

EDITORIAL

L'équipe de RATP Informations vous présente à sa manière ses meilleurs vœux pour 1974, puisque vous recevez deux numéros à la fois, le n° 7 plus copieux que d'habitude avec ses 12 pages, et un numéro spécial qui célèbre le 25^e anniversaire de la RATP.

Nous poursuivons dans le numéro courant notre information sur la Régie avec trois grands articles : une interview sur les modes de transport nouveaux, le point sur les travaux de construction du tronçon central du Métro Régional, et la présentation du service du mouvement du réseau routier. Ils encadrent nos rubriques de base, désormais bien connues et qui nous permettent de cerner tout ce qui se passe dans notre vaste Maison. Nous vous présentons aussi les résultats de notre enquête auprès des lecteurs. Nous nous en sommes déjà inspirés pour répondre toujours mieux à vos souhaits.

25 ans, c'est un bel anniversaire : nous avons en conséquence consacré un numéro spécial à ce : événement pour la RATP. En le préparant, nous avons pu mesurer le chemin progressivement parcouru depuis 1949. Les transports parisiens bougent, se modernisent et changent de visage. Vous le découvrirez aussi et j'espère que comme nous, vous serez fiers de contribuer à cette mutation qui fait de nos réseaux, les autobus comme le métro, un système de transport qu'on nous envie hors des limites de l'hexagone.

Le Directeur de la Publication

MICHEL LINON NOUS A QUITTES



Michel LINON est décédé brutalement le 18 janvier 1974, à l'âge de 51 ans, victime d'un infarctus. Pour son épouse, ses deux enfants, sa famille et ses très nombreux amis, sa mort est une épreuve difficile et tous ont conscience qu'on ne le remplacera pas.

Sous-Directeur à la RATP, Michel LINON était Chef du Service des Relations Extérieures et Directeur de RATP Informations.

Licencié ès Lettres et en Droit, Diplômé de l'Institut de Droit Comparé, il enseigna tout d'abord l'anglais de 1942 à 1944. A cette époque, il s'engage dans la Résistance et participe à la libération de la Normandie. A la fin de la guerre, il est décoré de la Croix de Guerre 39-45 et de la Croix du Combattant Volontaire de la Résistance.

Il était également Chevalier dans l'Ordre National du Mérite, Chevalier du Mérite Sportif et Officier des Palmes Académiques.

Entré au Métro en 1946, il a fait toute sa carrière à la Régie. Après avoir pris une part déterminante à la création du Service des Relations Extérieures en 1953, il en assumait la direction depuis 1970.

Doué d'une énergie incomparable, il s'est consacré sans compter à son travail qu'il accomplissait avec une gentillesse et une courtoisie que tous reconnaissaient. Par sa bonté et son souci de comprendre et d'aider les autres, il avait su constituer autour de lui une équipe de collaborateurs fidèles

très grand nombre de ceux qui le connaissaient à la Régie. Appelé par ses fonctions à représenter la RATP à l'étranger, il comptait des amis dans le monde entier.

Michel LINON a consacré beaucoup de son temps et de son dynamisme à la profession des Relations Publiques qu'il exerçait avec cœur et talent.

Dans le domaine de l'Enseignement en particulier, il avait joué un rôle important dans la création, au niveau universitaire, de cours de Relations Publiques. Il était membre du Conseil du Centre d'Études Littéraires et Scientifiques Appliquées (Université de Paris IV) et de l'Institut des Relations Publiques.

Au sein des associations professionnelles, nationales ou internationales, il travaillait à la défense de la profession et au développement de l'enseignement des Relations Publiques.

Michel LINON était apprécié des étudiants qu'il aidait de ses conseils et de sa compétence professionnelle. Il a écrit à leur intention, en équipe avec C. LOUGOVOY, un ouvrage important sur les Relations Publiques.

