

entre les lignes

RATP

N° 29 - SEPTEMBRE 1977 - JOURNAL BIMESTRIEL D'INFORMATION DU PERSONNEL

ISSN 0338-7429

RER NON STOP

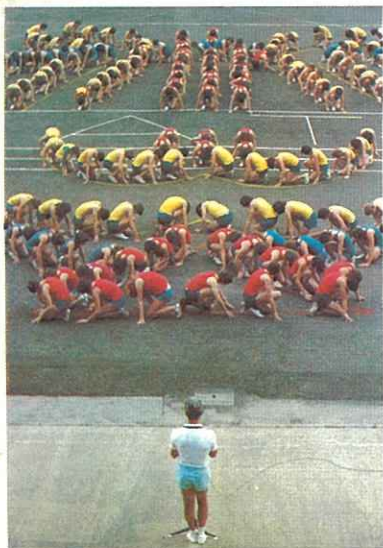
SOMMAIRE

pages 2 et 3
RER : AVANT-PREMIERE
compte à rebours
pages 4 et 5
FLASH RATP

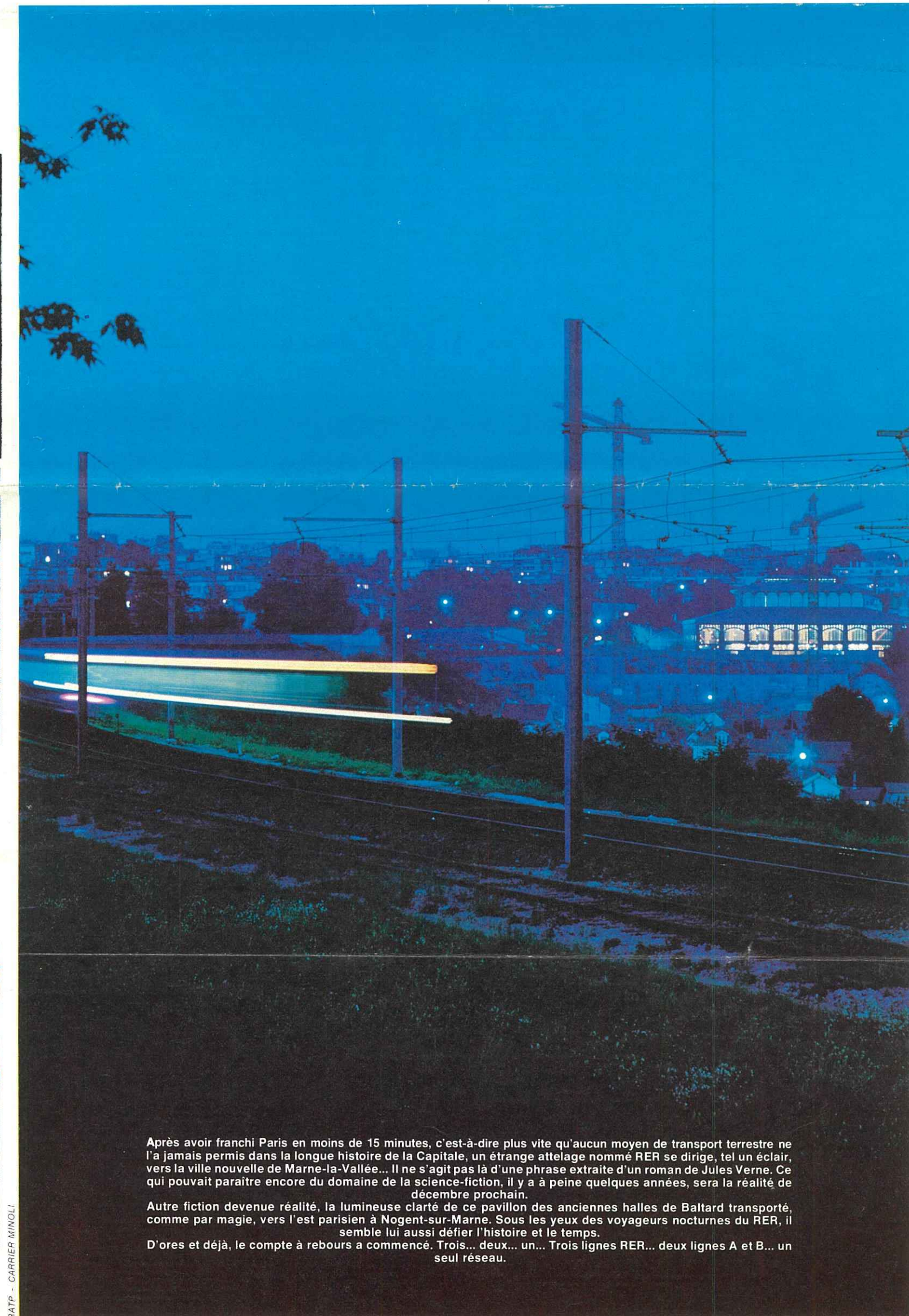


page 6
CARNET
départs à la retraite

page 7
US METRO TRANSPORTS
sur le podium
ECOLE TECHNIQUE
la fête du sport



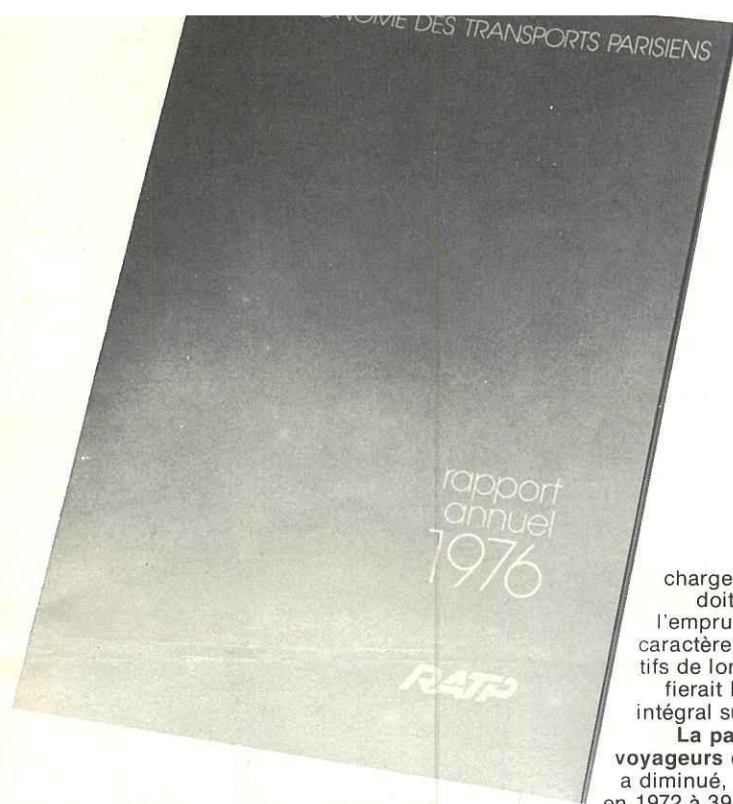
page 8
RER : AVANT-PREMIERE
au programme



Après avoir franchi Paris en moins de 15 minutes, c'est-à-dire plus vite qu'aucun moyen de transport terrestre ne l'a jamais permis dans la longue histoire de la Capitale, un étrange attelage nommé RER se dirige, tel un éclair, vers la ville nouvelle de Marne-la-Vallée... Il ne s'agit pas là d'une phrase extraite d'un roman de Jules Verne. Ce qui pouvait paraître encore du domaine de la science-fiction, il y a à peine quelques années, sera la réalité de décembre prochain.

Autre fiction devenue réalité, la lumineuse clarté de ce pavillon des anciennes halles de Baltard transporté, comme par magie, vers l'est parisien à Nogent-sur-Marne. Sous les yeux des voyageurs nocturnes du RER, il semble lui aussi défier l'histoire et le temps.

D'ores et déjà, le compte à rebours a commencé. Trois... deux... un... Trois lignes RER... deux lignes A et B... un seul réseau.



Compte rendu de gestion, le rapport annuel 1976 de la RATP est également un outil d'information pour un public fortement concerné par les transports parisiens. Quels sont d'après sa lecture, les principales caractéristiques de l'exercice 1976 ?

Evolution favorable des recettes, bonne maîtrise des dépenses, mais situation financière encore préoccupante...

Le budget d'exploitation qui s'élève à 4 412,7 millions de F, augmente de près de 15 % par rapport à 1975. 1976 se caractérise par une évolution positive du trafic, due essentiellement au regain de faveur de l'autobus (voir n° 28 d'« Entre les lignes »). Ce qui a contribué de façon décisive, avec le réajustement tarifaire du 1^{er} juillet, à l'augmentation de 11 % des recettes provenant des ventes de billets et de cartes aux voyageurs.

Par ailleurs, les remboursements versés au titre des pertes de recettes pour les réductions tarifaires que la Régie est tenue de consentir sont en forte augmentation (+ 37,4 %), du fait, notamment, du développement important de la carte orange : 1 150 000 coupons mensuels vendus en décembre 1976, contre 900 000 en décembre 1975.

