

## RAPPORT ANNUEL

### 1972 un nouveau départ pour la RATP

L'effort entrepris depuis plusieurs années par la RATP pour étendre, moderniser ses réseaux et améliorer la qualité du service, a été concrétisé en 1972 par d'importantes réalisations. Toutefois, dans des domaines peut-être moins spectaculaires comme ceux des rapports avec les pouvoirs publics, des nouvelles méthodes de gestion moderne ou encore d'extension des réseaux, des actions essentielles pour l'avenir des transports parisiens ont marqué l'exercice. C'est ce qui ressort du rapport annuel de la RATP au Ministre des Transports.

#### Principales réalisations

En ce qui concerne les lignes nouvelles, achèvement de la branche ouest du métro régional et mise en service à Maisons-Alfort de la station Les Juilliottes, sur le prolongement de la ligne de métro n° 8; pour le matériel roulant, équipement de la ligne de métro n° 7 en trains fer modernes et remplacement de 200 autobus anciens par des voitures modernes; du point de vue de l'exploitation, la généralisation sur les lignes les plus chargées du métro, du système des départs programmés permet d'accroître la capacité de transport et d'améliorer le confort; enfin, l'équipement des stations en escaliers mécaniques et la modernisation des salles de recettes et des quais permet d'offrir aux voyageurs un environnement plus confortable.

D'autre part, les actions de productivité se sont poursuivies: équipement du réseau routier en autobus à un agent sur l'ensemble des lignes de Paris et 85 % des lignes de banlieue; pilotage automatique sur la ligne de métro n° 1 dès février 1972; installation dans 60 % des stations de contrôles automatiques des titres de transport.

#### Plus grande autonomie

Une lettre du Ministre des Transports, en date du 10 janvier 1972, a fixé les objectifs de la RATP préalablement définis de façon concertée entre les dirigeants de la Régie et les autorités de tutelle. Cette lettre qui établit le principe d'une plus grande autonomie dans la responsabilité de gestion de l'entreprise a des incidences immédiates dans trois domaines particuliers: assouplissement du contrôle des projets de travaux, suppression de la procédure d'approbation en matière d'autorisations de programme et de la commission des marchés des chemins de fer.

#### Plan d'entreprise

Début 1972, la RATP a engagé un processus de planification à moyen terme. Le premier plan 1975-1980 qui sera établi au printemps 1974 constituera la contribution de la Régie à la préparation du VII<sup>e</sup> plan.

Associé à une décentralisation de la gestion, le plan permettra d'accroître l'efficacité de l'entreprise tout en contribuant à l'enrichissement des tâches de chacun.

Métro urbain	
Longueur du réseau .....	173,2 km
Nombre de lignes .....	16
Nombre de points d'arrêt ..	343
Nombre de voitures .....	3 189
Nombre de trains en service (pointe du soir) .....	546
Nombre de voyageurs transportés par jour ouvrable	3 700 000

Métro régional	
Longueur du réseau .....	74,9 km
Nombre de lignes .....	3
Nombre de points d'arrêt ..	51
Nombre de voitures .....	467
Nombre de trains en service (pointe du soir) .....	49
Nombre de voyageurs transportés par jour ouvrable	450 000

Autobus	
Longueur du réseau .....	1 787,56 km
Nombre de lignes .....	186
Nombre de points d'arrêt ..	4 607
Nombre de voitures .....	3 679
Nombre de voitures en service (pointe du soir) ..	3 124
Nombre de voyageurs transportés par jour ouvrable	1 700 000

(Suite page 5.)

## Inauguration de la station Miromesnil par le Ministre des Transports



Cliché atelier photographique RATP.

Le 27 juin 1973, M. Yves GUENA, Ministre des Transports, a inauguré la station Miromesnil de la ligne de métro n° 13 (Porte de Clichy - Carrefour Pleyel Saint-Lazare) en présence de M. Pierre BILLECOQ, Secrétaire d'Etat, et de nombreuses personnalités des transports (notre photo). En fin d'après-midi, la nouvelle station a été mise en service accueillant dès son ouverture de nombreux voyageurs. Lire notre article en page 4.

## face à l'actualité

### la restructuration du réseau d'autobus interview de Louis Meizonnet

Né en 1911, marié, 1 enfant.

Ingénieur de l'Ecole centrale des Arts et Manufactures de Paris.

1936-1938 : Inspecteur adjoint à la Société des Transports en Commun de la Région Parisienne (S.T.C.R.P.).

1939-1940 : Lieutenant d'artillerie.

1941-1961 : Carrière à la direction du réseau routier et au service commercial de la RATP.

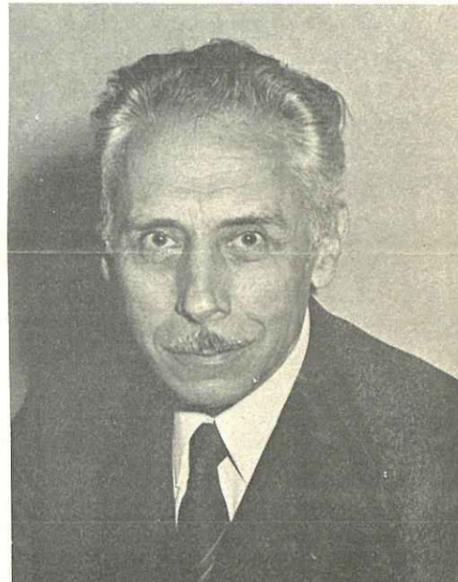
1961-1962 : Ingénieur en chef au service du matériel roulant.

1962-1965 : Ingénieur en chef puis ingénieur général, adjoint au directeur du réseau routier.

Depuis 1967 : Directeur du réseau routier.

Chevalier de la Légion d'honneur.

Officier de l'Ordre national du mérite.



Beaucoup de Parisiens considèrent l'autobus comme un mode de transport plus onéreux et plus lent que le métro, qu'en est-il exactement ?

Il est certain que l'autobus parisien est particulièrement lent. Alors que des vitesses de 15 à 18 km/h sont fréquentes dans les grandes métropoles, à Paris, la vitesse n'atteint pas 10 km/h à l'heure de pointe. Les raisons ? Nous les connaissons tous : une

dans le centre ville, une réglementation de la circulation et du stationnement insuffisamment observée.

En ce qui concerne les tarifs autobus, il est vrai qu'ils sont plus élevés que ceux du métro dès que l'on dépasse 2 à 3 km. Cela tient d'abord à un fait historique : de tout temps, l'autobus a eu un tarif variable suivant la distance parcourue, alors que dans

(Suite page 2.)

flash **ere**

En septembre, ouverture de la station « Créteil-l'Échat (hôpital H.-Mondor) » sur le prolongement de la ligne de métro n° 8

#### Sommaire

- En page 2 ● La caisse de coordination à votre service
- En page 3 ● Flash RATP
- En page 4 ● Inauguration de la station Miromesnil
- En page 5 ● Le centre d'instruction et de perfectionnement du réseau routier ● Au rendez-vous de l'histoire
- En page 6 ● Départs à la retraite - Nominations - Distinctions - En bref ● La parole aux lectrices
- En page 7 ● Sports - Clubs
- En page 8 ● Dossier RATP : le métro de Santiago

# la caisse de coordination à votre service...



La Caisse de Coordination aux Assurances Sociales offre aux familles des employés de la RATP des avantages sociaux parfois mal connus. Monsieur MORPAIN, président du Conseil d'administration, donne à « RATP Informations » des précisions sur les différentes prestations de la Caisse de Coordination.

La Caisse de Coordination compte à ce jour plus de 100 000 assurés. Pourriez-vous nous préciser son rôle ?

Vous savez que le régime particulier d'Assurances maladies de la RATP se compose de deux éléments :

- le service médical de la RATP pour les agents,
- la Caisse de Coordination pour les familles des agents, ainsi que les retraités et leurs ayants droit. Ces assurés représentent 102 000 personnes.

L'objet de la Caisse de Coordination est double.

Statutairement, elle est une caisse de sécurité sociale particulière aux familles du personnel de la RATP et, à ce titre, elle rembourse des frais médicaux et pharmaceutiques, dans les mêmes conditions et aux mêmes taux que ceux qui sont prévus par la législation générale.

En outre, ses services sanitaires annexes constituent un important dispensaire où les intéressés peuvent obtenir des consultations, des soins et des appareillages à des conditions très avantageuses.

Le premier type de prestations qu'offre la Caisse est le remboursement des frais...

Son premier type d'activité est d'être une caisse de sécurité sociale et, à ce titre, elle assure des remboursements qui représenteront cette année 110 millions de francs (c'est-à-dire 11 milliards d'anciens francs). Les assurés sont garantis contre les risques de maladie, d'invalidité, ainsi qu'en cas de maternité. En principe toutes les familles dépendent de la Caisse, à l'exception des personnes qui exercent une activité salariée ou qui bénéficient d'une pension directe ou de réversion qui les rendent tributaires d'un autre régime de sécurité sociale.

Pour obtenir les prestations auxquelles ils peuvent prétendre, comment les assurés doivent-ils opérer ?

Les assurés adressent à la Caisse leurs feuilles de soins remplies par les praticiens, par les pharmaciens et par eux-mêmes, en y joignant les ordonnances, les factures et tous les documents justificatifs. L'affranchissement en est gratuit.

Depuis le début de cette année, les anciennes feuilles, qui étaient particulières à notre organisme, ont été remplacées par de nouvelles feuilles de soins à caractère national qui sont désormais délivrées non plus par notre Caisse, mais par le praticien, médecin, dentiste, sage femme... Toutefois les anciennes feuilles seront encore acceptées pendant un certain temps.

A ce propos, je signale une innovation importante : les vignettes qui devaient être précédemment collées sur les ordonnances doivent maintenant être apposées sur la feuille de maladie.

En ce qui concerne les retraités, je leur conseille vivement pour éviter les recherches de dossiers dans les archives et une perte de temps, d'indiquer leur qualité de retraité à côté de leur numéro de pension sur la première ligne de l'imprimé.

Les règlements peuvent s'opérer de deux façons : soit par la poste (sans frais pour l'assuré), soit à nos guichets. Mais j'engage instamment les assurés à recourir chaque fois qu'il leur est possible, à la première solution. En effet, les opérations de remboursement s'en trouvent grandement facilitées et par conséquent accélérées. De plus, les assurés évitent ainsi un déplacement et une attente fastidieuse dans nos locaux.

Quelles sont les autres prestations dont bénéficient les assurés ?

La Caisse de Coordination n'est pas seulement une caisse primaire de sécurité sociale ; elle dispose également d'un dispensaire important, dans lequel sont donnés des soins et où des articles sont délivrés dans des conditions très avantageuses :

- un service médical où sont organisées sur rendez-vous des consultations de médecine générale et de médecine spécialisée : phthisiologie, endocrinologie, ophtalmologie, oto-rhinolaryngologie et chirurgie,
- un service dentaire qui donne des soins et applique des prothèses préparées par un laboratoire particulier à notre Caisse,
- un cabinet d'orthodontie qui a pour fonction de redresser les malformations dentaires chez l'enfant ; les traitements d'orthodontie sont pris en charge à 100 % par la Caisse de Coordination après accord de son chirurgien-dentiste-conseil,
- un service d'optique et de lunetterie qui offre un grand choix de verres, de montures et d'étuis de qualité, à des conditions très avantageuses.

Il est important de savoir que nos assurés n'ont pas à faire l'avance de fonds ; ils ne paient que la part minimale des dépenses qui doit rester à leur charge : ce qu'il est convenu d'appeler le ticket modérateur. La somme correspondante est immédiatement diminuée pour les mutualistes de la participation de la Société Mutualiste. En outre, les prix pratiqués sont tels, notamment pour les consultations, les soins dentaires et une partie de la prothèse, que les assurés exonérés du ticket modérateur n'ont absolument rien à verser.