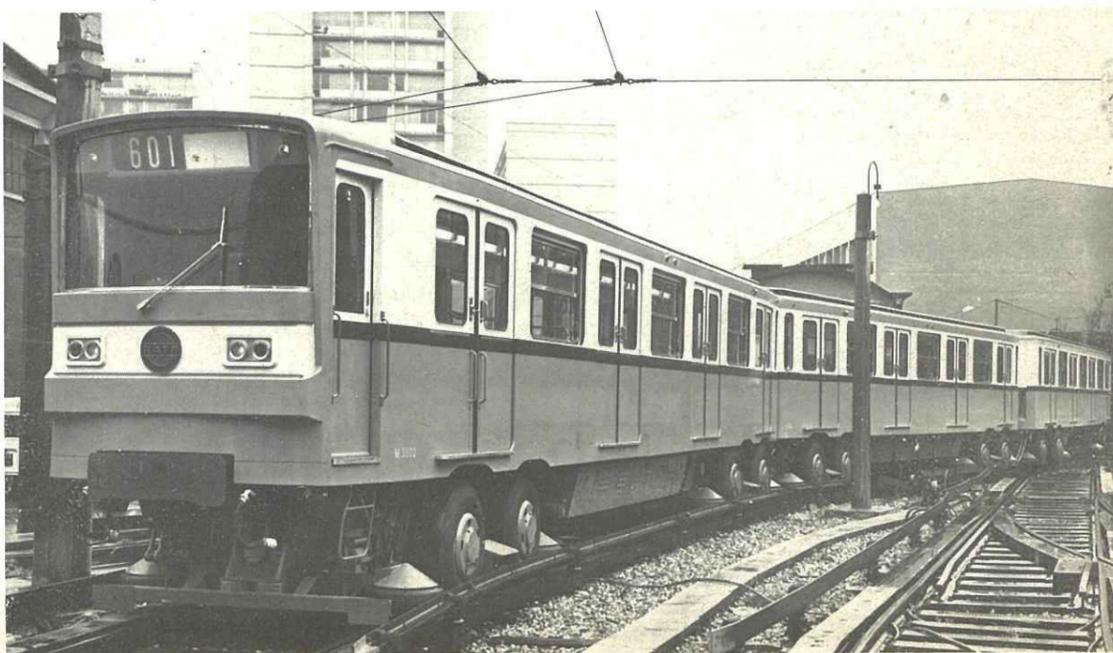
Sportif depuis toujours, il avait pratiqué le football, la natation, l'escrime et le tennis, et s'intéressait de très près à tous les sports. Membre de l'US Métro Transports depuis plus de 25 ans, il avait été élu Président Général en 1973 et avait entrepris de renforcer le club en y faisant prévaloir l'esprit sportif qui l'animait personnellement.

Secrétaire du Rotary de Meudon, il s'appliquait à illustrer avec le sourire mais aussi avec une réelle efficacité la devise du club « servir ».

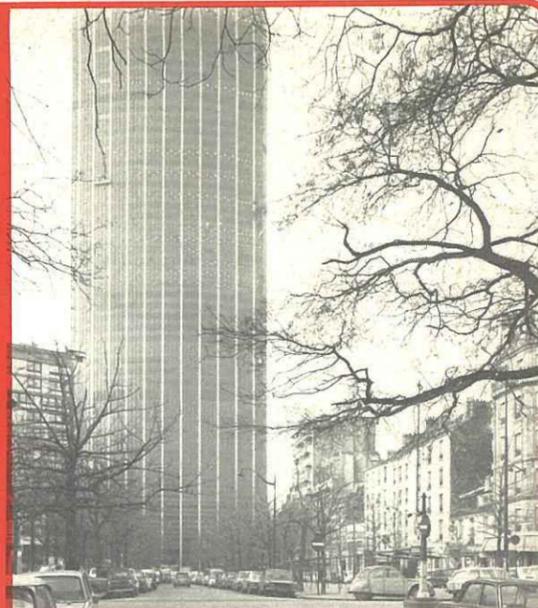
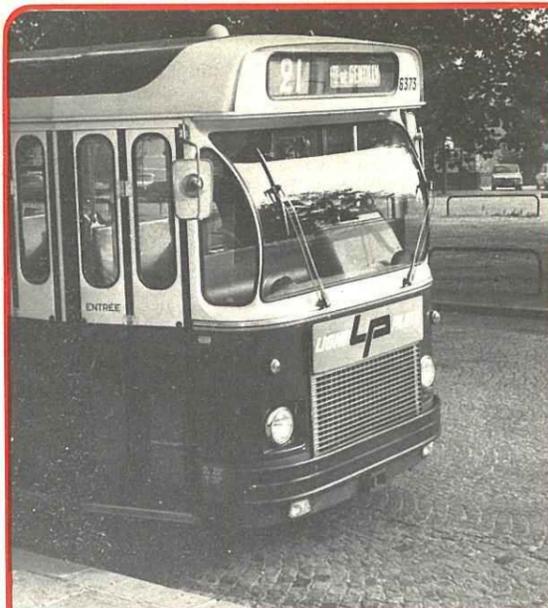
Directeur de RATP Informations, il avait su faire du journal un trait d'union entre les agents de la Régie et s'efforçait d'en améliorer constamment la qualité afin de toujours mieux satisfaire les lecteurs. RATP Informations concrétise la part active prise par Michel LINON au développement de l'information et de la concertation au sein de la Régie par la mise en œuvre d'une véritable politique de Relations Publiques.