On sait qu'une « indemnité compensatrice » du maintien des tarifs à un niveau inférieur au prix de revient, par décision des Pouvoirs publics, est due à la Régie. Elle a progressé cette année de 8,8 %. Sa suppression aurait exigé de porter le prix du billet de métro à 1,82 F.

Si les recettes ont connu une évolution supérieure aux prévisions, les dépenses, 4 381,2 millions de francs, leur correspondent presque exactement.

Les frais de personnel, qui s'accroissent de 14,8 %, représentent les 2/3 de ce budget. Il faut également souligner l'importance de la progression de la charge des emprunts : + 21,8 % d'une année à l'autre, soit une augmentation supérieure à celle de la moyenne des dépenses (+ 15,7 %).

Ce budget traduit bien les lignes de force de l'évolution de la RATP au cours des cinq dernières années. Celles-ci correspondent à une période d'expansion, d'amélioration de la productivité, d'augmentation du service offert (+ 13 %) et du trafic global (+ 14 %).

Malgré une augmentation de 72 % des frais de personnel par rapport à 1972, les dépenses n'ont connu qu'une croissance modérée pendant toute cette période ; de ce fait, le « module d'équilibre » (correspondant au prix théorique d'un voyage métro en 2^e classe) n'a augmenté que de 35 % alors que l'indice des prix en région parisienne s'élevait de près de 50 %. L'amélioration de la gestion de l'entreprise, soutenue par certaines actions des Pouvoirs publics comme la baisse de la TVA ont donc porté leurs fruits.

Il reste que la Régie est particulièrement attentive à l'évolution de deux facteurs à la longue défavorables : l'endettement croissant de l'entreprise, la diminution d'apport des voyageurs dans les recettes :

La charge des emprunts a augmenté de 130 % depuis 1972 du fait de l'importance des investissements à financer, et du recours accru au marché financier. Or 40 % du coût des extensions du réseau ferré sont à la

charge de la Régie, qui doit les financer par l'emprunt alors que leur caractère de biens collectifs de longue durée justifierait leur financement intégral sur fonds publics.

La part payée par les voyageurs dans les recettes a diminué, passant de 49 % en 1972 à 39,7 % en 1977, en raison de la politique tarifaire suivie et de la création de titres de transport attractifs comme la carte orange qui provoquent un déséquilibre financier à compenser par un recours accru aux fonds publics et à la contribution des entreprises exerçant leur activité en région parisienne (versement transport).

Près de deux milliards d'investissement

1974 millions de francs ont été consacrés à l'investissement en 1976. Rapporté au chiffre d'affaires, le taux d'investissement est de 44 % ce qui est un niveau tout à fait exceptionnel. Il traduit la part prépondérante du transport dans les équipements publics de la région parisienne.

C'est évidemment la construction de nouvelles sections de métro et de RER qui représente la plus grande masse de crédits (44 %).

L'achat de matériel roulant est avec 24 % des dépenses le deuxième poste d'investissement. L'objectif est de réformer tout le matériel ancien du métro avant 1981 et de faire face au développement de ce réseau : livraison de 232 voitures, commande d'une première série de 250 voitures type MF 77 dans le cadre du marché de 1 000 voitures. Sur le réseau routier, 304 autobus standard ont été livrés et 360 nouvelles voitures commandées, afin de conserver et de renforcer un parc jeune.

Les 32 % restant se répartissent presque également entre l'amélioration de l'exploitation d'une part, la modernisation et le gros entretien d'autre part.

Une politique commerciale dynamique

L'action commerciale s'est développée en 1976 afin de soutenir efficacement auprès du public l'effort d'amélioration de la gestion et de développement de l'entreprise.

L'information sur les services offerts a été renforcée sur le réseau d'autobus afin d'assurer une véritable prise en charge du voyageur, de son domicile à son point de destination, et de souligner la place du bus dans la chaîne de transport à la disposition du public : campagne de publicité, meilleure diffusion des plans de poche, nouveau traitement des potelets d'arrêt et des abris en tant que supports d'information, début de mise en place d'une signalisation homogène aux terminus d'échange avec le métro et le chemin de fer etc.

En outre, le centre d'information téléphonique, créé en novembre 1975, s'est développé et reçoit 1 200 appels par jour, des bureaux d'information nouveaux ont été créés dans le métro, cependant que le personnel des stations recevait une formation à l'accueil systématique.

Une utilisation régulière des moyens publicitaires stimule enfin directement la demande de déplacement par les transports publics en faisant mieux connaître leurs possibilités.

Les perspectives de la RATP sont ainsi clairement tracées dans le rapport annuel : réalisation au service de la région Ile-de-France d'un système de transports à trois niveaux (le RER pour la région, le métro pour la partie urbanisée, le bus pour le maillage fin de l'ensemble) ; gestion rigoureuse assurant un fonctionnement au moindre coût pour la collectivité ; représentation des transports parisiens comme un réseau unique, efficace et pratique.



Compte à rebours

La mise en service simultanée de la jonction centrale du RER « Auber-Nation », de la branche de Marne-la-Vallée et du prolongement « Luxembourg » - « Châtelet-Les Halles » marquera ainsi dans quelques semaines la naissance d'un véritable réseau régional. Son articulation ? Une ligne A « Boissy-Saint-Léger » - Saint-Germain-en-Laye » (44,6 km) et son antenne « Val-de-Fontenay - Noisy-le-Grand Mont d'Est » (8,5 km), une ligne B (37,8 km), actuelle ligne de Sceaux prolongée jusqu'à « Châtelet-Les Halles », l'une des six nouvelles stations, située au cœur de Paris, à la croisée des chemins.

Cinq années de travaux intensifs — on a pu dire de ce chantier colossal qu'il était le plus grand chantier du monde en site souterrain urbain — représentant quelque 600 millions d'heures de travail, faciliteront ainsi

les migrations quotidiennes de millions de voyageurs en leur offrant des possibilités de déplacements plus directs, en diminuant sensiblement leur temps de parcours, en leur assurant également, dans six stations du RER, des correspondances aisées avec neuf lignes de métro.

L'achèvement d'une telle réalisation constitue sans doute dans l'histoire des transports urbains de la capitale, l'événement majeur depuis le début de notre siècle qui vit la création du métro lui-même. Il illustre avec éclat l'effort permanent entrepris par la Régie avec le soutien des pouvoirs publics et des élus, pour doter la région Ile-de-France d'un système de transport à sa mesure.

Mais, il ne s'agit pas là d'un aboutissement sans lendemain : d'ores et déjà, le RER a entamé une nouvelle croissance avec les travaux du prolongement de l'actuelle ligne de

Sceaux au-delà de « Châtelet-Les Halles » vers « Gare du Nord ». C'est sur ce très important axe Nord-Sud que devrait être réalisée concrètement, à l'horizon 1981, la première phase de l'interconnexion des réseaux RATP-SNCF.

Avant même la parution du numéro spécial de fin d'année consacré exclusivement au RER, « Entre les lignes » a voulu informer ses lecteurs, en quelque sorte en avant-première, des nombreuses opérations qui sous-tendent et animeront l'événement proprement dit (voir page 8). Les nouvelles mises en service ne seront pas sans répercussions sur les divers secteurs de l'entreprise. C'est évidemment sur le RER, et notamment en ce qui concerne le personnel, que les changements seront le plus sensibles. Nous avons demandé à M. Tissier, adjoint au chef du service de l'exploitation, de bien vouloir nous en préciser la teneur.

La jonction de trois lignes en un réseau modifiera-t-elle fondamentalement l'exploitation du RER ?

Si la Régie a l'habitude d'exploiter de longues transversales métro comme les lignes 1 ou 4, en revanche, pour le

RER, il s'agit véritablement d'une grande première. L'exploitation de ce nouveau réseau de dimension régionale sera, en effet, beaucoup plus complexe que celle des trois lignes actuellement distinctes : la gestion du personnel, celle du mouvement des

trains, la répartition du matériel sont autant de programmes dont la coordination sera plus délicate du fait de la longueur et de la configuration du réseau ainsi que de son mode d'exploitation. Cette complexité plus grande de



AVANT PREMIERE RER AVANT PREMIERE RER

L'exploitation aura-t-elle des effets sensibles sur l'organisation des gares du RER ?

L'organisation du service en station demeurera identique à celle en vigueur actuellement. Ainsi, dans les nouvelles gares de banlieue, le chef de poste, véritable responsable de la gare, continuera d'être assisté d'un sous-chef de poste, tous deux étant capables de servir un poste de manœuvre, d'intervenir sur les appareils de voie et sur les équipements d'alimentation de la caténaire.

Dans les stations parisiennes, sont adjoints au chef de poste plusieurs sous-chefs de poste qui se répartissent les tâches soit dans les centres de surveillance, soit dans les bureaux d'information. Au total le supplément d'effectif nécessaire s'élèvera à 41 chefs de poste et 78 sous-chefs de poste. A ceux-ci s'ajoutent 60 chefs de station assurant la surveillance des lignes de contrôle.

