile, commença l'apprentissage des méthodes de défense alors en honneur ; non satisfait des résultats obtenus, il devait créer sa propre méthode, appelée « judo » : ju, « souplesse » ; do, « voie ». A cette voie de la souplesse s'assortissaient une éducation de l'esprit, le souci d'éviter le danger trop important et surtout la brutalité.

Le fondateur du judo français, est le professeur japonais Kawaishi, qui après avoir circulé en Amérique et en Angleterre vint enseigner à Paris, vers 1930. Afin de rendre accessibles aux français les séries de mouvements du judo « made in Japan », il les détailla, les décomposa et établit une nomenclature qui permit de rendre plus tangibles les progrès enregistrés. C'est encore lui qui créa les ceintures de couleur s'intercalant avant la noire, du plus clair au plus foncé : blanc, jaune, orange, verte, bleue, marron. Chaque changement de couleur correspondant à des connaissances limitées et faisant l'objet d'épreuves techniques au difficultés croissantes.

A L'USMT

Dès 1943, Maître Vergne transmet la science du combat à mains nues, qu'il tient du Maître Kawaishi, aux premiers judokas de l'US Métro, dans la vieille salle des Gobelins. Les résultats furent encourageants pendant de nombreuses années, les ceintures noires « maison » remportant maintes victoires sur le plan national. Mais vint l'époque où de grands clubs se firent jour, disposant d'installations sportives importantes. Le minuscule tapis des Gobelins faisait « tapisserie », les meilleurs éléments regagnant ces clubs prestigieux où ils pouvaient réellement progresser.

La chance de notre section fut de disposer à Netter, d'un appréciable tapis où nos Samourais modernes peuvent donner libre cours à leur fougue combative.

Les résultats sont déjà appréciables, juger plutôt : des finalistes en championnat d'Ile-de-France, en championnat de France corporatif, un excellent classement au championnat de France cheminots, une nette victoire sur l'équipe allemande de la police de Trèves... L'équipe première est solidement constituée, mais elle doit obtenir une efficacité nationale et l'US Métro doit lui donner la possibilité de poursuivre l'entraînement intensif de l'INS, seule voie de réussite sur le plan national et pourquoi pas international ?...

Mais la section judo ne s'intéresse pas uniquement aux performances de haut niveau, elle accueille tous ceux qui, par un entraînement sérieux et régulier, cherchent soit à

US. METRO

TRANSPORT

acquérir ou à maintenir une bonne condition physique, soit à assimiler les rudiments d'un sport de combat utile en cas d'agression.

Rendez-vous donc au 77, avenue du Docteur-Arnold-Netter, Paris 12^e, métro Nation ou Porte-de-Vincennes.

Sous la responsabilité de Maître Marchant, 5^e Dan, assisté de Leroy 3^e Dan, l'entraînement a lieu tous les soirs du mardi au vendredi de 18 à 20 heures, ainsi que le vendredi après-midi. L'entraînement est dosé aussi bien dans le temps que dans l'effort, chaque judoka poursuivant sa progression selon ses possibilités propres, en fonction de son âge et de ses aptitudes physiques. Les enfants ont cours le mercredi matin ou après-midi.

Responsable : M. Goujon André, 23, rue de Bordeaux, 77500 Chelles. Tél. : 957-89-18 - Intérieur 1246.

KARATE

Le karaté serait, d'après ses apôtres, de tous les arts martiaux japonais, le plus typiquement oriental. Une grande partie de sa force réside dans le secret dont on l'entoure. Le karaté par ses coups de poing et de pied ressemblerait un peu à la boxe française, avec toutefois une manière totalement différente de porter les coups. Cet art est ex-

geant car il demande un entraînement très dur de la part des « karateka », qui sont parfois amenés à casser des briques avec le tranchant de la main ! Mais ne vous y trompez pas, le karaté est avant tout un art de défense !

C'est vers 1920 que Maître Funa Koshi, fondateur du karaté actuel, fit le recensement et codifia les différents mouvements ou « katas » qui sont une série de coups et de blocages simulant une défense contre d'éventuels adversaires.