Michel LINON nous a quittés et personne n'oubliera son dynamisme ni sa disponibilité et sa cordialité envers tous ceux qui l'approchaient. Mais l'esprit qu'il avait su créer et son œuvre restent. Tous ceux qui ont travaillé avec lui et ont beaucoup appris de lui, auront à cœur de poursuivre la tâche

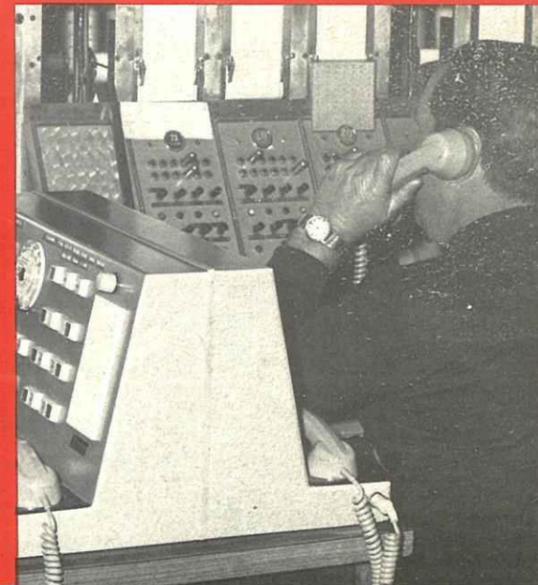
MATERIEL PNEUS SUR LA LIGNE 6 DES JUILLET 1974



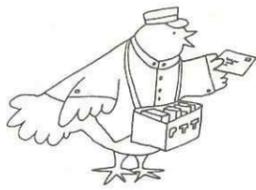
La ligne 6 du métro urbain, « Charles de Gaulle-Étoile - Nation » par Denfert-Rochereau, sera progressivement équipée en juillet et août prochains d'un nouveau matériel sur pneumatiques de type MP 73. Sur les 50 trains commandés, équipés du pilotage automatique, 13 ont déjà été livrés à la Régie.



GENTILLY APPELLE 21.18
21.18 ECOUTE GENTILLY... lire p. 12



COURRIER DES LECTEURS



Ordre de la courtoisie

« En lisant votre journal je me rappelle le temps où, à Riquet, j'étais entourée d'excellents collègues et de certains chefs que j'estimais. Nous formions une bonne équipe... J'ai été heureuse d'apprendre que Mlle ESCOFFIER avait le diplôme de la courtoisie envers les voyageurs; elle méritait aussi celui de bonne camarade. »

Mme P. LIBONI

Nous nous réjouissons que RATP Informations soit le trait d'union entre Mlle ESCOFFIER à qui nous renouvelons nos félicitations et notre correspondante dont la lettre ne devrait pas manquer de susciter des souvenirs chez ses anciens collègues.

Qui dit mieux ?

A la suite de la publication dans le n° 5 de la lettre de M. CARO, ancien du réseau routier, plusieurs lecteurs nous ont fait part de leurs longs états de service. Nous citons volontiers, ci-dessous, des passages de leurs lettres.

« Je suis entré à l'Est Parisien, dépôt Floréal aux Lilas en 1911, comme machiniste tramway. Mobilisé en 1914, carte de combattant 14-18, médaille de la Marne, médaille de l'Argonne, de Verdun, fouragère couleur, croix de guerre, libéré le 23 mars 1919, retour au dépôt Floréal, ancien TCRP où j'ai terminé comme machiniste d'autobus en 1938 (dépôt du Raincy, de la Maltournée et Lagny) lors de ma mise à la retraite. J'ai 35 ans de retraite et 86 ans d'âge. »

M. E. LESCOMBE

« Étant rentré à la Compagnie des Tramways-Sud en 1920 après ma démobilisation, étant muté à Saint-Mandé et ensuite au dépôt d'Alfort, j'ai connu M. CARO, chef d'entretien. Je serais heureux de le revoir car j'ai en ma possession une photographie faite par un receveur dans la cour du dépôt. »