Il convient d'y ajouter le personnel technique chargé d'assurer l'entretien en station et sur les lignes ?

Le personnel des services techniques actuellement en fonction sur le RER verra son effectif augmenter environ d'une vingtaine d'agents de maîtrise et d'une soixantaine d'agents d'exécution.

Quant aux conducteurs, leur nombre sera-t-il également augmenté ?

Effectivement, nous prévoyons actuellement un supplément d'effectif d'environ une cinquantaine de conducteurs compte tenu des horaires qui seront appliqués et des disponibilités du parc de matériel roulant courant décembre. Rappelons que le matériel Z sera réformé à partir d'octobre 1982. Les trains de la ligne de Sceaux amenés à circuler à cette date sur le réseau de la banlieue Nord de la SNCF seront alors formés de matériel bicourant MI 79.

Des répercussions en chaîne

Comment a-t-il été pourvu aux emplois supplémentaires ainsi créés ?

Par recrutement interne dans toute la mesure du possible. Le système des concours ouverts aux agents d'exploitation a permis d'offrir aux agents intéressés la possibilité d'accéder aux emplois de sous-chefs de poste et de conducteurs du RER. Ces derniers ont d'ailleurs été recrutés dans leur grande majorité parmi les conducteurs du métro qui, après avoir suivi une formation complète de sept semaines, ont obtenu le permis spécial RER.

Parallèlement à cet accroissement d'effectifs, de nouveaux attachements vont-ils être créés ?

En plus de ceux de La Varenne-Chennevières et de Rueil-Malmaison, un seul nouvel attachement sera créé

sur la branche de Marne-la-Vallée. Provisoirement situé à Noisy-Mont d'Est, il sera déplacé à Torcy lors du prolongement ultérieur de la ligne.

Notons à ce propos que l'ouverture de quatre nouvelles stations et d'un attachement dans la zone Est de la région parisienne offrira à certains agents, habitant ce secteur particulièrement urbanisé, l'occasion d'un rapprochement entre leur domicile et leur lieu de travail.

La jonction des trois lignes du RER entraînera-t-elle des variations de trafic sur certaines lignes du métro ?

D'après nos prévisions une réduction du trafic devrait intervenir sur les lignes 1, 6 et 9. Mais il est très difficile d'en mesurer l'ampleur dès à présent et quelques semaines, voire quelques mois d'observation s'avèrent nécessaires pour apprécier l'importance des mesures propres à rééquilibrer le trafic des lignes concernées.

Outre les changements concernant l'exploitation quelles sont et seront les répercussions sur les activités des ateliers de Boissy-Saint-Léger, Rueil-Malmaison, Montrouge et Massy-Palaiseau qui ont en charge l'entretien de ce matériel RER ?

Depuis quelques mois déjà, ces ateliers ont à réaliser un certain nombre de travaux préparatoires parmi lesquels on peut citer : réception du matériel supplémentaire — 33 nouvelles voitures auront été livrées entre les mois de juin et novembre — et certaines adaptations techniques telles que l'installation de magnétophones visant à annoncer aux voyageurs les stations desservies par chaque train. D'une manière générale, les ateliers d'entretien comme ceux de grande révision devront tenir compte d'une utilisation des trains plus intensive puisque, d'après les prévisions, leur kilométrage annuel doublera.

Formation - information

L'heure H approche. Technique-ment « tout est préparé » ou sur le point de l'être. Quant aux agents qui seront en contact direct avec le public, ont-ils suivi une formation spéciale ?

Plusieurs actions sont en cours actuellement afin de compléter les moyens d'information habituels. Elles visent à fournir aux agents les plus directement concernés dans leur vie professionnelle par cette jonction, les précisions indispensables pour répondre aux demandes de renseignements que ne manqueront pas de leur adresser les voyageurs.

C'est ainsi qu'un programme audiovisuel devrait permettre aux agents de se familiariser avec leur nouvel environnement professionnel. Brochures et dépliants en cours de réalisation leur apporteront en outre les suppléments d'information nécessaires sur des sujets tels que les horaires, la tarification et les incidences sur le réseau d'autobus de la jonction centrale du RER et de la mise en service de la branche de Marne-la-Vallée.



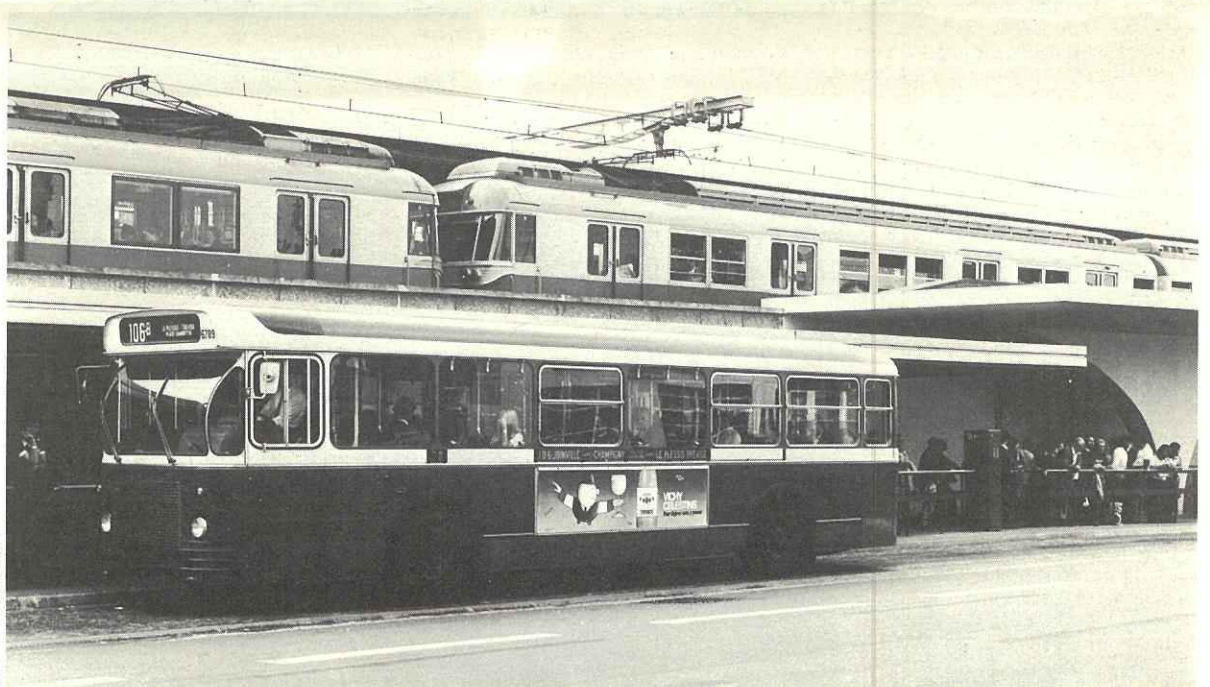
RATP - THIBAUT

Du côté des bus

La mise en service de la jonction centrale du RER, du prolongement de la ligne de Sceaux à Châtelet ainsi que de la branche de Marne-la-Vallée sera accompagnée à la mi-décembre d'un

réaménagement partiel des lignes d'autobus du centre de Paris et de la banlieue Est. Pour les lecteurs d'« Entre les lignes », M. Coussedière, adjoint au chef du service de l'exploita-

tion du réseau routier, a bien voulu faire le point sur les propositions formulées par la Régie auprès du Syndicat des transports parisiens.



RATP - ARDAILLON

Le prolongement de la ligne de Sceaux de la Gare du Luxembourg au Châtelet affectera-t-il certaines lignes de Paris ?

Essentiellement la ligne 81 « Porte de Saint-Ouen - Gare du Luxembourg », ce dernier terminus étant ramené au Châtelet pour tenir compte de la diminution du trafic prévisible sur le tronçon « Luxembourg-Châtelet », par ailleurs desservi par les lignes 21, 27, 38 et 85. Le raccourcissement de cette ligne procurera un gain de trois voitures.

La seconde ligne concernée est la ligne 85 où le matériel à gabarit réduit (PGR) sera remplacé par des autobus « standard ». Cette augmentation de capacité unitaire permettra de réaliser une économie globale de trois voitures, dont une au titre des allègements de trafic attendus.

Si ces aménagements peuvent sembler limités, c'est qu'il paraît nécessaire de maintenir dans Paris une desserte par autobus suffisamment fine et étoffée pour répondre le mieux possible aux besoins des voyageurs. Et d'après les prévisions de trafic, le prolongement de la ligne de Sceaux au Châtelet ne devrait entraîner sur les lignes 21, 27 et 38 qu'une réduction relativement faible de la clientèle,

réduction qui correspond sensiblement à la surcharge observée actuellement.

Il doit en être tout différemment dans le secteur traversé par la branche « Val-de-Fontenay - Noisy-le-Grand Mont d'Est » du RER ?