Comment peut-on recevoir les soins du dispensaire ?

La meilleure façon est de prendre rendez-vous 18, rue de Naples, Paris (8<sup>e</sup>), pour le service médical et le service dentaire, ou de s'y rendre directement pour le service d'optique et de lunetterie qui se présente comme un magasin.

Ces soins ne concernent-ils que les familles des agents ?

Non, exceptionnellement il a été admis que les agents eux-mêmes pouvaient bénéficier des services de lunetterie et d'appareillage dentaire ; c'est un avantage très important. Il leur suffit de présenter une ordonnance délivrée par le médecin de la RATP.

La Caisse de Coordination offre-t-elle d'autres avantages ?

Elle a des activités d'information à l'égard du personnel de la Régie : elle se charge de rechercher les établissements qui conviennent pour des séjours de convalescence ou de traitements : pouponnière, aérium, préventorium, sanatorium, maison de repos, établissements de cure...

Elle s'occupe aussi du convoiement des enfants qui doivent se rendre dans des établissements de soins ou de cure en province.

Enfin, en faveur des agents qui sont mutualistes, la Caisse calcule et règle, avec ses propres paiements les remboursements complémentaires de la Société mutualiste.

Comment la Caisse fonctionne-t-elle ?

La Caisse est gérée par une assemblée délibérative qui est son Conseil d'administration où siègent 10 membres nommés par le directeur général et 10 membres élus par les affiliés (8 actifs et 2 retraités) et par un exécutif : le chef des services, assisté du chef du bureau des prestations, de l'agent comptable et de 190 personnes au service de nos assurés. Je leur conseille donc vivement de ne pas hésiter à s'adresser à la Caisse de Coordination pour avoir toutes les informations utiles sur son fonctionnement et sur les avantages qu'ils peuvent en espérer.

L.M.

# face à l'actualité

## Interview de Louis Meizonnet

(Suite de la page 1)

le métro, le tarif était unique. D'autre part, la réforme tarifaire de 1967 a pénalisé les voyageurs à petits parcours qui étaient fort nombreux sur l'autobus. Nous sommes actuellement en train d'examiner ces problèmes dans un cadre de refonte générale de la tarification de la région parisienne ; mais c'est un problème vaste et délicat.

On jette souvent la pierre au réseau routier, l'accusant d'être déficitaire...

Il faut tout de même se rendre compte que les dépenses sur le réseau routier sont essentiellement fonction de la vitesse. Tous les facteurs de dépenses sont en effet liés à la vitesse : l'importance du personnel, celle du parc, le carburant, l'entretien et même le nombre de dépôts. Nous sommes placés dans des conditions économiques particulièrement difficiles, surtout si nous nous comparons aux métropoles étrangères ; et pourtant, le réseau routier s'est énormément modernisé : à l'heure actuelle, il est exploité à plus de 95 % à un seul agent, et les méthodes d'entretien ont été entièrement revues et simplifiées.

En tout cas, il faut se rappeler que la Régie assure les obligations d'un service public, et par conséquent, on ne peut pas parler uniquement de rentabilité financière. Il faut surtout parler de rentabilité sociale en tenant compte de tous les éléments qui intéressent la collectivité : des lignes d'autobus peuvent être déficitaires, mais socialement rentables dans la mesure où elles assurent le transport de la main-d'œuvre nécessaire à l'économie, dans la mesure aussi où les voyageurs qui les utilisent ne vont pas encombrer le centre urbain avec des voitures particulières ; elles permettent également à des voyageurs captifs, qui ne pourraient pas se déplacer autrement, d'effectuer les trajets dont ils ont besoin.

Pourriez-vous nous préciser le rôle exact du service d'autobus à Paris et en banlieue, et nous parler des améliorations techniques ?

Le réseau d'autobus est un réseau complémentaire des réseaux ferrés aussi bien dans Paris qu'en banlieue. Dans Paris, il assure des liaisons mal assurées par le métro et le soulage dans les parties centrales où la charge est très importante. De même, en banlieue, les lignes d'autobus sont conçues pour compléter les réseaux ferrés soit par de grandes radiales vers les terminus du métro, soit par rabattement des voyageurs sur les gares du RER ou de la SNCF.

Les lignes de rocade ont aussi leur utilité, dans Paris pour les liaisons entre quartiers périphériques, en banlieue pour les liaisons intercommunales axées sur les dessertes des gares, ensembles résidentiels, centres commerciaux ou industriels, hôpitaux, lycées, préfectures, etc.

Si la structure du réseau a peu évolué dans Paris car la voirie elle-même et la nature des quartiers varient peu, par contre, en banlieue, des opérations sont réalisées toutes les semaines pour coller à l'actualité.

D'autre part, en ce qui concerne le matériel, nous avons fait de gros efforts de modernisation et de renouvellement : le matériel standard est très apprécié par les voyageurs ainsi que le matériel à gabarit réduit qui est bien adapté pour les rues sinueuses et pour les lignes à faible trafic du centre urbain. Je crois que d'une façon générale, en ce qui concerne la suspension, la ventilation, la commodité d'accès, le nombre de places assises, nous sommes tout à fait dans le ton. Enfin, on peut constater que dans Paris, l'âge moyen du parc est de 3 ans 1/2, et sur l'ensemble du réseau, de 5 ans, et qu'il n'y a pratiquement aucune ville au monde qui ait un parc aussi moderne.

Du côté de l'exploitation, nous faisons le maximum d'effort pour la régularité : à l'heure actuelle, 6 lignes sont équipées de radiotéléphones ; à partir du 1<sup>er</sup> octobre, la cadence des livraisons sera de 50 équipements

par mois et cette cadence sera portée à 100 le 1<sup>er</sup> mars 1974 ; ceci permettra d'avoir rapidement dans Paris les moyens d'améliorer notre exploitation.

Nous avons aussi, depuis déjà un certain nombre d'années, des appareils de commande des départs à distance que nous allons moderniser et étendre en faisant appel à l'électronique. En outre, un système permettant dans le terminus de voir sur un écran l'emplacement des autobus sur la ligne est actuellement à l'essai. L'agent de surveillance de la ligne pourra, grâce à ce système réalisé en liaison avec la société Matra, mieux adapter les opérations de demi tour, de haut-le-pied, de déviation, et d'espacement entre les voitures.

Enfin, 30 systèmes de commande temporisée des départs des autobus par l'arrivée des trains du métro ou du RER vont permettre de faciliter les correspondances et de réduire les pertes de temps dans les terminus d'échanges.

L'actualité dans les transports parisiens de surface, c'est la restructuration. En quoi consiste l'opération ?

Disons tout de suite que toute amélioration du réseau routier est conditionnée essentiellement par une application satisfaisante de la réglementation en matière de circulation et de stationnement.

L'étude de restructuration du réseau de Paris est maintenant terminée. Deux types d'opérations ont été retenus : le premier consiste à regrouper sur les grandes artères comprises dans l'enceinte des fermiers généraux, les itinéraires de plusieurs lignes canalisées dans des couloirs de circulation réservés ; ce type d'opération doit permettre d'avoir une fréquence et une régularité de passage tout à fait satisfaisantes. Le deuxième type vise à regrouper les itinéraires aller et retour d'une même ligne dans une même artère ; cette opération nécessite la création de couloirs à contresens dans les artères à sens unique. Cette opération se justifie par le fait que les voies de retour imposées actuellement aux autobus par les sens uniques sont des artères étroites, sinueuses, éloignées du sens aller et souvent sans trafic appréciable.

Les couloirs réservés dans le sens de la circulation générale se sont imposés lorsque la réglementation du stationnement n'a plus été respectée et nous en venons maintenant, la signalisation par bandes jaunes n'étant plus elle-même respectée dans certains cas, à demander la matérialisation des couloirs réservés.

En ce qui concerne la banlieue, le problème de restructuration est différent. Si, dans Paris, la voirie et la nature des quartiers et les pôles de trafic n'ont pas tellement varié, au contraire, en banlieue, on constate régulièrement que de nouvelles voiries, de nouveaux ensembles, de nouveaux pôles structurateurs, et même de nouvelles villes, sont créés, qui remettent en question les principes sur lesquels le réseau avait été bâti ; on sent naître aussi les problèmes de plus en plus grands de liaison de banlieue à banlieue.

Quelles en seront les différentes phases d'application ?

La restructuration implique des travaux de voirie et de signalisation. Il est impossible de tout réaliser en une seule fois, mais on ne peut pas non plus limiter l'expérience à une ou deux lignes, parce qu'alors elle n'aurait aucun impact. Dans Paris il était donc sage de faire porter l'expérience sur une dizaine de lignes dans la zone des gares et notamment sur les axes les plus importants assez mal desservis par le métro. Ainsi, on pourrait retenir la liaison gare du Nord, Saint-Lazare, Champs-Élysées, Ecole militaire par exemple, et d'autre part, sur la rive gauche, le boulevard Saint-Germain. J'y ajouterai aussi le grand axe Luxembourg - Saint-Lazare par l'avenue de l'Opéra, et aussi l'axe nord-sud, gare de l'Est - Porte d'Orléans. Des choix font l'objet d'un examen par les autorités concernées.

Une exploitation du réseau d'autobus dans des conditions normales doit permettre de résoudre les graves problèmes de circulation dans Paris ; contrairement à ce que certains peuvent penser, l'autobus n'est pas un mode périmé, bien au contraire, c'est le transport d'avenir, et en tout cas celui qui, à l'heure actuelle, permet de réaliser rapidement et sans grands investissements, des améliorations substantielles de la desserte. Toutes les métropoles en prennent maintenant conscience.

En ce qui concerne la banlieue, un programme d'urgence a été établi dans le courant du mois de juin : il concerne les grands axes radiaux sur lesquels nous pourrions établir des couloirs de circulation, le matin en direction de Paris, et le soir en direction de la banlieue. Le grand travail de restructuration est également commencé ; c'est le cas pour le Val-de-Marne ; la Seine-Saint-Denis, puis les Hauts-de-Seine suivront rapidement. A cet égard, nous prenons systématiquement contact avec les municipalités de façon qu'elles nous fassent connaître leurs besoins, leurs désirs et leurs programmes d'urbanisme.

## couverture sociale des enfants d'agents

La Caisse de Coordination appelle l'attention des familles sur le fait qu'elle prend en charge les enfants des assurés jusqu'à leur seizième anniversaire.

Toutefois, elle peut prolonger cette prise en charge :

1<sup>o</sup> de 16 à 20 ans

— s'ils poursuivent leurs études,

— ou sont, par suite de maladie chronique, dans l'impossibilité permanente de se livrer à un travail salarié ;

Elle ne le peut plus après leur vingtième anniversaire.

2<sup>o</sup> de 16 à 18 ans

— s'ils sont sous contrat d'apprentissage conclu antérieurement au 1<sup>er</sup> juillet 1972 ;

3<sup>o</sup> de 16 à 17 ans

— s'ils sont à la recherche d'une première activité professionnelle et inscrits comme demandeurs d'emploi à la section locale de l'agence nationale pour l'emploi.

Pour plus de renseignements s'adresser à la CAISSE DE COORDINATION, téléphone intérieur 61.06.

# flash ratp

## quoi de neuf dans le métro ?

5 mai 1973

Ouverture d'un nouveau couloir à Saint-Lazare entre la Place du Havre et la station de la ligne n° 13.

17 mai

Mise en service du P.C.C. de la ligne n° 2 « Nation-Porte Dauphine » par Barbès-Rochecouart installé dans la nouvelle salle de Bourdon.

12 juin

Deux nouveaux escaliers mécaniques à la station « Gare du Nord » côté ligne n° 5.

14 juin

Mise en service partiel du P.C.C. de la ligne n° 5 « Place d'Italie-Eglise de Pantin ».