M. L. PRADI

« Mon père a fait carrière aux autobus et mon grand-père a débuté aux tramways nogentais. Je suis la 3^e génération au métro, ligne de Sceaux, comme chef de manœuvre principal. »

M. R. GAUTRIN

Historique des transports parisiens

« Peut-être serait-il possible d'écrire un livre sur toute l'étendue de l'histoire des transports parisiens, de leur naissance à nos jours (soit environ un siècle). »

M. J.-M. SAUVADET

Nul doute que ce sujet passionnant intéresse de nombreux lecteurs. Il reste à trouver les volontaires pour recueillir les renseignements. Dans sa rubrique « Paris et ses transports » RATP Informations tente plus modestement de reconstituer l'historique des transports à Paris.

Stations sans publicité

« Comment se fait-il que des stations comme Quai de la Rapée et Saint-Jacques ne comportent pas d'affichage publicitaire en dehors de l'affichage administratif ? Les murs de pierre de ces stations ne semblent pas en fournir l'explication puisque l'affichage peut très bien se faire par apposition de panneaux. »

M. C.M. BERGER

L'absence de publicité sur les murs des deux stations citées ci-dessus s'explique par un problème d'ordre technique : les cadres qui habillent les murs n'ont pas la dimension standardisée des autres stations et les affiches du format habituel ne peuvent y être apposées.

Des travaux de transformation pourraient être entrepris si l'impact publicitaire était suffisamment justifié aussi bien pour la station Quai de la Rapée que pour la station Saint-Jacques.

C'est son métier

« Aujourd'hui où le machiniste-receveur et le conducteur de métro se trouvent seuls aux commandes de leur machine, il n'existe presque plus de liens avec les autres camarades. En banlieue, par exemple, on ne se voit qu'au moment où deux autobus se croisent ou quelques instants au moment des relèves. Alors votre journal trouve son intérêt en faisant un lien entre tous les travailleurs de la Régie. Je suis machiniste-receveur au dépôt des Lilas, en roulement sur le 101 et je peux vous dire que j'aime mon métier. »

M. J. DUBLANCHY

Le chaleureux témoignage de notre correspondant et son enthousiasme pour son métier nous ont beaucoup touchés ; nous avons souhaité les faire partager à nos lecteurs.

sommaire

| | |
|---------------|---|
| En page 2 | ● Courrier des lecteurs — La langue des Acadiens — Votre ami du Québec |
| En page 3 | ● Enquête RATP Informations |
| En page 4 | ● Flash RATP |
| En page 5 | ● Les modes de transport nouveaux — Au rendez-vous de l'histoire |
| En page 6-7 | ● Le service du mouvement du réseau routier |
| En page 8 | ● Auber-Nation : où en sont les travaux ? |
| En page 9 | ● Nominations — Distinctions — Mots croisés — Départs à la retraite |
| En page 10-11 | ● Clubs — En bref — Les handicapés ont besoin de vous |
| En page 12 | ● Sports — Le parc des sports de la Croix de Berny — École d'apprentissage |
| | ● Création de couloirs d'autobus en banlieue — Un cinquantenaire le « 27 ». |

LA LANGUE DES ACADIENS

de notre correspondant à Montréal

« La Sagouine » est le titre d'une œuvre romanesque d'Antoine Maillet, professeur de littérature et d'art dramatique, docteur ès Lettres de l'Université Laval à Québec. Antoine Maillet est né et a fait ses études primaires, secondaires et collégiales au cœur du pays des Acadiens, c'est-à-dire à Moncton, au Nouveau-Brunswick et aux alentours.

Le peuple acadien, déporté en 1755, par les Anglais jusqu'en Louisiane, est revenu en grande partie se rétablir dans les trois provinces maritimes, en grande majorité de langue anglaise, en Gaspésie et aux îles de la Madeleine.

La langue des Acadiens est encore française, si on peut dire, quoique déformée et défigurée par de nombreux mots anglais mal prononcés, des termes de marine et par du patois, de l'argot. Le long monologue « La Sagouine » de-

meure quand même avec la prononciation tout à fait particulière de l'actrice Viola Léger, fort attachant, savoureux, amusant et souvent d'un comique achevé.