La mise en service de la branche de Marne-la-Vallée entraînera d'importants aménagements locaux du réseau d'autobus. Disons que, pour l'essentiel, il s'est agi de rabattre un certain nombre de lignes sur les gares de Val-de-Fontenay, Neuilly-Plaisance, Bry-sur-Marne et Noisy-le-Grand - Mont d'Est, tout en continuant d'assurer une desserte des grands pôles d'activités de la banlieue Est, ainsi que les liaisons locales entre les diverses communes non desservies par le RER.

A cet effet des lignes seront déviées, voire supprimées, ces dernières étant remplacées par de nouvelles lignes : citons, à titre d'exemple, la ligne 220 N qui assurera des navettes entre le centre administratif de Bry-sur-Marne et la station RER de cette commune, la ligne 124 N qui reliera dans Fontenay-sous-Bois, la gare de Fontenay (RER branche de Boissy-

Saint-Léger) et celle de Val-de-Fontenay (SNCF-RER branche de Noisy-Mont d'Est).

Des gares routières situées actuellement sur la branche de Boissy-Saint-Léger devraient perdre de leur importance ; de nouvelles gares seront-elles créées ?

Seule la gare routière de Nogent-sur-Marne sera affectée par la suppression des lignes 113 A, C et 110 A, C, D, E. Par contre deux grandes gares routières verront le jour, l'une à « Val-de-Fontenay », l'autre à « Noisy-le-Grand - Mont d'Est ».

C'est le dépôt de La Maltournée qui exploite la quasi-totalité des lignes du secteur. Les incidences de ces divers aménagements seront-elles importantes sur son activité actuelle ?

Le réaménagement des lignes qui sera effectif d'ici la fin de l'année entraînera, en ce qui concerne le dépôt de La Maltournée, un simple transfert de 25 postes de machinistes vers d'autres établissements. Quant au personnel du dépôt affecté à l'entretien et à la réparation des autobus, son effectif demeurera inchangé.



RATP - MINVIEL

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

Plan "araignée"

Sur une centaine d'abris installés aux arrêts des lignes « pilote » et de la ligne PC sont actuellement mis à l'essai des plans donnant une nouvelle représentation du réseau urbain d'autobus. Pourquoi « araignée » ? A partir de l'arrêt « Opéra », par exemple, s'irradient tous les itinéraires, en surimpression de couleur verte, des lignes d'autobus desservant ce point ou passant à proximité immédiate. Les voies empruntées par les autres lignes sont représentées par un « bordé » orange avec les numéros de ces lignes indiqués à l'intérieur, les

itinéraires proprement dits n'étant pas tracés. Ce nouveau modèle proposé aux utilisateurs avait déjà recueilli la faveur du public lors d'une première série de tests où il était présenté concurremment à d'autres prototypes.

Villes nouvelles

La création de la ligne 447 « Cergy (Préfecture) - Menucourt (Croix du Jubilé) » permet, depuis le 1^{er} septembre, les jours ouvrables de 6 h 30 à 20 h 30, une liaison entre la Préfecture de Cergy-Pontoise et les communes de Cergy, Vauréal, Boissémont, Courdimanche et Menucourt.

Depuis la même date, la ligne 421 « Vaires » (gare de Vaires) - Torcy (la poste) » a été prolongée jusqu'à la zone industrielle de Torcy, les jours ouvrables seulement.

Service urbain à Nogent-sur-Marne

A titre d'essai, et par décision du Syndicat des transports parisiens, un service urbain financé par la commune et exploité par la Régie a été créé le 1^{er} octobre, à Nogent-sur-Marne. Après Rueil et Boulogne (où le service est assorti de la gratuité), c'est la troi-

sième commune qui fait appel à la Régie pour réaliser une opération de ce type.

Cette ligne de mini-bus assure, du lundi au samedi, une desserte circulaire interne de près de 13 km de longueur.

Ligne 103

Une opération d'extension en moyenne banlieue liée au plan de restructuration d'autobus du Val-de-Marne, a pris corps avec le prolongement, le 15 septembre dernier, de la ligne 103 « Charenton Ecoles - Choisy-le-Roi » à Villeneuve (gare de Villeneuve - Triage).

Cet objectif sera atteint, pour la N 7, par la réalisation du prolongement de la ligne 7 du métro à Villejuif.

Pour la N 305, les emprises disponibles et les possibilités d'élargissement ont permis de concevoir l'aménagement d'un site propre * pour autobus permettant de garantir des conditions d'accès à Paris sûres et rapides. Ce site propre est axial, isolé de la circulation générale, à l'exception des carrefours où une priorité aux feux pourra être accordée.

Cet aménagement prévu dans le cadre de l'étude de restructuration à moyen terme du réseau d'autobus dans le Val-de-Marne, permettra d'améliorer de façon homogène les conditions d'accès à Paris de l'ensemble du secteur.

Busphone

Depuis le 1^{er} septembre, le Busphone (Saint-Cloud) a adapté ses services. Le matin, entre 7 h et 12 h 30, les circuits sont programmés à partir des demandes reçues la veille après-midi au plus tard. L'après-midi, de 12 h 30 à 19 h 30, il assure le service à la demande sur appel téléphonique immédiat. Qu'on se le dise...

N 305

L'étude des besoins en transports en commun du secteur du Val-de-Marne compris entre la ligne de Sceaux, la Seine et la rocade SNCF Massy-Palaiseau - Pont de Rungis, a montré la nécessité d'améliorer l'accessibilité à Paris le long des deux axes principaux constitués par les routes nationales 7 et 305, autour desquelles s'est concentrée l'urbanisation.

* Pour un transport collectif, on dit qu'il y a circulation en site propre toutes les fois que le transport utilise un espace spécifique distinct de l'espace utilisé pour les moyens de transport individuel. On distingue bien entendu des configurations de sites propres très différentes allant du site propre intégral comme le train ou le métro au site propre partiel constitué par exemple par un couloir réservé aux autobus.



Le point sur les travaux

Couloir "Invalides"

Les travaux de gros œuvre du couloir de correspondance reliant la gare SNCF des Invalides au métro « Invalides » (lignes 13 et 8) ont débuté fin juillet.

"Châtelet-les-Halles" "Gare du Nord"

Dans le cadre du prolongement de la ligne de Sceaux, de « Châtelet - Les Halles » à la future station « Gare du Nord », le chantier de gros œuvre s'est ouvert au puits « Poissonnière ».

Allongement des quais

Les travaux d'allongement des quais à 225 mètres, terminés à la station « Fontenay-aux-Roses », sont actuellement en cours à « Port-Royal », « Denfert-Rochereau », « Gentilly », « Sceaux » et « Robinson ».

Ligne 7

Les travaux de gros œuvre du tunnel sont achevés entre les stations « Porte de la Villette » et « Quatre Chemins ».

Ligne 10

L'exécution à la hacheuse du tunnel entre « Porte d'Auteuil » et « Boulogne - Jean-Jaurès » a débuté au cours du mois de septembre.

Pose des ferrures de la caténaire à la station « Noisy-le-Grand-Mont d'Est ».



Rénovation des stations

Après la rénovation des quais de la station « Père Lachaise » (ligne 2), le mois de juillet voit aussi la station « Gare du Nord » (ligne 5) se parer de nouveaux atours, de couleur verte cette fois. Le 10 août, le rouge est mis (heureux hasard) sur « Château de Vincennes » (ligne 1 - quai de départ), puis sur « Reuilly Diderot » (ligne 1) le 15 septembre. C'est enfin au tour de « Gare du Nord » (ligne 4) d'apparaître toute de vert carrelée.

Les Halles 77

Déplacer une station de métro d'une trentaine de mètres, voilà une aventure peu banale.

Ce n'est pas la première fois certes, mais l'ampleur de l'opération (la déviation est longue de 330 m) en fait tout de même une sorte de « première ».

Depuis le 3 octobre en effet, c'est une nouvelle station que découvrent les voyageurs empruntant la ligne 4, « Porte de Clignancourt-Porte d'Orléans ».

Orientée plus à l'est, avec un accès situé en face de l'église Saint-Eustache, cette nouvelle station va devenir un lieu d'échange privilégié sur le réseau, essentiellement tant que la ligne B du RER (ex ligne de Sceaux) n'aboutira pas à « Gare du Nord ».

La réalisation de cet ouvrage s'intègre dans l'opération « Châtelet - Les Halles » en facilitant la circulation inter-stations et inter-réseaux (métro-RER) et en permettant d'obtenir une plus grande unité du forum central qui doit s'élever au-dessus de la station « Châtelet-Les Halles ».

D'utilité publique

Le prolongement de la ligne 7 depuis la « Porte d'Italie » jusqu'à Villejuif a été déclaré d'utilité publique le 23 août dernier. Inscrits au programme triennal prioritaire (1978-1980) d'extension des réseaux ferrés SNCF et RATP en Ile-de-France adopté le 7 juin dernier par le Conseil régional, les travaux de prolongement jusqu'à Villejuif devraient normalement être engagés l'année prochaine. La mise en service est en principe prévue pour la fin de 1980 ou le début de 1981.