A L'USMT

Les débuts de la section Karaté, qui totalise aujourd'hui 80 adhérents, furent difficiles. Mais cinq ans ont passé et pas moins de 8 ceintures noires dont un champion de France poids lourd — un titre dont la rareté vaut qu'on l'apprécie — en la personne de Patrick Prunier, font la fierté de la section. (voir *Entre les Lignes* n° 38).

Entraînements

- Lundi et jeudi (après-midi, soirée) avec M. Neuveglise.
 - Mardi et vendredi (soirée) avec M. Debert
 - Le mercredi (après-midi et soirée) étant réservé aux débutants, encadrés par M. Foucras.
- Une nouveauté à la rentrée, une **équipe compétition** dont Patrick Prunier aura la responsabilité.

Responsables :

MM. Grosjean, tél. : 631-04-32
Lagarde, tél. : 327-52-50
Thiery, poste 729
tél. : 528-50-03



Parez à virer...

Suite de la page 1

chandail et monter sur le pont vérifier que tout est en ordre, le tête-à-tête avec la mer est instauré. A 25 miles à l'ouest de la pointe de Cornouaille se trouvent les Scilly, groupe d'îles merveilleuses où la voiture est reléguée au rang d'accessoire (Photo). Ici pas de bousculades, c'est la nature qui domine et tous la respectent.

Le bateau est échoué sur une plage déserte au grand plaisir des enfants. Claude et Marielle mouillent les filets et remontent des bars, limandes et autres crabes : une vraie pêche miraculeuse !

« Gulliver », en route pour Penzance sous spinaker, file onze nœuds : la belle allure ! Peut-être, pouvons-nous marquer une pause et évoquer le cinquième équipier d'un type un peu particulier — il faut bien le reconnaître — mais indispensable, le pilotage automatique. Sans lui, il serait très difficile pour Claude de s'occuper de la navigation sous voile, des enfants, d'aider à la cuisine... surtout lorsqu'il y a des malades à bord.

Penzance n'offrant que peu d'intérêt, nos marins mettent les voiles en direction de Falmouth. Le temps est gris et couvert. On file six nœuds. Après trois jours passés à tenter de réparer le moteur qui donne de plus en plus de signes d'épuisement et ce,

toujours au mauvais moment, on fait du port à port. Tous aussi plaisants et caractéristiques, ce sont Helford River, Mevagissey, Fowey, Looe, Yealm River, Dartmouth, puis Torquay, Paington, Brixham pour revenir à Dartmouth. Là, rencontre de « L'île à Voile », bateau construit en fibrociment par un couple de Français qui a lui aussi « largué les amarres » et se prépare à appareiller pour les Antilles ; on échange ses impressions.

La traversée du Channel pour Guernsey est retardée faute de vent portant. Le 28 juin pourtant, le catamaran prend le large dans un brouillard assez épais. Nombreux sont les cargos qui croisent dans le secteur, il s'agit de tenir bon la barre et de garder les yeux sur l'horizon très limité afin d'éviter les mauvaises rencontres : moment pénible mais vite oublié avec la traversée Guernsey-Jersey, effectuée sans problème.

Après une semaine à terre, partagée entre les visites et l'achat de pièces ou de ravitaillement, le cap est mis sur les côtes françaises, cette fois. L'avarie du moteur à Saint-Malo nécessitant une semaine de délai pour sa réparation, Claude, Marielle et les moussaillons mettent à profit cet incident pour reprendre contact avec les gens du continent. Marion surtout, apprécie la compagnie de petits camarades dont elle est privée au large et s'en donne à cœur joie.

La panne étant réparée l'équipage repart au gré des îles et ports bretons

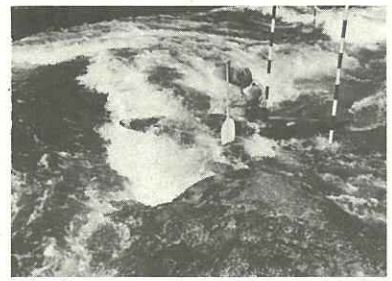
EN BREF

Aviron

Le 17 juin dernier, lors du championnat de Paris, épreuve qualificative au championnat de France qui se déroulait à Mantes, Sylvie Touzeau enlevait le titre en skiff dans la catégorie minimes filles. Chez les garçons, en double scull cadets, la première place revenait à Miry et Bourgeois ; quant à Renom et Dauve, ils obtenaient eux aussi leur qualification pour le championnat de France en terminant seconds, en double scull juniors.