27 juin

Ouverture à l'exploitation du prolongement de la ligne n° 13 de « Saint-Lazare » à « Miromesnil ».

Septembre

— Ouverture de la station « Nanterre-Préfecture » sur la ligne de Saint-Germain-en-Laye du métro régional.

— Prolongement de la ligne n° 8 jusqu'à Créteil-l'Echat (Hôpital Henri-Mondor).

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

1<sup>er</sup> mai

Prolongement de la ligne d'autobus 82 « Gare du Luxembourg-Neuilly (Pont de la Jatte) » jusqu'à l'Hôpital Américain.

2 mai

Création d'une nouvelle ligne d'autobus 308 « Colombes (gare du stade) - Gennevilliers (gare) » afin de desservir le port de Gennevilliers.

23 mai

La mise en sens unique, dans Clichy, du boulevard Jean-Jaurès en direction de Paris, et de la rue Martre en direction d'Asnières a entraîné la modification des itinéraires des lignes 54, 139, 140, 174 et 177.

24 mai - 3 juin

Lors du Salon aéronautique le service des lignes d'autobus desservant le Bourget a été renforcé, des services de navettes ont été assurés entre les parkings et les halls d'exposition. Les 2 et 3 juin, des services spéciaux entre la Porte de la Chapelle et l'aéroport ont été mis à la disposition du public.

## UITP union internationale des transports publics

Au cours du congrès de l'UITP qui s'est tenu à la Haye du 7 au 12 mai, M. Roger BELIN, président du Conseil d'administration de la RATP, a été élu président de l'UITP.

L'UITP groupe toutes les principales entreprises de transports collectifs du monde entier et c'est la première fois qu'un Français est appelé à présider cette fédération.

## AéroPar

La RATP participe avec la SNCF et la Société de l'Aérotrain à la constitution de la Société AéroPar chargée de la construction et de l'exploitation de la ligne d'aérotrain Cergy-La Défense.

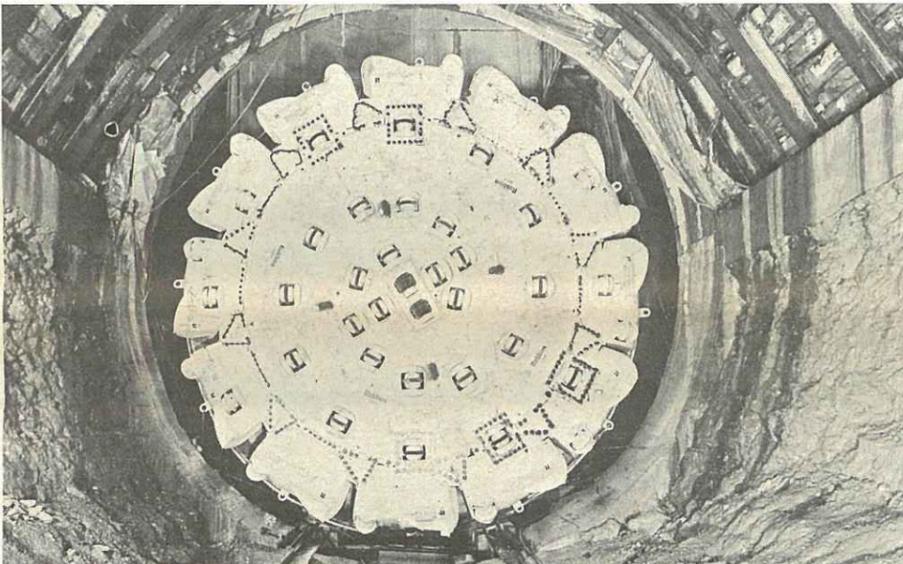
M. Pierre PATIN, Conseiller scientifique et technique à la Direction générale, a été nommé directeur général d'AéroPar le 28 juin dernier. Le Conseil d'administration dont font partie M. GUIEYSSE, directeur des Etudes générales, M. ESSIG, directeur du Réseau ferré et M. LESTRADE, chef des Services financiers de la RATP, est présidé par M. RAVENET, directeur du réseau ouest de la SNCF.

## le livre d'or de la ratp



Le Vice-Premier Ministre de Nouvelle-Zélande dans le métro régional

## le point sur les travaux



Tête foreuse de la machine Robbins

13 avril

Fin du montage de la machine « Robbins » qui, à partir du puits Bercy, exécute les tunnels du métro régional entre « Châtelet » et « Gare de Lyon » (photo).

20 avril

Réalisation du radier de la nouvelle station « Champs-Élysées - Clemenceau » sur le prolongement de la ligne n° 13 vers « Invalides ».

27 avril

Fin du gros œuvre de la station « Créteil-

Université » sur le prolongement de la ligne 8. Il est prévu d'ouvrir cette station en septembre 1974.

19 mai

Début des travaux de gros œuvre du prolongement de la ligne n° 14 à la station « Vanves ».

1<sup>er</sup> juin

La machine « Robbins », après avoir franchi en tréfonds le canal Saint-Martin, a réalisé 110 mètres de tunnel en direction de Châtelet.

## présence de la ratp



La RATP au centre commercial de Vélizy 2

Le pavillon d'Information RATP situé dans l'enceinte du Parc des Expositions de la Porte de Versailles, a rencontré un vif succès auprès des visiteurs de la Foire de Paris. Dans le cadre de la politique d'information des voyageurs, de très nombreux dépliants

Au centre commercial de Vélizy 2, la RATP a présenté, du 18 au 28 mai, un stand comportant un programme audio-visuel monocran sur ses différentes activités, des maquettes des matériels métro et autobus et des photos en couleurs. De nombreux dé-

26 et 27 mars

En mission d'études, une délégation des transports urbains de Varsovie visite le métro régional et le dépôt d'autobus de Pavillons-sous-Bois, et s'entretient avec divers ingénieurs du réseau routier.

9 et 10 avril

La Commission du métro d'Helsinki, accompagnée par M. POUKKA, président du Conseil de la municipalité, est reçue par la RATP.

28 avril

Accompagné de M. BELIN, président du Conseil d'administration, M. H. WATT, Vice-Premier Ministre de Nouvelle-Zélande, prend le métro régional sur la section Auber-La Défense et la ligne n° 1 jusqu'à Louvre (photo).

1<sup>er</sup> juin

M. BELIN, et M. GIRAUDET, directeur

général, reçoivent dans le métro M. Pierre BILLECOQ, secrétaire d'Etat aux Transports lors de la visite organisée à l'intention de collaborateurs du ministre des Transports des Etats-Unis.

5 juin

M. ZAJFRYD, ministre des Transports de Pologne, puis M. JONES, ministre des Transports d'Australie, visitent le métro.

7 juin

Dans le cadre de Transport-Expo, la RATP organise une visite de la ligne de Boissy-Saint-Léger et du P.C.C. de Vincennes. 70 personnes y participent.

8 juin

M. BRINEGAR, ministre des Transports des Etats-Unis d'Amérique est reçu dans le métro par M. BELIN qui lui présente le matériel sur pneus de la ligne n° 4, le nouveau matériel fer de la ligne n° 7 et la section Auber-La Défense du métro régional.

## transport - expo

Du 4 au 8 juin 1973, au Parc des Expositions de la Porte de Versailles, s'est tenu le premier salon international des techniques de pointe dans les transports et des méthodes nouvelles pour l'exploitation des techniques classiques.

Le stand RATP, réalisé par le service des relations extérieures, en collaboration avec l'atelier des maquettes du service NA, comportait un audiovisuel et différents matériels. D'une durée de 15 minutes, l'audiovisuel projeté sur trois écrans présentait les dernières réalisations de la Régie permettant d'offrir un meilleur service aux voyageurs, ainsi que les recherches qu'elle effectue dans le domaine des transports nouveaux.

Le matériel présenté au public comprenait une maquette du système TRAX, trottoir

roulant accéléré, une simulation des départs programmés du métro urbain, un ensemble de pilotage automatique du métro, la coupe d'un écran acoustique disposé entre voies dans plusieurs stations du métro régional, et un radiotéléphone d'autobus.

M. Yves GUENA, ministre des Transports, puis M. Pierre BILLECOQ, secrétaire d'Etat, se sont fait longuement présenter le stand par M. Roger BELIN et M. Pierre GIRAUDET.

Le stand a reçu de très nombreux visiteurs qui n'ont pas manqué de poser de multiples questions et qui ont également apprécié la documentation sur la Régie mise à leur disposition.

Un prochain salon est déjà prévu en mars 1975 au Bourget.

## communiqués

### ASSOCIATION DES DONNEURS DE SANG BENEVOLES DE LA RATP

Dans sa séance du mercredi 28 mars 1973, le Conseil d'administration a renouvelé son bureau qui est désormais composé comme suit :

Président : Maurice GENTILLON.

Vice-présidents : Marcel MELIN et Marcel GOUX.

Secrétaire : Pierre DESCAMPS.

Trésorier : Jacques PARIS.

Secrétaire adjoint : Pierre COULLAUX.

### LES ANCIENS COMBATTANTS

Le Comité d'Entente des Associations d'Anciens Combattants et Victimes de Guerre de la RATP nous a demandé de porter à la connaissance de nos lecteurs l'information suivante :

Le 22 août 1944, le commandant Louis BOUCHET et six de ses compagnons pris les

armes à la main, étaient fusillés dans les Fossés du Fort-Neuf de Vincennes, pendant les combats pour la libération de Paris. Depuis, chaque année à la même époque, tous les anciens combattants de la RATP viennent sur ce lieu rendre un hommage à ceux qui furent leurs camarades de travail et de combat.

Cette cérémonie aura lieu le mercredi 22 août 1973, à 18 h 15, dans les Fossés de Vincennes.

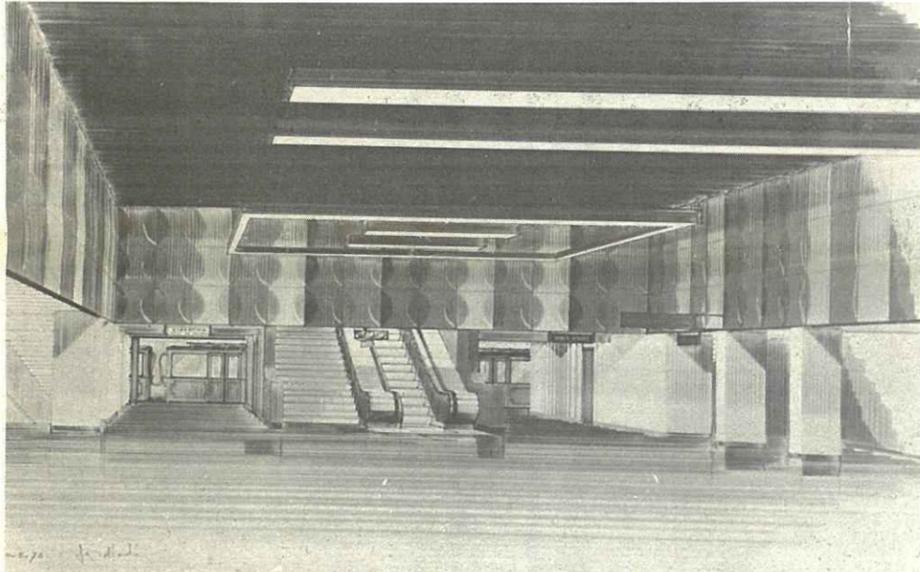
La musique principale des troupes de marine prêtera son concours, ainsi qu'une section en armes, pour rendre les honneurs. Aucun discours ne sera prononcé et seuls les drapeaux aux couleurs nationales seront admis.

Le rassemblement des délégations et des drapeaux aura lieu à 17 h 30 derrière le Fort-Neuf de Vincennes, à l'extrémité sud du cours des Maréchaux.