Régulation d'horaires

Un nouveau système de régulation d'horaires, expérimenté sur la ligne 4 « Porte de Clignancourt - Porte d'Orléans » depuis le mois de mars dernier, est installé sur la ligne 3 « Gallieni - Pont de Levallois » depuis le lundi 25 juillet.

Les modifications apportées au système existant répondent à deux objectifs, qui sont d'accroître l'efficacité pratique du système et de faciliter son

Quoi de neuf



RUBENS



« L'Adoration des Mages » (Détail, musée des Beaux-Arts, Anvers) 1624.

IL y a 400 ans, en juin 1577, Pierre-Paul Rubens (1577-1640) naissait à Siegen, en Allemagne, de parents anversois. 1977 est donc l'année du quadricentenaire de la naissance de ce peintre, peintre de tous les temps en vérité, peintre entre tous.

Cet artiste, parmi les plus éminents du

XVII^e siècle et les plus représentatifs du style baroque, était avant tout un brillant « coloriste ».

Un très grand nombre d'œuvres de Rubens sont conservées dans les musées ou églises d'Anvers. Elles sont pour la plupart intransportables, soit en raison de leur valeur, soit à cause de

leur ancienneté (qui ne s'accommoderait pas toujours d'un changement de température, d'hygrométrie, d'éclairage, ni même tout simplement d'un déplacement), soit enfin en raison de leurs dimensions qui sont souvent considérables.

Au début de 1976, et dans la perspec-

tive de l'année internationale Rubens, la municipalité d'Anvers confie au photographe Frans Claes le soin de reproduire en grand format trente-huit tableaux du maître, conservés dans des musées et églises de la capitale flamande.

Ces documents photographiques, d'une exceptionnelle qualité technique, sont acquis par le Crédit du Nord et constituent la matière d'une exposition itinérante, présentée dans une quinzaine de villes françaises.

A partir du jeudi 10 novembre, ces reproductions, présentées sur soixante-cinq grands panneaux modulaires d'une hauteur de 2,40 m, seront exposées à la station Auber du RER. Chaque panneau contient soit la totalité d'un tableau, soit une partie à assembler, soit une sélection de détails grandeur nature. L'ensemble donne une idée très complète de la collection anversoise des œuvres de Rubens.

Au hasard des panneaux, on pourra découvrir « L'Adoration des Bergers », « La chasse aux cerfs » (esquisse), un autoportrait de l'artiste, « L'enlèvement des Sabines », « Le coup de lance » et bien d'autres chefs-d'œuvre.

Un spectacle audiovisuel complètera l'approche du peintre en le situant dans son temps, en rappelant sa vie, les divers aspects de son activité artistique et diplomatique.

Cette exposition qui occupera le hall de la station Auber jusqu'à la fin de l'année, bénéficie du patronage officiel de la ville d'Anvers, du musée du Louvre et des musées de France.

Souhaitons qu'elle soit une véritable invitation au voyage et à la découverte artistique personnelle.

Club métro

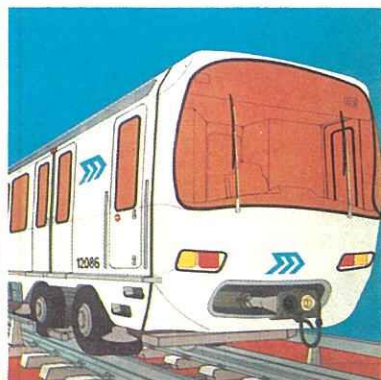
Bientôt, le métropolitain parisien n'aura plus l'exclusivité dans l'Hexagone.

Entreront dans le « club métro » Lille — le premier coup de pioche de la ligne 1 a été donné fin septembre — Lyon — l'inauguration de la ligne « Perrache-Cuchet » est prévue pour mai 1978 — et enfin Marseille : le 14 novembre prochain, le premier tronçon « La Rose - gare Saint-Charles », sera mis en service.

Longue de 7 km, comprenant huit stations, cette première ligne prolongée en 1979 devrait ultérieurement, avec la construction d'une seconde ligne, former un véritable réseau.

C'est le relief de Marseille qui a imposé le choix du métro sur pneumatique apte à franchir plus aisément des pentes accentuées.

Conçu pour le confort et l'agrément des voyageurs, ce matériel « dernier cri » (notre photo) présente diverses innovations techniques dont les bogies, bimoteurs à suspension pneumatique, qui ont été mis au point en collaboration avec la Régie.



dans le métro ?

insertion dans l'environnement humain que représentent les conducteurs et les voyageurs.

Les caractéristiques communes de ces deux systèmes sont d'une part, une fiabilité et une efficacité accrues et, d'autre part, une tolérance possible de départ « en avance » en fin de parcours et pendant les heures creuses.

L'expérimentation doit se poursuivre pendant quelques mois afin de définir le système donnant les meilleurs résultats et avant de le généraliser à l'ensemble des lignes du métro.



RATP - ARDAILLON

La 11 fait "peau neuve"

1956 : la ligne 11 « Châtelet - Mairie des Lilas » est la première ligne du réseau à recevoir du matériel sur pneumatiques.

1957 : son exploitation avec ce même matériel est complète.

Aujourd'hui, la ligne 11 est équipée de 17 trains MP 55 et de 3 trains MP 73, matériel pneu le plus récent équipant la ligne 6 « Etoile-Nation » depuis juillet 74, auxquels s'ajoutera prochainement un train MP 73 supplémentaire.

Afin d'accroître l'homogénéité des différents matériels sur pneumatiques, les séries les moins récentes seront renouvelées dans certains de leurs éléments, le MP 55 d'abord, et ensuite le MP 59 qui circule sur la ligne 1 « Château de Vincennes - Neuilly » et sur la ligne 4 « Porte de Clignancourt - Porte d'Orléans ».

Cette rénovation vient d'être entreprise avec la mise en service à la fin du mois d'août, sur la ligne 11, de la première voiture renouvelée. Au cours du mois d'octobre, c'est une rame complète (4 voitures) qui aura fait « peau neuve ».

Cette voiture « pas comme les autres » surprend tout d'abord par la couleur « bleu lumière » de la peinture extérieure de la caisse, identique à celle du matériel MP 73. La peinture intérieure n'est pas en reste puisque c'est le jaune citronnel qui a été retenu. Les sièges sont marron foncé, quant au sol verni, il brille sous les deux bandeaux lumineux qui courent d'un bout à l'autre de la voiture. Le nombre des barres d'appui a été doublé et la ventilation améliorée grâce à l'installation de grilles de défilement d'air qui permettent d'obtenir une ventilation plus homogène de la voiture.

Si le confort et l'esthétique ont fait l'objet de soins attentifs, la sécurité a été renforcée par l'installation de portes d'inter-communication vitrées permettant ainsi la visibilité d'une voiture à l'autre.

Les améliorations techniques concernent, en particulier, les équipements de commande de traction, la suspension pneumatique, l'isolation du câblage, le système de commande des portes et les commandes du pupitre de conduite.

La modernisation des 16 autres trains MP 55 s'effectuera progressivement au rythme d'une voiture par mois.

Compact ou normal ?

En procédant à l'installation d'un escalier mécanique de type compact à la station « Latour-Maubourg » (ligne 8), les services techniques de la Régie ont inscrit le chiffre 100 sur leur planning.

Mais qu'appelle-t-on compact ? Un escalier mécanique de type compact ne nécessite pas, contrairement au modèle normal, de machinerie séparée, le moteur et l'armoire de commande étant intégrés au volume de la charpente de l'escalier.

C'est la raison pour laquelle on le préfère souvent au type normal puisqu'il peut être installé dans l'emprise d'un escalier fixe sans demander des travaux de génie civil trop importants. Le programme 77 est, à ce propos, très significatif : sur 14 escaliers mécaniques prévus, deux seulement seront de type normal.

emprunt

11%

garanti par l'Etat



La Régie a émis sur le marché français, le 19 septembre, un emprunt de 400 millions de francs bénéficiant de la garantie de l'Etat.

Comme ceux qui avaient été émis les années précédentes, cet emprunt est destiné notamment à la modernisation des réseaux et aux acquisitions de matériel roulant.

Cinémétro

Qu'y a-t-il de commun entre ces trois films français : « Vive la liberté », « La mort d'un pourri », « On ira tous au paradis » ? Une scène tournée dans le métro et le RER, devenus pour l'occasion studios de choix pour réalisateur estival en quête de décor insolite.

Tour à tour, les Charlots, Alain Delon, Daniel Gélin et Jean Rochefort se sont succédés sur ce plateau « underground ».

La Régie serait-elle en passe d'obtenir l'Oscar du meilleur décor à quelque festival du 7^e art ?