Canoe-Kayak

A noter le titre de champion de France individuel remporté, en C1 (canoë monoplace), par Pierre Salame (notre photo) qui ne devait pas en rester là ; il partage, en effet, le titre de champion de France en patrouille avec Pierre Thierry et Bernard Mine. Des résultats qui se trouvaient encore renforcés par la place de 5^e obtenue par Pierre Salame, en C1, aux championnats du monde de la Jonquière, au Canada.



Hockey sur gazon

L'équipe Première, championne d'Ile-de-France et finaliste du championnat de France de troisième division, jouera donc en deuxième division la saison prochaine. A ce même championnat, l'équipe réserve termine troisième et l'équipe féminine, en raison de difficultés de recrutement, septième. Bonne saison chez les jeunes où nous aurons en 1979-1980, une équipe benjamins et une équipe cadets.

Escrime

Au sabre, de bons résultats en cadets avec Jean-Philippe Daurelle, demi-finaliste au championnat de Paris et 6^e au championnat de France. Chez les juniors, Serge Gefflot se classe 10^e au championnat de France et 2^e au championnat de France cheminot à Saumur, remporté, le 17 mars dernier par Michel Jeanny (5^e au championnat de France juniors).

Sur les résultats de la saison 78/79,

de pupilles à cadets, l'US Métro est classée première salle de Paris au sabre.

Au fleuret féminin, Jocelyne Auger termine championne de France cheminot, titre remporté par Serge Larher chez les hommes.

C'est à la pointe de son épée que François Gaudry, membre de l'équipe de France de Pentathlon moderne, a remporté les challenges de Neuilly-sur-Marne et de Viry-Châtillon. Toujours à l'épée, Michel Stern a repris son titre de champion de France cheminot.

Rugby

La section rugby qui a eu ses titres de gloire, redresse fièrement la tête après un passage à vide. N'en déplaise aux voisins jaloux, il faut compter avec les « rouge et bleu » ! Quelques gracieuses silhouettes féminines s'occupent des jeunes en la personne de Martine Ospitel, Claire Emond et M. Mataque qui illuminent de leur présence les séances de l'Ecole de rugby auxquelles MM. Piron et Jean Bonnafous apportent une aide technique indiscutable. Décidément les jeunes sont gâtés puisque Jean-Claude Bécue, éducateur FFR — troisième degré — va entamer une carrière d'entraîneur à l'échelon Ecole. Fils d'agents ou non, tous les jeunes gens peuvent s'inscrire à cette école modèle.

Pour sa première année en deuxième division, l'équipe jeune n'a pas obtenu la qualification que l'on était fondé à attendre d'elle. Pour être passé à côté du but fixé, la prochaine saison n'en aura que plus d'intensité !

La formation réserve, dont les fortunes furent diverses, devrait se ressaisir.

Bonne prestation de l'équipe représentative « cheminote » malgré sa défaite, en demi-finale, face à un amalgame de « nationaux » dont la réputation n'est plus à établir. « Perdre dans de telles conditions adoucit l'amertume de la défaite ! ».

Des résultats en « dents de scie » pour l'équipe III, la fameuse « bande à Clément et Chavastelon ». Mais la bonne humeur reste intacte et la saison future s'annonce bien avec la présence d'anciens et l'arrivée attendue de plusieurs têtes nouvelles, laissant espérer des résultats plus probants.

Les juniors, malgré un effectif des plus réduits, ont terminé leur saison face aux postiers parisiens, en seizièmes du Crabos. Leur bilan peut être considéré comme positif et de bon augure pour la saison prochaine.

Les cadets terminent pour leur part une saison excellente, placée sous le signe de la joie et de la bonne humeur.

pour jeter l'ancre à Bénodet où est prévue une escale technique d'un mois. Il est prématuré de parler de la route

que choisira « Gulliver » au départ de Bénodet, alors accordons lui le bénéfice... d'états d'âme et donnons lui rendez-vous au prochain numéro.