Préalablement, il sera procédé à un dépôt de gerbe à la plaque commémorative de la station « Château de Vincennes »; rassemblement à 17 heures (sortie côté Paris).

# inauguration de la station Miromesnil

« Que cette station Miromesnil soit donc le symbole d'une politique résolue des transports parisiens, digne de la capitale » a déclaré M. GUENA, Ministre des Transports, en concluant une allocution dans laquelle il précisait les intentions du gouvernement en matière de transport : faire davantage, faire plus vite, faire mieux. Propositions dont s'est fait l'écho M. Roger BELIN, président du Conseil d'Administration de la RATP : « Une politique d'ensemble dans le domaine des transports et de la circulation comme dans celui de l'aménagement urbain, peut seule conduire à une amélioration réelle des conditions de déplacement au moindre coût pour la collectivité. L'enjeu est d'importance car des transports de bonne qualité sont un facteur essentiel du progrès économique et social en région parisienne. »



## pourquoi une nouvelle station Miromesnil ?

Augmenter la capacité de transport de la ligne de métro n° 13 qui relie la Gare Saint-Lazare à la Porte de Clichy et au Carrefour Pleyel à Saint-Denis, décongestionner le terminus Saint-Lazare, nœud important de correspondances, mais aussi la station la plus chargée de la ligne, offrir de nouvelles possibilités de correspondance avec les autres lignes de métro, tels sont les principaux aspects du problème auquel la Régie s'est efforcée d'apporter une solution efficace en mettant en service, au centre de Paris, une nouvelle station Miromesnil.

Le déplacement du terminus de la ligne n° 13 de Saint-Lazare à Miromesnil permet de diminuer l'intervalle entre les trains de près de 10 %, ce qui représente un important renforcement du service et un gain de temps appréciable pour les voyageurs.

La mise en service de la nouvelle station Miromesnil présente d'autre part, un triple avantage : elle offre une correspondance supplémentaire avec la ligne n° 9, Mairie de Montreuil-Pont de Sèvres ; elle décharge sur la ligne n° 3, Pont de Levallois-Gallieni, le parcours de Saint-Lazare à Havre-Caumartin ; enfin, elle améliore la qualité du service à la station Saint-Lazare où les quais et accès sont moins encombrés.

## construction

Implantée en travers de la rue La Boétie, à angle droit sous la station de la ligne n° 9, la nouvelle station de la ligne n° 13 est reliée à l'ancien terminus Saint-Lazare par un tunnel à deux voies, de type courant, d'une longueur de près d'un kilomètre et d'une largeur d'un peu plus de 7 mètres. Elle est prolongée par un tunnel de près de 500 mètres de long qui amorce la jonction avec la ligne n° 14, Invalides-Porte de Vanves, et qui comprend des voies de manœuvres et de garage.

La construction de la station, rendue particulièrement délicate par le passage de la ligne n° 13 sous la ligne n° 9, a exigé la mise en place de cintres de protection pour la voûte et de poutres de soutien pour le radier ainsi que la mise sur poitrail de la voie. Elle a consisté en la mise en place d'une « boîte » en béton armé dont seule l'enveloppe a été construite à ciel ouvert, ce qui a permis de maintenir la circulation en surface pendant les travaux souterrains.

La première station Miromesnil, sur la ligne n° 9 a été ouverte en 1923. Elle porte le nom d'un magistrat né près d'Orléans, qui, pendant 13 ans, a été le Gardé des Sceaux de Louis XVI.

## une station moderne

La réalisation de la station de la ligne n° 13 s'est accompagnée de la modernisation de l'ancienne station. Les quais de la ligne n° 9 ont été portés à 105 mètres ; ceux de la ligne n° 13 ont 110 mètres de long, en prévision de l'allongement à venir des autres stations des deux lignes.

La nouvelle station comprend trois niveaux fonctionnels et pratiques :  
 - au niveau inférieur, les quais de la ligne n° 13 qui pourront ultérieurement recevoir des trains de sept voitures ;  
 - au niveau intermédiaire, deux salles d'échange communiquant directement avec les quais de la ligne n° 9 ;  
 - au niveau supérieur, une salle des billets dont les accès donnent aux angles de la rue La Boétie et des avenues Percier et Delcassé.

Six escaliers mécaniques et des escaliers fixes pour la descente relient entre eux ces trois niveaux.  
 Mosaïques bleues et blanches sur les murs, résilles lumineuses au plafond abritant câbles et sonorisation, la décoration est fonctionnelle. Les couleurs chaudes de la salle des billets et des salles d'échange créent un environnement agréable pour les voyageurs.

Dans le souci d'une plus grande régularité de l'exploitation, les trains sont équipés de téléphones haute fréquence permettant une liaison directe avec le poste de commande centralisée.

En station, on a concentré les dispositifs de contrôle, de commande et d'alarme pour assurer une meilleure sécurité.

## information voyageurs

A l'occasion de la mise en service de la station, plusieurs milliers de dépliants « A votre service la RATP » ont été distribués aux voyageurs de la ligne 13. A la station même, une exposition RATP, installée dans les deux mezzanines, présente des plans et des photographies sur la jonction et les extensions en banlieue ainsi qu'une maquette des nouveaux équipements. Les voyageurs peuvent y voir également un programme audiovisuel triple écran sur les « techniques modernes d'exploitation au service des voyageurs ».

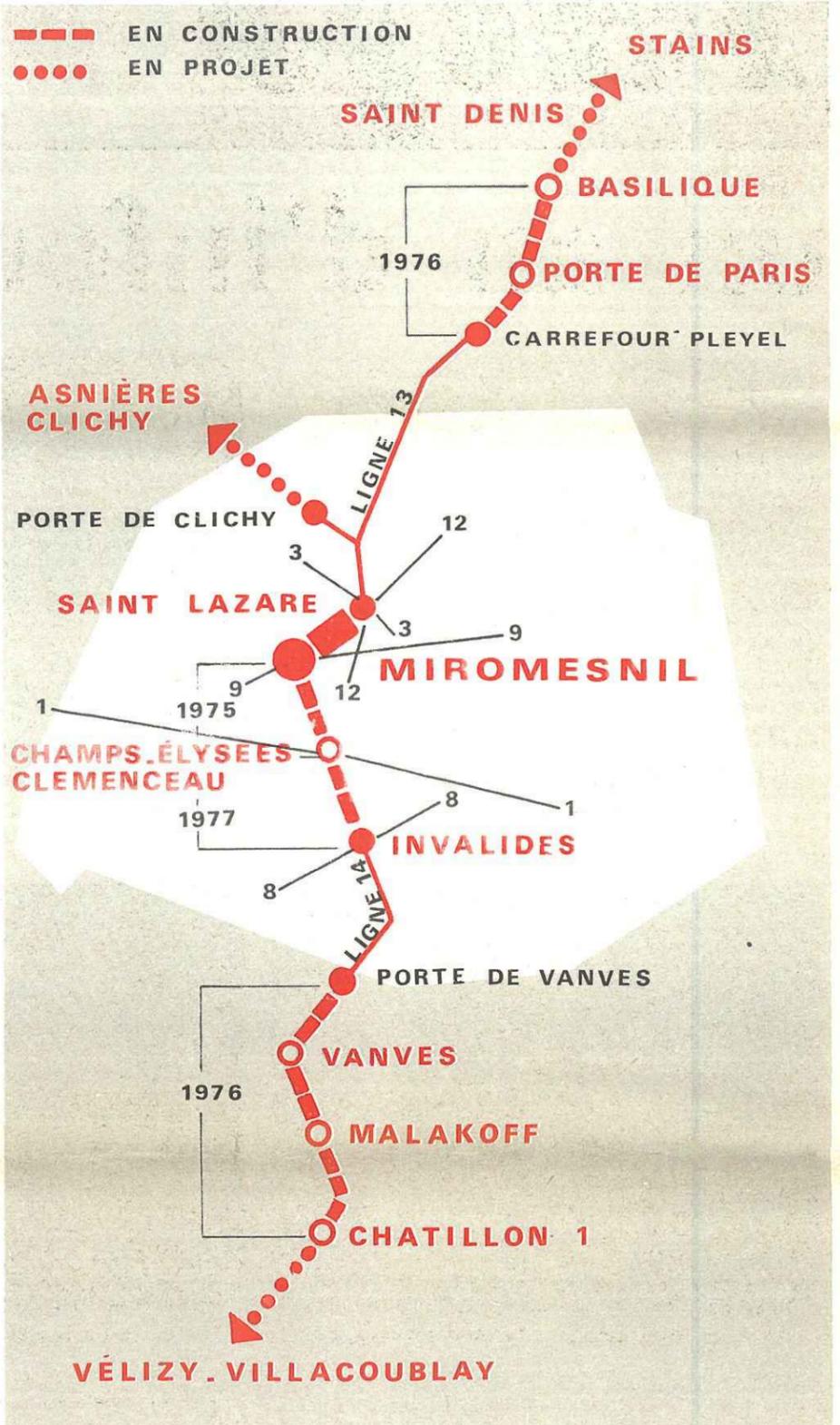
## horizon 1976

Mise en service le 27 juin 1973, la nouvelle station Miromesnil constitue la première étape de la jonction des lignes n° 13 et n° 14 à la station Invalides. Cette liaison prévue pour 1976 créera une seconde transversale nord-sud du métro dans Paris. Déjà les travaux de prolongement vers une nouvelle station Champs-Élysées-Clemenceau, en correspondance avec la ligne n° 1, ont commencé il y a quelques mois. La mise en exploitation de ce tronçon est envisagée en mars 1975.

Les extensions, dans les deux banlieues nord, vers la Basilique de Saint-Denis, et sud, vers Châtillon, permettront de desservir des secteurs actifs et très peuplés.

Le métro de Paris, par ses extensions en banlieue (prolongement de la ligne n° 3 jusqu'à Bagnolet et de la ligne n° 8 jusqu'à Maisons-Alfort puis Créteil) a maintenant une vocation régionale. La jonction des lignes n° 13 et n° 14 et leurs extensions est l'une des illustrations de la politique que la Régie compte poursuivre à l'avenir, comme l'a souligné M. Pierre GIRAUDET, Directeur Général de la RATP : « Ainsi aura été réalisée, de banlieue à banlieue, une première transversale nord-sud, que nous considérons comme le type même des opérations à développer dans l'avenir. »

L. M.



# face à l'actualité

## interview de Louis Meizonnet

(suite de la page 2)

Quelle sera la date de début de l'opération ?

Pour Paris cela dépend, une fois connues les décisions prises par le Conseil municipal, de la réalisation des travaux de voirie. Quelques éléments pourraient être mis en place au mois de septembre mais, pratiquement, l'opération devrait se réaliser pleinement dans le courant du dernier trimestre comme pour le programme d'urgence de banlieue.

Comment voyez-vous l'avenir du service d'autobus dans l'agglomération parisienne ?

Dans Paris, l'autobus assure à l'heure de pointe 28 % du trafic en n'occupant que 3 % de la chaussée, c'est-à-dire qu'il permet l'utilisation la meilleure et la plus conforme à l'intérêt général d'une voirie de plus en plus précieuse. D'ailleurs, on constate qu'à l'heure de pointe le nombre de personnes transportées sur la voirie va en diminuant du fait que les anciens voyageurs d'autobus, devenus automobilistes, exigent une bien plus grande surface de chaussée.

On peut dire que l'autobus est actuellement la seule solution permettant de réaliser rapidement une amélioration des transports et de résoudre le problème de circulation sans investissement onéreux. Bien plus, les problèmes de pollution commencent à être pris au sérieux ; on a calculé que par voyageur, le volume d'oxyde de carbone dégagé était 700 fois moins important pour un voyageur d'autobus que pour un automobiliste ; ce rapport est de 70 pour les hydrocarbures et de 7 pour les oxydes d'azote ; si l'on considère qu'à certaines périodes, la toxicité née de la voiture particulière atteint 40 % dans les agglomérations, on voit l'amélioration

que l'autobus pourrait alors apporter. Je crois donc là encore, que l'autobus a sa place dans la cité.