RATP - MINOLI

RATP - ARDAILLON

RATP - ROY

Carnet.

départs à la retraite

DIRECTION GENERALE

MARS 1977

PIROU Yves

Service CM

MARCHAND Gaston

AVRIL 1977

Service central

MERPILLAT Antoine

JUIN 1977

HOUTMAN Micheline

JUILLET 1977

MASSIP Achille

DIRECTION DES ETUDES GENERALES

AVRIL 1977

Service GI

SAHUC Alice

MAI 1977

Service GI

DEZONS Roger

JUILLET 1977

Service GI

DESSAINT Odette

DIRECTION DU PERSONNEL

MARS 1977

Service P/CA

DAUTREME Maurice

Service PA

FELLI Antoine

LEICK Pierre

MICOUJ Jacques

TACHE Louis

AVRIL 1977

Service P/CA

DECOTTE André

LABUCHE Ariette

LEHERITIER Robert

REPLUMAZ Gabriel

TAGANT Gilbert

Service PA

BATTISTINI Angele

BOUY Robert

HUET Albert

MAI 1977

Service P/CA

COMITI Philippe

PICART Hélène

JUIN 1977

Service P/CA

BONNETIER Adolphe

DUFAUT Robert

ROUVIERE René

Service PA

GUERBER Renée

SIBIETA Antoine

JUILLET 1977

Service P/CA

LEMAIRE Paul

MANTOVAN Catherine

POLO René

Service PC

COLLIER Marc

Service PA

CASARIN Paulette

GARCIA Joseph

MAHE Maurice

TOUPET Pierre

AOUT 1977

Service P/CA

ANDREANI Pierre

CIVEL Robert

COUTARDI Louis

ENIXON Aphonse

PEDOUX Jacques

REMBES Gilbert

Service PA

CHADENIER Pierre

HENNEQUIN Marguerite

LECERF Léon

LIZE Roger

VILLEDIEU Jeanne

SERVICES D'APPROVISIONNEMENT

MARS 1977

Service ML

BLANC André

AVRIL 1977

Service MM

BEN AROUSSE Albert

MAI 1977

Service MA

LE DORAN Eléonore

JUILLET 1977

FRAUCIEL Jean

Service MM

DESSUS Henri

GOUET Robert

Service ML

BRUNAUD Maurice

AOUT 1977

Service MM

CORBOLIOU Laurent

DEMICHIEL Françoise

DIRECTION FINANCIERE

JUIN 1977

BOUCLY Liliane

Service EB

LEMAITRE Jean

JUILLET 1977

Service EC

CANDELA François

MASSEGUIN Yvon

RECOMMANDE Jean

Service EG

BILLON Simonne

GROUSSARD Roger

SERVICES JURIDIQUES

MAI 1977

BONNET Jean

Service JC

FROTTE Angélique

JUILLET 1977

Service JC

VACHERON Pierrette

Service JD

CHARLET Joseph

DIRECTION DU RESEAU FERRE

MARS 1977

BOUDEVILLE Elie

COTRET Georgette

Service FE

ANGUELOU Marcelle

BISCHOFF Marcel

CASIEZ René

CHADENIER Hélène

CHAVY Albert

CHENILLOT Pierre

CLER Jacqueline

COUILLOT Henri

DELAIS Roger

DEVILLA Pierre

DEZEYMERIS Jacqueline

DORDAN Roger

FERRIERE Pierre

FRONTIN Armand

GATEAU Roger

GILLET Hélène

GROS Paul

KERBINIGIN Paul

LEPEL Maximim

LE PIFFER Jean

LESPINAS André

LEVEQUE Pierre

LOHOU Robert

MIERMONT Marcel

MOINE Pierre

OGOREK Tadeysz

PAOLI Rolando

PENE Marcel

POIRIER Roger

ROBERT Jean

ROBIN François

SAYAH Yaha

VENPAIRE Jacqueline

Service FR

CHEMIN Crescent

FICHON Louis

SCHMITT Guy

TEISSIERE André

AVRIL 1977

MOURTIER Roger

Service FE

BATOCCHI Henri

BELLEZ Pierre

BENCHARIF Lenidjed

CASSAN Joseph

CAYZAC Pierre

COUDENE Alfred

COUTURE René

DEBEE Guy

DEMILLIER René

DITHURBIDE Jean

DUPORT René

GABILLON Jean

GUERIN Madeleine

GUERIN Marcel

LHOSTIS Jean

MERY Elisa

MEUNIER Roger

MUSCAGORRY Albert

NUNEZ Thomas

PENIN Jacques

PORRON Marcel

RADELET Henri

RICHARD Antoine

SEBBAN Samson

THEVENOT Jacques

VERRON Raymond

MAI 1977

Service FE

AUZOUX Raymond

BERTHO Trémour

BOUNEB Marcel

DOUGLAY Raymond

HEINRICH Julien

HOLLEVILLE Roland

JAMET Robert

JANVIER Louis

LAMBERT Jean

LAURIER Lucien

MAILLARD Marie-Ange

MONTEBRUN Guy

NICAUD Paulette

OUADDOUR Mohamed

PERRINET Lucien

PINEAU Raymonde

REVAULT Pierre

Service FR

BAILLARGEON Gilbert

BERRUE Georges
CHARDIN Maurice
POMMEREAU Armand

JUIN 1977

Service FE

ALFONSI François

ANDRE Vincent

BELIN Pierre

BERNARD André

BLANCHARD André

BOUDON Louis

BUREAU Maurice

CHARTIER René

CHATEL André

CHAUVEY Claude

COPIELLET Jacques

COULET André

DERANGERE Robert

DESCLAUX Laurent

DESPRES Max

DRAPIER Andrée

EONET Marcel

FERLICOT Raymond

FIRMIN Roger

GIRBAL Pierre

GRIMAULT Roger

GROS Albert

HURISSE André

KALUZYNY Elyane

LE GAD Joseph

LEMOINE Roger

LE TEXIER Marcel

MARTIN Luc

MOURARAU André

PRET René

SAINT-MICHEL Denis

SIE Lucienne

THEPAUT Marcel

TRUCTION Raymond

VAINEQUEUR Virgile

VALENCE Georges

YON Adrien

Service FR

CHEMIN René

JEZEQUEL Pierre

LE VAILLANT Rémy

VERIN Roger

JUILLET 1977

Service FC

LELOUP Madeleine

Service FE

AUGER Yves

BARON Albert

BASSET Marcel

BAUCHET Raymond

BERTHOUT Aimé

BILLARD Marcel

BILLON Thérèse

BOISSAY Henri

BOUFFARTIGUES Pierre

BRONNEC Georges

BROS Jean

CAMBE Raymonde

CAUSSE Simone

CHEVALIER Gisèle

COLLE Gervais

COMPAIN Pierre

CONDAMINE Emile

CONSTANT Séraphine

DACHEUX Hélène

DENEU Constant

DESBORDES Pierre

DEZERT Maurice

FAURE Maurice

FERRE Claudine

FLAMANT Robert

FOLLET Jean

GALL Roger

GOURDON Pierre

HILAIRE Renée

HUBERT Gabrielle

KESSAL Evelynne

LEDENMAT Yves

LE ROY Marguerite

LOCATELLI Marc

LOUSTAUD Maurice

LUCAS Yvon

MAHE Marcel

MUGOT James

PENNETIER Gérard

PIERRET Madeleine

PINAUD Robert

POLI Marcel

PONSARD Jean

POTIN Gaston

PRECLOUX André

ROQUES Jean

ROSE Jean

ROUGIER Marcel

SOREL Marcel

SUASI Roger

VITU Gisèle

Service FR

DUPRE Marcel

MORISSET Robert

MULLER Georges

RENAULT Marcel

RIVETI Catherine

AOUT 1977

Service FE

AMAT Paul

BERZIOU Pierrette

BESSON Georges

BEVILLON Pierre

BOURGUIGNON Charles

US. METRO

TRANSPORT

SUR LE PODIUM

**YVES LEROY,
PHILIPPE BOBIN,
GILLES GEMISE-FAREAU
(DECATHLON).**

En se classant respectivement 1^{er}, 2^e et 4^e du Championnat de France, nos trois internationaux ont réalisé un remarquable tir groupé, sans précédent à ce niveau, et confirmé leurs bonnes dispositions à quelques semaines de la finale de la Coupe d'Europe des épreuves combinées où ils devront affronter une redoutable coalition germano-soviéto-polonaise.

**BERNARD PETITBOIS
(ATHLETISME 100 ET 200 M)**

Il y a plus d'un an, nous disions ici-même de ce sympathique athlète qu'il gravissait avec régularité les échelons de sa spécialité au point de compter parmi les meilleurs sprinters français du moment.

Cette saison n'aura fait que conforter ce qui, alors, était peut-être davantage une impression qu'une certitude. Bernard Petitbois malgré une certaine fragilité musculaire, est désormais une valeur sûre du sprint français ainsi qu'en témoignent ses multiples sélections en équipe de France.

Qu'il nous soit cependant permis de regretter une nouvelle fois que des athlètes de ce niveau ne puissent disposer pour l'entraînement d'une piste digne de leur talent. Courir aujourd'hui sur une piste en cendrée, comme celle du bon vieux stade de la Croix-de-Berny, est devenu aussi anachronique que de courir un Grand Prix automobile de formule 1 avec une voiture des années 50... !