Du point de vue du type de matériel, je pense que le véhicule de gabarit réduit aura une place de plus en plus large sur le réseau ; entre le minibus d'exploitation onéreuse et l'autobus de grande capacité aux passages moins fréquents et à la maniabilité moins satisfaisante, nous avons là un compromis répondant aux aspirations des voyageurs.

Je dois dire enfin, pour terminer, que depuis plusieurs mois, nous recevons un nombre important de lettres de félicitations à l'égard du personnel de conduite des autobus. Les machinistes paraissent avoir « le vent en poupe », dans la population, par l'attention qu'ils portent à accueillir les voyageurs ou à se préoccuper de leur sort, pour les handicapés physiques par exemple, et aussi dans bien d'autres cas, comme certaines interventions auprès d'automobilistes pour éteindre des incendies de voitures. Nous voyons ainsi décroître les lettres de plaintes tandis que nous recevons de plus en plus de lettres de félicitations.

Un système de perception très simple, très bien accueilli par les voyageurs, un parc moderne et bien entretenu, des abris bientôt nombreux aux points d'arrêts, des systèmes de régulation au point, nous sommes ainsi prêts pour répondre aux désirs de la population et aux impératifs de la vie d'une grande métropole ; il ne nous manque plus que de pouvoir circuler !

Laurence MOACHON.



# le centre d'instruction et de perfectionnement du réseau routier

Adresse : 25, rue Floréal, 93260 LES LILAS.  
Téléphone : 845-00-07 (intérieur 97-24).  
Responsable : M. COLLE, inspecteur principal.  
Type de formation : formation des agents d'exploitation du réseau d'autobus.  
Personnel enseignant : 52.  
Capacité annuelle d'accueil : 600 élèves machinistes et conducteurs.



Cliché atelier photographique RATP.

## M. Colle, quel est le rôle du centre d'instruction que vous dirigez ?

Aucune école ne forme un personnel immédiatement utilisable pour l'exploitation des lignes d'autobus ; c'est la raison d'être du Centre d'instruction des Lilas. Il assure la formation professionnelle et le perfectionnement des machinistes-receveurs appelés à conduire les autobus sur lignes, et du personnel de maîtrise d'exploitation. Le centre est également chargé de former les conducteurs de véhicules routiers pour les différents services de la RATP.

## Quels sont les enseignements dispensés par le centre des Lilas ?

Les candidats à l'emploi de machiniste-receveur suivent d'abord, pendant 9 jours, un stage d'étude du Code de la route à l'issue duquel ils sont présentés à la première partie de l'examen officiel du permis de conduire qui porte uniquement sur le code.

En cas de succès, les candidats sont admis à un stage pratique de formation d'une durée de cinq semaines. Ils reçoivent alors chaque jour trois leçons de 30 minutes sur autobus-école et suivent des cours théoriques en salle portant sur la conduite elle-même la technologie automobile appliquée au matériel de la RATP et le règlement d'exploitation. Les stagiaires dont les résultats sont satisfaisants sont présentés, au cours de la cinquième semaine, à la seconde partie de l'examen officiel du permis. Ceux qui sont reçus sont ensuite formés pendant cinq jours comme receveur sauf s'ils ont déjà exercé cet emploi.

Les élèves assurent alors un service sur ligne d'abord en double avec un machiniste spécialement désigné et ensuite seul sous la surveillance des instructeurs du centre avant d'être confirmés dans l'emploi de machiniste-receveur. La durée de ce stage probatoire est de l'ordre de quarante jours.

A cette fonction de base s'en ajoute une seconde : former des agents de maîtrise (contrôleurs et chef de section) pour l'exploitation des lignes d'autobus. Dans le cadre de la promotion sociale des cours préparatoires au concours pour le grade de contrôleur sont donnés chaque semaine. Le stage de contrôleur dure six semaines et celui de chef de section huit semaines.

Le centre enfin est chargé du recyclage du personnel en fonction des besoins du réseau et de l'évolution du matériel et des techniques d'exploitation.

En 1972, le nombre des agents formés au centre a été relativement peu important : 249 machinistes ou conducteurs et 230 agents de maîtrise — 5 000 machinistes-receveurs environ ont reçu un perfectionnement sur ligne. Un dernier chiffre : les autobus-école ont parcouru 236 000 km pour l'instruction.

## Quels sont les moyens en hommes et en matériel dont vous disposez ?

L'organisation générale du centre est confiée à un chef de groupement assisté de trois cadres. Les cours en salle et le contrôle de la progression des élèves à l'instruction et sur ligne sont assurés par seize instructeurs. L'apprentissage sur autobus-école est confié à 36 moniteurs qui sont en outre chargés du perfectionnement sur ligne de machinistes-receveurs.

Les méthodes audiovisuelles sont utilisées pour le code de la route et la technologie automobile. Pour ce qui est de l'apprentissage pratique, le centre dispose de 14 autobus-écoles (photo) à double commande, identiques aux voitures en exploitation.

## Quel est l'avenir du Centre d'instruction des Lilas ?

Il est bien certain que l'avenir du centre dépend de celui du réseau d'autobus de Paris et de la banlieue, mais également de son efficacité propre. Or cette efficacité risque d'être compromise dans un proche avenir car il devient de plus en plus difficile de former directement les élèves dans la circulation urbaine, en raison de la densité croissante de cette circulation et de l'anarchie généralisée du stationnement. L'avenir ne peut donc être envisagé qu'avec d'autres moyens et d'autres méthodes d'enseignement pratique actuellement à l'étude.

Alain MALGLAIVE.

## bourse aux services

RATP Informations va vous présenter dans ses prochains numéros les différents services de la Régie. Pour mieux répondre à vos désirs, il nous serait utile de connaître l'ordre dans lequel vous souhaitez voir traités ces différents sujets. Faites-nous part de vos opinions, en écrivant à

RATP Informations - 53 ter, quai des Grands-Augustins - 75271 PARIS Cedex 06 ou simplement en téléphonant à « RATP » (poste 7287)

## au rendez-vous de l'histoire

## paris et ses transports

### fin de l'époque Gallo-Romaine et règne de Clovis

Les grandes invasions barbares du V<sup>e</sup> siècle vont submerger la Gaule et y balayer peu à peu la présence romaine. Au milieu du V<sup>e</sup> siècle, un redoutable fléau s'abat sur le pays et menace plus particulièrement Paris. Attila, à la tête de 700 000 Huns franchit le Rhin, en 451, et avance rapidement vers la capitale des Parisii. Les Parisiens, pris de panique, entassent dans des chariots meubles et couvertures, linges et provisions et se préparent à grossir, sur les voies romaines abandonnées, les flots de la débandade que le raz-de-marée des Huns pousse inexorablement devant lui.

C'est alors que Geneviève, une jeune fille originaire du village de Nanterre, descend dans la rue, exhorte hommes et femmes à la prière et assure le peuple que grâce à la protection céleste les Huns ne sauraient toucher Paris. Le miracle en effet se produit. Les troupes du « fléau de Dieu », comme sous l'action d'une puissance surnaturelle, hésitent devant Paris, puis s'en détournent pour se diriger vers Orléans. C'est également un échec qui les attend, car une pluie féroce les aveugle et les contraint à la retraite. Les Huns traversent alors Troyes mais rejoignent près de Châlons par les armées coalisées des Gallo-Romains, des Francs et des Wisigoths, ils sont écrasés dans la sanglante bataille des Champs Catalauniques : Paris respire à nouveau. Chaque Parisien va désormais regarder Geneviève comme une sainte et comme la patronne de la ville. Sa légende sera d'ailleurs magnifiée par un autre épisode. Dix ans après l'arrivée des Huns, l'île de la Cité est assiégée par les Francs et souffre de famine. Geneviève échappe à la surveillance de l'ennemi, charge des vivres en Champagne et revient dans la ville assiégée avec la même chance qui semble miraculeuse.

romain d'Occident disparaît en 476 ; toutefois, des généraux romains, Egidius et Syagrius maintiennent encore une « province » entre la Seine et la Loire. En 486, les Francs chassent définitivement les Romains de Paris et se substituent à eux.

La physionomie de la ville et de ses environs va alors se transformer sous l'effet d'une double décision de Clovis, roi des Francs. Son épouse, Clotilde, est chrétienne et liée d'amitié avec Geneviève. L'influence des deux femmes, et sans doute le souci de gagner à sa cause l'Eglise dont l'autorité s'affirme sur les populations, conduisent Clovis à se convertir au christianisme. De plus, après la victoire de Vouillé sur les Wisigoths qui assure aux Francs le contrôle de la majeure partie du territoire de l'ancienne Gaule, Clovis choisit en 508 de faire de Paris la capitale de son royaume.

Dès ce moment, le roi et l'évêque agissent en commun. Sous leur impulsion, on assiste, en l'honneur de saints martyrs, de reliques ou de prodiges, à une véritable floraison d'églises et de chapelles autour desquelles s'agglomèrent, à l'image du pasteur et de son troupeau, de modestes maisons, la plupart du temps en bois.

Dans l'île à laquelle Paris s'identifiera de longs siècles encore malgré le titre brillant de capitale, le roi réside dans le palais romain et l'évêque, à l'autre extrémité de l'île, près de l'église Saint-Etienne promue au rang de cathédrale. En 528, une autre église dédiée à Notre-Dame est édifée dans les environs immédiats. Elle remplira le rôle de cathédrale en alternance avec Saint-Etienne. Cette première église Notre-Dame, dont il ne subsiste rien, avait 60 mètres de long et 30 colonnes de marbre dont certaines se trouvent au musée de Cluny. C'est près d'elle que prend naissance la célèbre école du cloître Notre-

Entre le palais du roi et le siège épiscopal, une nouvelle agglomération formée d'édifices religieux, d'un marché et de petites maisons, serrées les unes contre les autres le long de ruelles tracées sans méthode, étroites, non pavées, remplace le forum et les villas romaines. Paris a un aspect sordide. Sans doute, la ville a-t-elle ses égouts romains, mais ils sont encrassés et inutilisables. Les rues sales résonnent à toute heure du bruit des cloches ; des défilés, de multiples processions les parcourent d'où émergent les croix et les bannières. On y rencontre aussi de nombreux pèlerins qui se dirigent vers Saint-Denis ou Saint-Martin de Tours.

Paris contracté dans l'île de la Cité a une population qui ne dépasse guère 5 000 habitants après les grandes invasions. A l'époque franque, la ville va bourgeonner sur les deux rives de la Seine.

Sur la rive gauche, deux églises méritent une attention particulière. A l'emplacement du temple romain du Mont Lucoticus (actuelle colline Sainte-Geneviève), Clovis fait élever en l'honneur des saints apôtres Pierre et Paul une basilique dont la longueur correspond à un jet de sa francisque. Il y adjoint un monastère qui deviendra l'abbaye Sainte-Geneviève. Sur son emplacement, Louis XV fera commencer l'édification du Panthéon. Clovis, Sainte-Geneviève et Clotilde seront inhumés dans la basilique Saint-Pierre et Saint-Paul.

Un événement semblable se produit plus à l'Ouest lorsque, à son tour, un des fils de Clovis, Childebert fait élever près de la Seine et dans les prés une basilique dédiée à Sainte-Croix - Saint-Vincent et un second monastère. C'est l'origine de la non moins célèbre abbaye de Saint-Germain-des-Près dont le vaste domaine agricole s'étendra à l'Est jusqu'au Petit Pont.