**FRANÇOIS GAUDRY
(PENTATHLON MODERNE)**

Cette autre section « phare » de notre club a connu une éclipse aux récents Championnats de France. Après un excellent début, notre pentathlète n° 1, particulièrement malchanceux dans l'épreuve de Cross Country où il écopa de nombreuses pénalités, termina seulement 8^e de l'épreuve devant l'ancien champion du monde junior Colladant, classé 9^e, et Foulquier, encore junior, classé 14^e.

Avant cette contre-performance inattendue qui a sans doute privé le club du titre par équipe, François Gaudry devait néanmoins justifier sa place sur notre « podium » en figurant honorablement dans les rangs de l'équipe de France lors des épreuves internationales de Budapest et Bucarest.



Yves Leroy saisi « au vol » lors de l'épreuve de saut en longueur du décatlon des Championnats d'Europe de Rome, en 1974, où il obtint la médaille d'argent.

CLAUDE SULIN, DOMINIQUE COLOGNI, BRIGITTE BALEYDIER (AVIRON).

La section d'aviron du club est l'une de celles qui n'ont cessé de faire beaucoup pour la renommée de l'USMT : nos rameuses, en particulier, qui sont présentes depuis plusieurs années sur le front des plus grandes compétitions nationales et internationales. Cette année encore, dans un contexte mondial rendu sans cesse plus difficile par la spectaculaire progression des nations de l'Europe de l'Est (huit médailles d'or pour huit titres en jeu aux seules Allemandes de l'Est lors des derniers Championnats du Monde), ce fut une vision à la fois émouvante et réconfortante que celle de nos « filles » luttant avec

la plus extrême vaillance pour conserver une place parmi les huit meilleurs équipages féminins mondiaux.

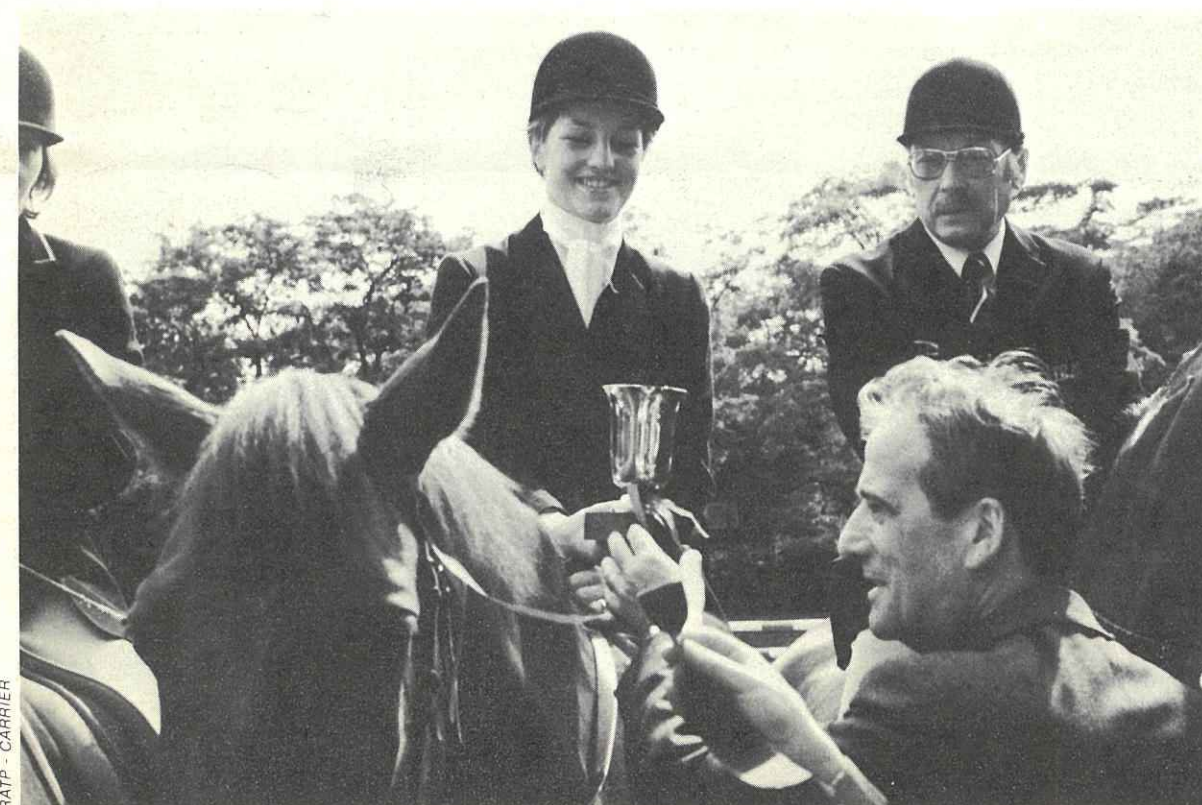
En août dernier, en effet, Claude Sulin associée à Anthoine (ASPP) en double-scutt, et Brigitte Baleyrier - Dominique Cologni, en deux sans barreur, réussirent à arracher la deuxième place de la petite finale des Championnats du Monde sur le célèbre bassin olympique du Bosbaan à Amsterdam.

En ces temps de « vaches maigres » pour le sport français, comment ne pas saluer comme il convient le comportement de nos sociétaires dans une discipline athlétique exigeante où, de l'aveu unanime des spécialistes, il n'est guère aisé aux pays occidentaux de faire bonne figure.



Claude Sulin, au 1^{er} plan devant Anthoine, arborant le maillot tricolore du « Club France » lors d'une importante régates internationale à Lucerne.

EN SELLE...



APPRENTI DEVENU MAÎTRE

Après avoir fait consciemment ses classes, entre l'âge de 11 et 18 ans, au sein de la section football FFF du Club, Philippe Toussier, qui fut aussi apprenti à la Régie, voit s'ouvrir toutes grandes à lui les portes du professionnalisme. Il vient en effet de signer un contrat avec un important club de 2^e division : l'AS Angoulême.

Bonne chance Philippe ! et ne nous en veut pas si, à notre souhait, se mêle aussi un peu la nostalgie de te voir partir...

AVIS

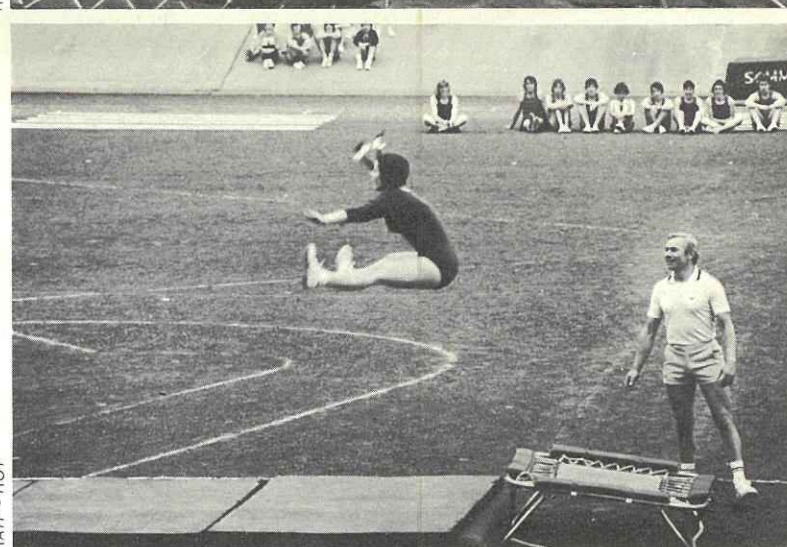
Nous rappelons à nos lecteurs qui souhaiteraient de plus amples renseignements sur les activités des différentes sections de l'USMT, et notamment aux parents désireux d'inscrire leurs enfants à l'une des nombreuses écoles de sport, qu'ils peuvent s'adresser au siège de l'Union sportive métropolitaine des transports, 159-161, bd de la Villette, 75010 Paris. Tél. : 206-52-38 (intérieur 1968).

L'ÉCOLE TECHNIQUE

LA FÊTE DU SPORT

Comme en témoignent ces photos, la traditionnelle fête de l'Ecole technique fut aussi la grande fête du sport. Une fête qui eut lieu le 25 juin dernier

en présence d'une nombreuse assistance et des principales personnalités de la Régie.



Le concours hippique organisé comme chaque année par la section équestre de l'USMT s'est déroulé le 12 juin dernier à la carrière du Centre hippique du Bois-de-Boulogne, en présence de nombreuses personnalités de la RATP.

Sept clubs*, dont la section du Métro, participaient aux épreuves, soit au total 85 cavaliers. En dressage, l'USMT se classa 5^e, de même qu'au parcours d'équipe, tandis que J.-C. Rubin se classait second au parcours individuel. Enfin, la coupe challenge IBM destinée à récompenser la meilleure équipe d'entreprise revint à la section équestre du Métro.