## RAPPORT ANNUEL

(Suite de la page 1)

### Métro : 5,8 % d'augmentation du service

L'accroissement du service en 1972 et le maintien du trafic constituent un progrès par rapport à l'année 1971 où le nombre de voyages était en baisse. Les projets d'extension et de rénovation du réseau ferré dénotent également une progression et, à cet égard, le programme d'investissements de 30 % supérieur à celui de l'année précédente est particulièrement significatif. En outre 1972 a été marquée par l'approbation du projet d'interconnexion dans Paris des lignes SNCF et RATP (métro régional) par le pouvoirs publics qui ont entériné les dispositions de principe des stations Châtelet et Gare de Lyon.

### Autobus : trafic en baisse de 2 %

Comme l'année précédente, on constate un déclin du trafic sur les lignes du réseau routier, mais, à l'inverse de ce qui s'était produit en 1971, cette régression est moins importante en banlieue (1,7 %) qu'à Paris (3,1 %).

La cause principale de cette diminution réside dans les difficultés de circulation. Pour rendre au réseau d'autobus son efficacité, une concertation avec les pouvoirs publics en ce qui concerne la politique de circulation et de stationnement est indispensable. En 1972, des études approfondies ont montré qu'au prix d'une restructuration et de dispositions nouvelles concernant le stationnement et l'aménagement de voirie le réseau d'autobus pourrait assurer d'une manière satisfaisante la desserte de Paris et les liaisons avec les banlieues voisines.

### Compte d'exploitation

22,55 millions d'excédent de recettes.

Les résultats d'exploitation ont confirmé les prévisions budgétaires relatives aux dépenses. En ce qui concerne les recettes l'excédent s'explique par des réalisations supérieures aux prévisions. Les recettes de trafic ont augmenté de 7,4 % par rapport à l'exercice précédent et l'accroissement de recettes indirectes du trafic (remboursement

# départs à la retraite



Cliché atelier photographique RATP.

Réunion organisée lors du départ de M. MAZET, chef du service de l'atelier central.

## 1<sup>er</sup> avril 1973

**DIRECTION GENERALE**  
M. BIROTHEAU André, O.Q. appl. duplic.

**ETUDES GENERALES**  
Service GI

Mme BERNARD Georgette insp. adj.

**PERSONNEL**  
Service PA

MM. LEFEVRE André, ag. adm.

SALVARELLI Pierre, rec. (CCAS)

**SERVICES JURIDIQUES**  
Service JC

Mme VALIER Jeannine, sténo. dacty.

**RESEAU FERRE**  
Direction F

M. JEANSON Marcel, ing. gl

**Service FE**

M. ARBIA Salah, ch. surv.

Mmes CASABIANCA Irène, surv. rec. ple

DESJARDINS Suzanne, surv. rec.

M. DUPUY André, conduct.

Mme FASSY Marguerite, surv. rec. ple

MM. GALANTI Sauveur, surv. rec.

GUENEU Louis, conduct.

JULIEN Jean, ing. gl

LALAIN Jean, ch. surv. pl

Mme LESIEUR Germaine, surv. rec. ple

MARSAC Denise, surv. rec. ple

M. MORIN André, s. ch. ligne

Mmes ROPITAL Elisabeth, surv. rec. ple

SARTORI Gisèle, surv. rec. ple

VIAUD Eugénie, surv. rec. ple

M. VUITTENEZ Robert, surv. conduct. asc. pl

**Service FR**

MM. BOURTELLIER André, O.Q. pl élect. ajust.

CHANCEREL Maurice, O.Q.S. moteur

DARAS Pierre, O.Q. pl. mont. vis.

ROBERT Roland, O.Q. s. tourn.

SALIMOGHI Joseph, O.Q. pl. mont. vis.

**RESEAU ROUTIER**  
Service RM

MM. BEAUGAS Roger, insp. pl

BOETSCH Georges, ing. ch. div.

DELAPORTE Olivier, mach. rec. pl

DOHOLLO Gilbert, insp. pl

Mme FOREST Jeanne, ag. bur.

MM. GAUMET Jean-Baptiste, rec.

GIBELIN Louis, insp.

GIRAUD Denis, mach. rec. pl

LECONTE Jean-Claude, mach. rec.

Mme LEPEN Paulette, rec.

MM. LONCLE Francis, mach. rec. pl

MOREAU Robert, rec.

PADELLEC Yves, rec. pl

PARTOUCHE Elie, mach. rec. pl

PHILLY Noël, insp.

REBOIS Raymond, insp.

REYNAUD Marcel, rec.

WALLET Henri, mach. rec. pl

**Service RT**

MM. BOCHET Antoine, surv. stan. pl

CARUANA Joseph, O.Q. pl. menuis.

DROUET Marcel, O.Q. pl. peint.

GUTH Georges, O.Q. pl

LATOURNERIE Fernand, contról.

SAVALLI Gino, O.Q. pl. ajust. mécan.

**Service RA**

M. PARRADO Manuel, ouv. prof. pl

**TRAVAUX NEUFS**  
Direction N

M. ABADIE André, O.Q. reprogr. heliogr.

**SERVICES TECHNIQUES**  
Service TF

MM. LONGUET Georges, contrem.

OLIVIER Joseph, O.Q. s. mont. élec.

POTÉY Marius, contrem.

**Service TS**

M. CROIZAT Lucien, insp. pl

**Service TB**

M. FESSOU Henri, insp.

## 1<sup>er</sup> mai 1973

**ETUDES GENERALES**  
Service GI

M. MATTEI André, ag. bur. pl

**PERSONNEL**  
Service PA

M. VIELET Julien, ag. adm.

**SERVICES FINANCIERS**  
Service EC

M. BAUD Fernand, ch. bur. pl

Mme MERCIER Alice, ag. sténo-dactylo.

**SERVICES D'APPROVISIONNEMENT**  
Service M

M. ROCHE Félix, ing. ch. div.

**Service MA**

M. BRUN Julien, ch. bur. pl

**RESEAU FERRE**  
Service FE

Mme BEAULATON Madeleine, ch. surv.

MM. BOISSELIER André, ch. gare

BOUYER Fernand, insp. pl

CASANOVA François, ag. rempl. départ

DECHOUVELLE Jean, ch. surv. pl

DEVOUCOUX René, ag. rempl.

DUMOULIN André, s. ch. poste

GARCIA Martial, ch. surv.

GOURMELON René, ch. manœuv. pl

HENRY Alfred, s. ch. gare

JOURDAN Micheline, ch. surv.

LEGENDARME Joséphine, surv. rec. ple

MEILLEROUX Paulette, ch. surv.

MM. PERON André, ch. train pl

Mme PORTAL Pierre, ch. train

COLA Florent, mach. rec.

DIARD Marcel, rec. pl

FREMY Jean, mach. rec. pl

Mme GUIRAUD Marie-Louise, rec. bural.

MM. HANIFI Saïd, rec.

HECHLER Jean-Jacques, ch. sect. expl.

LEFUR Mathurin, mach. rec. pl

LEGERE Raoul, ch. sect. pl expl.

LEGROS Lucien, mach. rec. pl

LUGEZ Roger, mach. rec.

NADOT Gérard, mach. rec.

POLIDORI Philippe, ch. sect. pl

RICHARD Jeannic, rec. pl

RUBIO Dominique, rec. pl

**Service RA**

MM. BREHIER Francis, conduct. aide dépan. pl

CATTIAUX Pierre, mach. rec.

DENOYELLE Emile, ch. lav. pl

JOUAN Pierre, conduct. aide dépan.

LOZACHEUR André, O.Q. pl ajust.

PLAS Pierre, surv. stand. établi. pl

SALEMI François, surv. stand. établi. pl

VUILLEMOT Maurice, O.Q. pl ajust.

**Service RA**

MM. GUILLAUME Alfred, O.Q. pl menuis.

RUBI Christobal O.P. pl

VALVERDE Antoine, O.P. pl

**SERVICES TECHNIQUES**  
Direction T

Mme GADREY Gisèle, ch. sect. pl sténo-dactylo

**Service TF**

Mme ANNAUD Camille, ag. stand.

**Service TV**

M. BREHINIER Camille, O.Q. poseur

**Service TB**

MM. BUGE Marcel, contrem.

CLERC Edmond, insp. pl

**Service TB**

# nominations

M. Lucien LUPIAC, ingénieur général, directeur des travaux neufs, a été nommé au grade de directeur, à compter du 1<sup>er</sup> juillet 1973.

M. RAYNAUD, ingénieur en chef adjoint, a été nommé, à compter du 1<sup>er</sup> juillet 1973, chef du Service de l'organisation et des investissements, à la suite du départ de M. Jean LOUBIGNAC.

Le Service de l'organisation et des investissements de la Direction des études générales remplace, depuis cette date, le Service de l'organisation et de la documentation. Il est chargé, en plus de ses attributions antérieures, de la préparation du plan d'équipement et de la coordination des investissements.

# distinctions

Par décret du 6 juin 1973, M. Joseph HANDELSMAN, chef du Service des équipements électriques (service NE), a été promu officier de l'Ordre national du Mérite.

M. André GERMAIN, chef du Service études et promotion sociale (service PE), chevalier de l'Ordre national du Mérite.

## ORDRE DE LA COURTOISIE FRANÇAISE



Cliché Actualité Mondial Photo

Le 7 mai dernier, 3 agents du réseau routier et 3 agents du réseau ferré, ont reçu un diplôme de l'Ordre de la Courtoisie Française pour l'amabilité dont ils font preuve à l'égard des voyageurs. Nous sommes heureux de les citer dans cette rubrique.

De gauche à droite sur la photo : M. LARROUDE, machiniste-receveur au dépôt de Charlebourg, chargé de compléter l'instruction sur ligne ;

M. MANSON, sous-chef de poste à la sta-

tion « Vésinet-Centre » du métro régional ;

Mme EXCOFFIER, chef surveillant à la station « Saint-Lazare » de la ligne n° 12 ;

M. THEVENIER, machiniste-receveur au dépôt de Clichy, chargé de compléter l'instruction sur ligne ;

Mme VASSOU, surveillante-receveuse à la station « La Muette » de la ligne n° 9 ;

M. ROLLAND, machiniste-receveur au dépôt de Pleyel.

## EN BREF...

● Une allocation est attribuée pour toute journée « ouvrée » (c'est-à-dire autre que les journées de repos) incluse dans un congé annuel pris en dehors de la période du 1<sup>er</sup> juillet au 30 septembre.

● Depuis le 1<sup>er</sup> juin 1973, les futures mères de famille peuvent bénéficier d'une autorisation d'absence avec solde de :

- 8 h au cours du 5<sup>e</sup> mois ;
- 12 h au cours du 6<sup>e</sup> mois ;
- 4 h par semaine à partir du 7<sup>e</sup> mois.

Toutefois le reliquat de ces autorisations d'absence ne peut être reporté d'un mois sur l'autre.

## la parole aux lectrices

Bientôt les vacances, repos, détente, relaxation... ce sont des mots qui évoquent tout de suite le soleil.

### Les bienfaits du soleil

Le soleil, par les rayons qu'il émet, violets et ultraviolets, est un puissant microbicide. C'est le meilleur désinfectant. Ce soleil permet d'augmenter le nombre de nos globules rouges.

Exposée au soleil normalement, la peau doit brunir, les rayons ultraviolets modifiant chimiquement les parties exposées. La peau ne doit pas rougir, sinon il y a agression.

### Les méfaits du soleil

Si le soleil était harmonieusement distribué par petites doses graduées, il ne se produirait aucune des manifestations appelées coups de soleil. L'épiderme mal préparé et mal exposé au soleil risque une dilatation des pores pour les peaux grasses, une déshydratation par sudation violente; la peau devient alors écaillée et sèche. Pour les peaux sèches, cela est encore plus grave, les fibres de soutien s'atrophient, des rides importantes apparaissent.

Il faut donc préparer sa peau :

Dans le mois précédant les vacances : faire plusieurs masques afin de la nettoyer à fond, elle brunira mieux. Si possible, faire un traitement d'ampoules à base de fruits et de vitamines A.B.C.

Pendant les vacances, il vaut mieux choisir de bronzer en début de matinée et après 15 heures. Vers midi, les rayons ultraviolets pénètrent trop profondément jusqu'aux couches de l'épiderme. Le soleil est dangereux aussi par la réverbération de la mer.

Il faut donc :

Connaître sa peau.

Les peaux sensibles réclament des soins incessants, une prudence constante :

attention aux allergies.

Les peaux sèches se fragilisent, le dessèchement s'accroît ainsi que le vieillissement de la peau. La déshydratation agit en profondeur.

Les peaux solides ne risquent presque rien, sauf les premiers jours d'exposition.

Les peaux grasses résistent mieux à l'action desséchante du vent et du soleil.

Utiliser des produits solaires à filtres puissants.

Les différents produits, laits, crèmes ou huiles sont réalisés à partir de gras qui forment à la surface de l'épiderme un film régulier et protecteur; ils sont plus ou moins solubles dans l'eau. Il faut renouveler l'application après chaque bain. On choisit en général les crèmes pour le visage qui est plus fragile et le lait pour le corps, car il est plus facile d'emploi pour les grands surfaces.

Les huiles résistent mieux aux bains et sont plus couvrantes. Les produits à base de bergamote permettent de bronzer plus vite. De toute façon, il est déconseillé de mettre un produit alcoolisé, le soleil pouvant provoquer alors des taches brunes qui risquent de ne jamais partir.

Les personnes allergiques au soleil utiliseront des « Tan » qui changent la coloration de la peau, ou des laits colorés.

Après l'exposition au soleil, il existe des crèmes « après soleil » rafraîchissantes et apaisantes qui stabilisent le bronzage et atténuent brûlure et rougissement de la peau; elles empêchent le dessèchement.

Doser le temps d'exposition.

Pour ne pas rougir, pour éviter les brûlures douloureuses, pour bronzer progressivement, il est indispensable de doser le temps d'exposition.

Bonnes vacances, si vous avez besoin de conseils, écrivez-moi.

Christiane GARDE.

# SPORTS SPORTS SPORTS SPORTS SPORTS SPORTS

## u.s. métro transports

au revoir Jean Loubignac...



C'est au cours d'une sympathique réunion, au Club-House du stade de la Croix-de-Berny, le 5 juin dernier, que M. LOUBIGNAC, président général de l'U.S. Métro depuis 6 ans, a dit au revoir à tous ses amis au moment de partir à la retraite et de se retirer dans son Périgord natal.

M. LOUBIGNAC, accompagné de sa femme, présente, non sans une certaine émotion, le nouveau président général, M. LINON, qui, en termes amicaux, retraça la carrière et les activités de celui qui est l'un des membres du club les plus anciens et les plus dynamiques.

Parmi ses amis, les membres du comité directeur et les nombreux présidents de sections, la présence de M. BARTEL et de M. HERAUD, représentant le colonel CRESPIN, fut particulièrement remarquée.

mine deuxième des championnats de l'Île-de-France; J.-F. DUBUCHE gagne le grand prix du Conseil municipal d'Achères. A signaler un jeune: BARTHELEMY et un vétéran MOISAN. Depuis le début de la saison, 5 challenges ont été remportés par l'équipe.

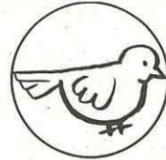


### Cyclotourisme

M. GUILMARD

Tél. 93-62

Il faut noter, en particulier, les victoires aux rallies de Corbeil-Essonnes et du Tour de l'Essonne dans les challenges du nombre des 1<sup>er</sup> et 13 mai derniers. En outre, 9 randonneurs ont obtenu la médaille d'or lors de la flèche Paris - Le Mont-Saint-Michel.



### Colombophilie

M. LEMOINE

Tél. 702-09-23

Bonnes participations à de nombreux concours.



### Echecs

M. SAVALLE

Tél. 42-79

BENOIT a été sélectionné pour le championnat de France de catégorie nationale et l'a été également pour le match international France-Belgique en compagnie de RAIZMAN. Par équipes, victoire de l'U.S. Métro au challenge U.S.C.F. qui, en outre, termine troisième en première division du championnat national.



### Equitation

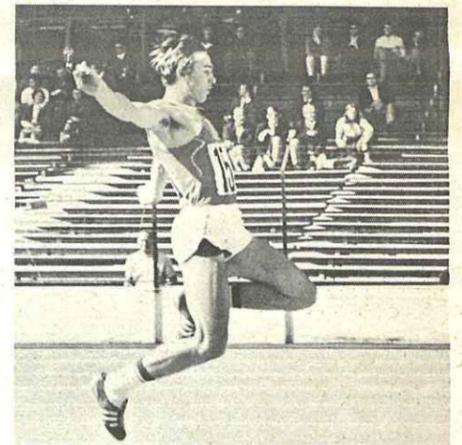
Mlle COLONNA

Tél. 34-92

Au concours de l'Escadron français, le 6 mai dernier, Amadis, monté par Bernard LEVY, se classe troisième sur 41 chevaux dans l'épreuve de puissance.

A noter le grand succès rencontré le 24 juin au concours annuel organisé par le club, en présence de M. Deschamps, Directeur général adjoint de la RATP, et de M. Linon, président de l'USMT.

## Yves LE ROY recordman de FRANCE



Cliché Presse Sports

Il n'a pas fallu attendre longtemps pour voir Yves LE ROY battre à nouveau son propre record de France du décathlon. C'est en effet au cours des championnats de France des épreuves combinées, les 14 et 15 juillet, que le sélectionné olympique (il se classa 12<sup>e</sup> à Munich) totalisa 8 140 points, un score de valeur mondiale.

Agé de 22 ans, Yves LE ROY, formé aux cours du jeudi, est licencié à l'U.S. Métro depuis toujours. Il s'affirme d'ores et déjà comme un espoir de première grandeur pour les prochains jeux olympiques de Montréal en 1976 où il pourrait trouver une place sur le podium.

Nous continuerons la présentation des résultats des autres sections dans le n° 6.

### saison 1972 - 1973



#### Amitié et nature

M. OZANNE

Tél. 93-61

Plusieurs sorties d'escalades ont été effectuées ces dernières semaines: à Fontainebleau (tous les dimanches), dans les Ardennes belges, aux Saussoy - Yonne - et à Saffres - Côte-d'Or, ainsi que deux raids à skis entre Val-d'Isère, et Chamonix et Modane et Chamonix.



#### Basket

M. COURTOIS

Tél. 32-36 et 72-47

Résultats terminaux de la saison: Equipe première masculine: première sur 8 de sa poule au championnat fédéral et finaliste, accède à la division nationale 3.

Equipe première féminine: troisième de sa poule sur 8 clubs en championnat régional excellence.

En coupe de France corporative l'équipe est parvenue en huitième de finale.



#### Athlétisme

M. JARROT

Tél. 59-68

Nouveau record de France du décathlon pour Yves LE ROY avec 8 140 points. Autres résultats notables: Yves LE ROY: 5,20 m au saut à la perche, Gilles GEMISSE-FAREAU: 7 307 points au décathlon et Bernard PETITBOIS: 10'' 7/10 sur 100 mètres et 21'' 7/10 sur 200 mètres plats en junior.

Aux championnats de France interclubs, l'équipe masculine termine seconde de la finale excellence des 2<sup>e</sup> qui la classe quatorzième club français. L'équipe féminine finit troisième de la finale excellence des 1<sup>res</sup> et se situe à la douzième place des clubs nationaux.

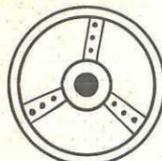


#### Boules

M. MOULIE

Tél. 59-68

L'U.S. Métro a été finaliste de l'épreuve organisée à Malakoff et victorieuse du concours corporatif d'Orly le 19 mai dernier. F.S.G.T. et s'est ainsi qualifié pour le championnat de France (BRUNI, FRANCHI - père et fils - et MOULIE). Le club remporte le championnat de Paris.



#### Auto

M. ATTIE

Tél. 842-53-90 p. 6

Nombreuses participations aux rallies et excellents résultats dans la plupart des compétitions. A signaler PICQ, BENOIT et VEILLARD dans les courses de côtes (PICQ premier et BENOIT deuxième à Varenne-sur-Alpine, VEILLARD, premier de sa classe à Montigny) et surtout l'équipage LAGNIEZ-METON vainqueur sur Porsche, les 2 et 3 juin derniers, du rallye U.S.M.T.: les V<sup>e</sup> Boucles de Château-Chinon.



#### Bridge

M. MERCIER

Tél. 34-45

La section redémarrant, aucune compétition officielle n'est disputée mais des tournois intérieurs sont organisés. Les bridgeurs se réunissent chaque vendredi soir à la cafétéria du boulevard Bourdon à partir de 19 h 30.



#### Canoë-kayak

M. VANDERMEULEN

Tél. 59-68

M. LAUNAY

Tél. 45-07

Très bons résultats pour J. SALAME, champion junior de Paris en kayak monoplace de descente de rivière et en slalom à la Cure (organisation U.S.M.T.) et à Anet. En senior: « VANDERMEULEN-LAFFINEUR » sont champions de la Ligue de Paris de descente de rivière en canoë biplace. P. CARRE finit deuxième du championnat de Paris en kayak monoplace et « VANDERMEULEN-LAFFINEUR » huitième en canoë biplace au critérium international de la Haute Vézère.



#### Aviron

M. ROSSIGNOL

Tél. 59-68

Excellents résultats à l'actif du junior BURKI en skiff: premier aux régates de Montivrain, troisième à la tête de rivière de Nogent-sur-Marne (parmi les meilleurs juniors français), premier aux régates de Verdun, premier aux championnats de la Seine, premier aux championnats de l'Île-de-France à Melun et sixième de la finale des championnats de France. Très bonne saison de Mlle BOUQUET ainsi que de Mlle GUENEAU avec qui elle est associée en double scull: premières aux championnats de l'Île-de-France à Melun et demi-finalistes (8<sup>e</sup> place) aux championnats de France.



#### Cyclisme F.S.G.T.

M. DUNCAS

Tél. 31-22

Victoire pour H. PREVOST de la course en 3 étapes: le prix du « patriote » à Mandélieu (06) où C. GIBERT se classe huitième. Autres succès marquants: LEROUX (junior) est vainqueur de deux courses et ter-

## ÉCOLE D'APPRENTISSAGE



### Succès sportifs remportés par les élèves de l'école depuis Mars 1973

#### CROSS

— Sélection de la Jeunesse ouvrière, 17 mars 1973: Classement par équipe: Catégorie cadets, l'équipe des apprentis de la RATP se classe deuxième. Catégorie juniors, l'équipe des apprentis se classe première et remporte la coupe. Classement individuel: Claude FORISSIER, apprenti de 2<sup>e</sup> année, se classe premier.

#### ESCRIME

— Championnat de l'A.S.S.U., 18 mars 1973: Serge LARHER, apprenti de 3<sup>e</sup> année, obtient la cinquième place.

#### GYMNASTIQUE

— Championnat de l'A.S.S.U., 21 mars 1973: Catégorie cadets, l'équipe des apprentis de la RATP se classe huitième.

— Challenge du G.E.C., 19 mai 1973: Les équipes cadets et juniors de l'École de la RATP remportent la coupe.

Individuellement, Jean-Claude RIBLET de 1<sup>re</sup> année et Michel PRIGENT de 2<sup>e</sup> année, se classent respectivement premier et deuxième.

#### HAND-BALL

— Tournoi du G.E.C., 7 avril 1973: L'équipe juniors des apprentis se classe troisième. — Championnat de la Jeunesse ouvrière, 7 avril 1973: L'équipe cadets se classe deuxième. L'équipe juniors se classe première et remporte la coupe.