* Etrier : Société d'équitation de Paris ; Club de Buzenval ; IBM ; Banque de France ; Touring-Club de France.

entre les lignes RATP

RATP Service des Relations Extérieures - Presse et information 53 ter, quai des Grands-Augustins, 75271 Paris Cedex 06
Rédaction : 41, rue de Caumartin, 75009 Paris
Tél. : 073-36-50, 6971, 6973
Union des journaux et journalistes d'entreprise de France

Directeur Fondateur : Michel Linon
Directeur de la publication : Marcel Kopp
Rédacteur en chef : Sylvain Fournier
Rédacteurs : Michel Dubois, Martine Pelletier, J.-M. Roche
Conception Lintas-Paris
Imprimerie L'Avenir Graphique, 325, rue de Charenton, 75012 Paris.
Ont aidé à la réalisation de ce numéro : C. Bacharzyna, J. Barrau de Lorde, H. Crouta A. Dupont, J.M. Paumier, J. Thomas, Atelier photographique RATP.

Au programme

Le 8 décembre, en présence des plus hautes autorités nationales et régionales, des représentants des principaux réseaux de transports en commun du monde et de plus d'un millier d'invités français et étrangers, le président de la République inaugurera les nouvelles sections du RER (jonction centrale Auber-Nation, Luxembourg-Châtelet et Val-de-Fontenay-Noisy-le-Grand-Mont d'Est) alors constituées en un véritable réseau régional.

Pour permettre au public de la région parisienne de se familiariser avec le

nouveau réseau, une opération « portes ouvertes » aura lieu durant le week-end sur le thème : « découverte et échanges en Ile-de-France ». Chacun sera alors invité à parcourir gratuitement les lignes du RER autour desquelles se développera une importante animation : théâtre à Nanterre, festival de cinéma à Bry-sur-Marne, match de football à Saint-Germain-en-Laye entre l'équipe du Paris-Saint-Germain et une sélection du Val-de-Marne, musique à Sceaux et, sur l'ensemble du réseau, concerts, parades de cirque, émissions de radio etc.

Sous presse

En plus du prochain numéro d'« Entre les lignes » (seize pages en couleur, dont quatorze entièrement consacrées à l'événement) et du numéro spécial du bulletin de documentation et d'information-B.D.I., la Régie éditera, à l'occasion de l'inauguration des nouveaux tronçons du RER, un large éventail de publications à l'intention de ses différents publics (voyageurs, invités...) :

- guide pratique à très large diffusion disponible dès le 1^{er} décembre.
- livret d'horaires pour les lignes A et B tiré à 100 000 exemplaires ; prix : 2 F.

- dépliant spécial bus, pour le secteur de Marne-la-Vallée.
- plaquette de 32 pages, tirée à 50 000 exemplaires, dont le contenu sera sensiblement identique à celui de l'exposition « bilan d'une décennie ». Cette plaquette est destinée aux visiteurs des expositions et aux journalistes.
- brochure de 32 pages, tirée à cinq mille exemplaires, distribuée aux invités et aux journalistes. Thème : le RER.
- et, pour finir : un disque 33 tours d'Alain Decaux sur l'histoire du RER, tiré à 3 000 exemplaires, qui sera offert aux invités.



Le déjeuner à la Halle - Archives nationales

Des expositions

A l'honneur, début décembre, le RER va être l'occasion de nombreuses expositions, dont plusieurs dans la nouvelle station Châtelet-Les Halles. La plupart d'entre elles dureront près d'un mois, à partir de l'inauguration.

La RATP en organisera elle-même deux :

- Au centre de la salle des échanges de Châtelet-Les Halles, présentation du RER, (réseau, stations, travaux, matériel roulant, techniques d'exploitation).
- Au niveau des quais de la station, exposition « bilan d'une décennie d'activité autobus, métro, coopération technique et recherches ». On y

retrouvera : matériels, maquettes, projets, avec, sans doute, une exposition philatélique sur les timbres du métro dans le monde. Pendant la durée de l'exposition, seront installés un bureau provisoire PTT et un stand RATP où seront vendus posters et affiches.

La Régie est, en outre, associée à une exposition Epamarne (Etablissement public d'aménagement de Marne-la-Vallée) consacrée principalement à la desserte RER de la ville nouvelle. Lieu de l'exposition : station Noisy-le-Grand - Mont-d'Est, niveau mezzanine.

Les Archives nationales vont réaliser,

dans la salle d'échanges de Châtelet, une double exposition :

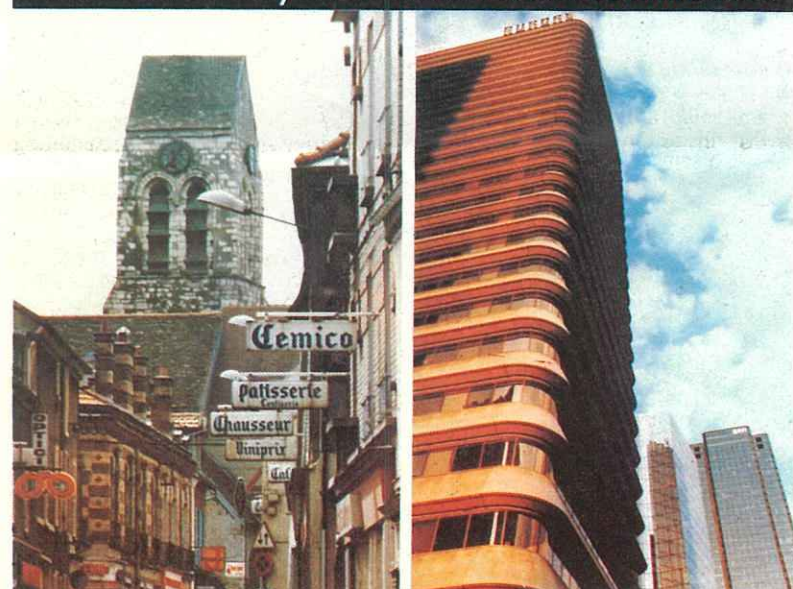
- la partie permanente sera une présentation des activités des Archives nationales, à l'aide d'un choix de documents d'un intérêt exceptionnel.
- La partie appelée à être périodiquement renouvelée, sera consacrée, pour commencer, à une évocation des quartiers des Halles (voir photo ci-dessus) et du Châtelet, au moyen de documents d'archives pour l'essentiel inédits.

C'est également au niveau de la salle des échanges qu'Epamarne organisera une autre exposition, dans le futur local d'accueil de la SNCF.

Journaux, hebdomadaires, radio...

RER, POUR QUOI FAIRE?

Pour aller de Sucy à la Défense. 31 km. 35 mn. Direct.



Avec son prolongement jusqu'à Marne-la-Vallée et la liaison de ses 3 lignes à la station Châtelet - Les Halles, début décembre, le RER devient un vrai réseau régional. Bien des problèmes de circulation en Ile-de-France vont être considérablement simplifiés. Et les temps de

parcours extrêmement raccourcis. La Défense - Nation : 14 km, 15 minutes. Noisy - Châtelet : 17,7 km, 20 minutes. St-Germain-en-Laye - Nation : 26,5 km, 31 minutes. Champigny - La Défense : 27 km, 29 minutes. Bourg-la-Reine - Châtelet : 10,5 km, 18 minutes.



Une vaste campagne d'information est chargée d'assurer à l'événement sans précédent que constitue la jonction centrale du RER, une résonance suffisante... Cette campagne débutera dès le mois d'octobre par la parution dans la presse magazine, disposant d'une édition parisienne, d'encarts publicitaires dont le leitmotiv sera : « RER, pourquoi faire ? » (voir photo).

L'objet de cette première série d'encarts publicitaires est de présenter des avantages techniques du nouveau réseau (diminution du temps de transport, liaisons directes...). Cette première phase s'achèvera à la fin du mois de novembre.

La deuxième phase, sur le thème : « RER, pour tout faire » (voir photo), débutera quelques jours avant l'inauguration et se poursuivra jusqu'à la fin de l'année. Elle s'attachera à mettre en évidence les facilités offertes par le nouveau réseau pour mieux profiter des possibilités d'activités de loisir et de travail dans la région parisienne.

Cette campagne sera accompagnée par un affichage dans le métro et à l'avant des bus, dès la fin du mois de novembre.

Parallèlement, une importante couverture radio de l'événement sera assurée jusqu'à la date de l'inauguration. Elle devrait s'achever avec l'animation des journées « portes ouvertes ».

Le jour même de l'inauguration, la presse quotidienne publiera une page quadrichromie consacrée à l'événement.

« Paris-Match », « Jours de France », « L'Humanité-Dimanche », « Télérama », « Télé 7 Jours », « Femme d'Aujourd'hui », « Elle ».

RER, POUR TOUT FAIRE.



Décembre 1977 marque la création d'un vrai réseau régional : le RER. Pour unir, rassembler, rapprocher. Pour raccourcir les distances et les temps de parcours. Le RER c'est le trait d'union

entre les habitants de l'Ile-de-France et tout ce qui fait la richesse d'une région donc la diversité de la vie. Expos, boulevards, châteaux. Le RER va nous apprendre de nouvelles rimés.