#### ATHLETISME

— Challenge du G.E.C., 19 mai 1973: L'équipe cadets se classe première et remporte le challenge du G.E.C. — Championnat de la Jeunesse ouvrière, 16 juin 1973: Les équipes cadets et juniors vainqueurs, remportent les deux coupes.

— Championnats de l'A.S.S.U., mai-juin 1973:

Le cadet Jean-Luc BARRIER, apprenti de 1<sup>re</sup> année, qualifié pour les championnats de district, d'académie et enfin pour le championnat de France, réalise le temps remarquable de 4 mm 11 s 9/10 sur 1 500 mètres.

— Championnats de la F.F.A., juin 1973: Jean-Luc BARRIER est sélectionné pour les finales à Colombes, le 1<sup>er</sup> juillet, avec, aux éliminatoires 9 mm 4 s 8/10 sur 3 000 mètres.

## clubs clubs clubs

Le XI<sup>e</sup> rallye-promenade en automobile du Groupement Amical des Aspirants et des Rédacteurs de la RATP - G.A.A.R. - et de ses amis, a connu, le samedi 26 mai dernier, un très gros succès.

Quatre-vingts participants ont, par un temps magnifique, parcouru l'Île-de-France, pique-niqué dans les bois d'Ermenonville, découvert la vallée de l'Authonne et la forêt de Compiègne.

Un joyeux banquet, au cours duquel les équipes reçurent les récompenses de leur ingéniosité, a terminé, près de Senlis, cette amicale rencontre.

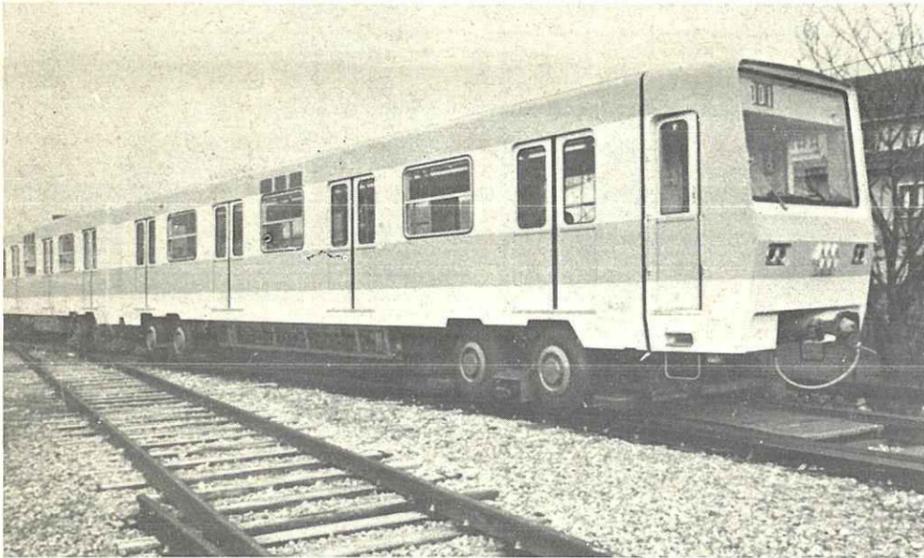
Ch. BAYARD.



# de Montréal à Santiago ...

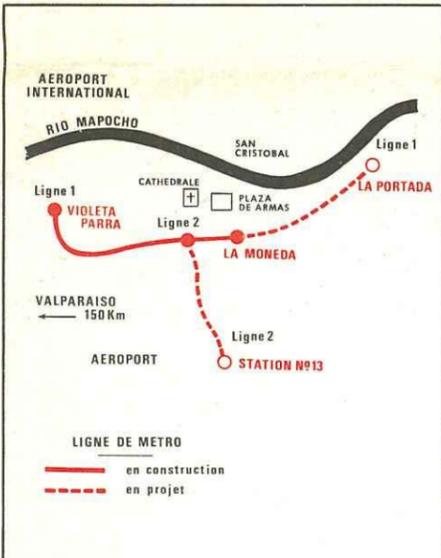


## le métro de Santiago



Cliché atelier photographique RATP.

En 1965, la capitale du Chili, Santiago, prend conscience d'un mal bien connu dans de nombreuses métropoles : les problèmes de circulation s'aggravent, l'encombrement des rues tend peu à peu vers la saturation. Le président de la République chilienne crée une commission destinée à conseiller le gouvernement en proposant des solutions aux problèmes.



### Un nouveau métro à la française

C'est au début de l'année 1970, après une étude de financement à laquelle participent la Banque Nationale de Paris et la Banque de Paris et des Pays-Bas, qu'est signée une série de contrats d'engineering et d'assistance technique pour la construction, l'équipement et la mise en service du métro de Santiago dans une première étape de son développement.

Cette étape consiste en une première ligne de 15 km de long et de plus de 20 stations, et en une seconde ligne limitée à ce stade à 11 km et 13 stations.

Les dépenses d'équipement engagées atteignent 460 millions de francs. Les contrats de réalisation ont été signés essentiellement avec des industriels français. L'industrie chilienne, qui avait envisagé une participation très active à la fabrication des équipements (matériel roulant, alimentation électrique, etc.), n'a pu, jusqu'à maintenant, réaliser ses ambitions. Par contre, les travaux de génie civil sont exécutés par des entreprises chiliennes.

On espère pouvoir inaugurer la première ligne vers la fin 1974.

### Le jeune frère des métros de Paris, Montréal, et Mexico

C'est la technique du métro sur pneumatiques, que le Parisien connaît bien, qui a été retenue par Santiago. Ce n'est pas un hasard. Le métro sur pneumatiques est parfaitement adapté à la desserte des agglomérations denses et ses qualités économiques et techniques sont nombreuses.

En première étape, les trains sont formés de 5 voitures, soit 3 motrices et 2 remorques. Les voitures de 16 mètres de long et 2,60 mètres de large sont dotées de 4 portes de chaque côté. Elles sont caractérisées par une grande sobriété de décoration typiquement chilienne. Le parc initial sera composé de 137 voitures. La vitesse maximale des voitures est de 80 km/h, permettant d'assurer l'exploitation avec une vitesse commerciale de 30 km/h.

Le tracé des lignes a été étudié pour réduire au mieux le coût de l'infrastructure en évitant le plus possible les expropriations et les démolitions. Toutes les lignes sont à voie double et les trains circulent à droite. Le tunnel est construit, en général, à fleur de terre, en tranchée couverte. Sa section pour deux voies est d'environ 32 m<sup>2</sup>.

Les stations sont, en principe, à section rectangulaire; leur longueur de 135 mètres permettra de recevoir dans l'avenir des trains de 8 voitures. Les quais de 4 mètres de large sont à 1,10 mètre au-dessus du plan de roulement.

La signalisation est d'un type éprouvé, mais spécialement adapté à une exploitation à faible intervalle. L'alimentation en énergie électrique est en courant continu de 750 volts.

Santiago sera doté, dans quelques mois, de ce moyen de transport rationnel qu'est un métropolitain. Nul ne doute du succès technique et du succès populaire qu'aura ce jeune frère de l'Amérique latine.

Jean-Claude MARQUER.

## Chili, terre lointaine

On sait bien peu de choses du Chili précolombien, qui n'a pas laissé d'importants vestiges comparables à ceux du Mexique, du Guatemala ou du Pérou. Le Chilien d'aujourd'hui est en général le descendant d'Indiens et d'Espagnols, ou parfois d'Européens (Allemands, Italiens, Slaves, Français) venus s'installer à partir du milieu du XIX<sup>e</sup> siècle.

Le peuple chilien, caractérisé par une forte unité, habite un pays d'une géographie bien singulière. Le Chili est un mince liséré de 200 km de large en moyenne, s'étirant du nord au sud sur 4 200 km.

Marquée par la succession rapide des climats en fonction de la latitude, étagée sur le versant ouest de la Cordillère des Andes où les sommets atteignent près de 7 000 m, boursoufflée de volcanisme, la terre chilienne est souvent la proie de secousses telluriques, jetant à bas les villes, Santiago, Concepcion, Talca, de raz de marée (comme à Valdivia en 1960), ou d'autres catastrophes, incendies, inondations, sécheresse. Même si le puissant courant froid de Humboldt atténue les différences climatiques, dues à la latitude, la côte chilienne reste âpre, sévère et souvent hostile. A coup sûr, ces grands traits de la géographie du pays, le poids des géants — le Pacifique, les Andes — conditionnent la vie sociale et lui donnent des caractéristiques particulières.

L'accroissement rapide de la population, qui est passée de 2,9 millions en 1900 à 9 millions d'habitants en 1973, s'est accompagné d'une urbanisation importante au détriment des campagnes. Certaines régions sont vides d'hommes. La Vallée centrale, autour de Santiago, est sans doute la région agricole la plus favorisée. On y cultive plantes et arbres méditerranéens ou tempérés et une vigne issue de cépages français.

L'industrie s'est développée récemment et bénéficie d'une main-d'œuvre nombreuse et encore peu coûteuse; elle souffre cependant d'un certain manque de débouchés. En fait, l'économie chilienne repose surtout sur l'exploitation des mines. Le cuivre est la principale richesse avec les trois grandes mines de Chuquicamata, Potrerillos et El Teniente.

Oh! Chili, long pétale  
de mer, de vin, de neige,  
ah! quand,  
ah! quand et quand,  
ah! quand te retrouverai-je?  
Pablo Neruda

Les hommes de lettres les plus connus sont l'essayiste Benjamin Subercaseaux, les poètes Pablo Neruda et Gabriela Mistral, emportés par une vision épique à la démesure de leur pays.

Les artistes de talent sont aussi des sculpteurs, Martin Colvin (auteur d'œuvres monumentales puissamment amérindiennes), Raúl Valdivieso, Valentina Cruz. Ce sont encore des peintres, tels Matta, célèbre à Paris, Zanortu, Antunez.

Au Chili, comme pour toutes les foules latino-américaines, le football est roi. Cent cinquante mille spectateurs par semaine au stade de Santiago témoignent de la popularité du sport. Le fameux entraîneur Riera, que s'arrachèrent Montevideo puis Benfica du Portugal, n'est-il pas Chilien?

Le rodéo est, au Chili, sport national. A la belle saison, de septembre à mars, les rodéos drainent la foule d'un bout à l'autre du pays. La natation, le ski, la pêche, sont pratiqués et bénéficient des conditions naturelles favorables apportées par les Andes.

La gastronomie est pittoresque; elle excelle surtout dans le domaine des vins et des poissons. Rouges ou blancs, les crus locaux sont, sans conteste, les meilleurs de l'Amérique, loin devant les brésiliens, les péruviens, les mexicains et les californiens. Le pisco, alcool souvent préparé avec du jus de citron, est des plus agréables. Les poissons et les coquillages, gambas (grosses crevettes), centollas (homards), congres, seiches, moules, palourdes, plies, soles, truites, sont les vrais plaisirs de la table.

Le Chili est, pour l'Européen, une terre bien singulière, singulière d'abord par ses légendes qu'évoquent les noms d'Atacama, de Valparaiso, de Santiago, de la Terre de Feu, du Cap Horn, de l'Île-de-Pâques, singulière aussi par son passé pacifique et sa destinée politique qui se cherche encore aujourd'hui en une authentique expérience.

J-C M.



Cliché LAN CHILE.

**ratp informations**  
RATP, Service des Relations Extérieures  
53 ter, quai des Grands-Augustins, 75 271 Paris Cédex 06.  
Tél. 346-41-07 ou 346-41-36  
Directeur : Michel Linon — Rédacteur en chef : Laurence Moachon  
Mise en page : Daniel Lequette, graphiste  
Imprimerie Mantaïse, 21, rue des Naffetières, 78200-Mantes-la-Ville

le métro  
de Santiago  
a déjà son sigle