Nous avons sélectionné ci-dessous quelques passages à votre intention.

la sagouine

(maritorne, femme de ménage)

LA JEUNESSE

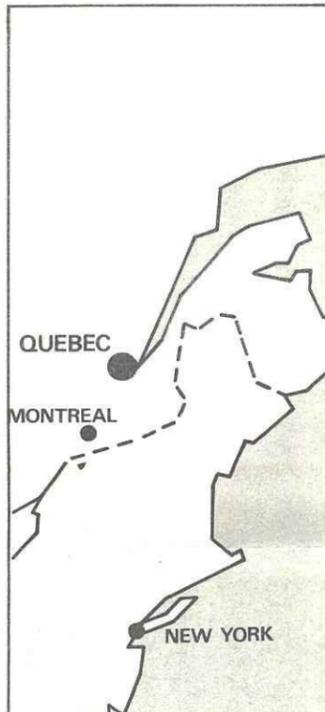
Ah ! j'ai été jeune dans ma jeunesse, moi itou. Jeune et belle, coume (comme) les autres. Ben, c'est ce qui contioit (comptait). Et quand c'est que je me mirais dans le miroué (miroir) - j'avais un miroué à tcheue (miroir à poignée) dans le temps - je me faisais pas zire (je ne déplaçais pas)... Ah ! Ah ! non, apparence que je faisais pas zire à parsoune (personne) de

mon temps. Pis (puis) le temps finit par passer, et vous autres avec. Mais quand c'est que ça dure, la jeunesse, c'est le meilleur temps. Pour ça, oui, le meilleur temps.

La jeunesse d'asteur (d'aujourd'hui, à cette heure, maintenant) sait pas ça. A' (elle) regimbe, pis a' renâcle, a' se rebiffe. A' sait pas ce qu'a veut. Nous autres je le savions. Je savions juste exactement ce que je voulions : c'est ben simple, je voulions toute. Je pouvions pas toute auère (avoir, obtenir) ben j'voulions le plusse possible. Ah ! j'étoions pas du monde à nous contenter de la petite motché (moitié). Non, non, non... Pas une motché de crêpe, ni une motché de cabane, ni une motché d'houme (homme) non plus. Non, la jeunesse, c'est point le temps des motchés. C'est le temps des grands idéals, coume le prêtre disait. Ben j'ai eu les miens, mes idéals...

vosre ami du Québec

Il y a un an RATP Informations proposait aux enfants d'agents de la RATP un échange de correspondance avec de jeunes Canadiens. Le nombre très abondant des réponses ne nous a pas permis de donner satisfaction à toutes les demandes aussi tôt que nous l'aurions souhaité. Mais après quelques mois de patience, nous avons réussi à contenter l'ensemble de nos correspondants : actuellement 300 échanges ont pu être organisés par l'intermédiaire du journal.



ENQUETE RATP INFORMATIONS

L'enquête RATP Informations publiée dans le n° 5 nous a valu un abondant courrier. Nous avons le plaisir de vous communiquer ci-dessous les pourcentages des réponses aux questions.

1 Lisez-vous RATP Informations ?

| | |
|-------------|--------|
| en totalité | 87,5 % |
| en partie | 10 % |
| pas du tout | 2,5 % |

2 Votre famille s'y intéresse-t-elle ?

| | |
|-------------|--------|
| beaucoup | 45,5 % |
| un peu | 48 % |
| pas du tout | 6,5 % |

3 Ordre de préférence des rubriques

- 3 rubriques sont particulièrement appréciées par nos lecteurs : Flash RATP, dossier RATP, face à l'actualité qui a succédé à en direct avec...
- A une certaine distance on trouve pratiquement à égalité : reportages, c'est son métier, que faites-vous M. ?... le courrier des lecteurs.
- Sports et loisirs, au rendez-vous de l'histoire, sont également appréciés mais dans l'ensemble considérés comme deux fois moins importants que les rubriques de tête.
- La parole aux lectrices et arts et culture ont moins motivé nos lecteurs.

4 Suggestions de nouvelles rubriques

Dans l'ensemble une large majorité de nos lecteurs se déclare satisfaite de ce qu'elle trouve dans le journal. Notons toutefois que dans les suggestions qui nous ont été faites, les plus nombreuses portent sur les points suivants :

- fonctionnement des services de la Régie
- informations à caractère social
- conseils juridiques
- le coin des retraités
- notices techniques sur les matériels et équipements nouveaux
- opinion des usagers
- petites annonces

Soulignons pour le folklore la proposition d'une rubrique « ras le bol » où le personnel pourrait exprimer son mécontentement.

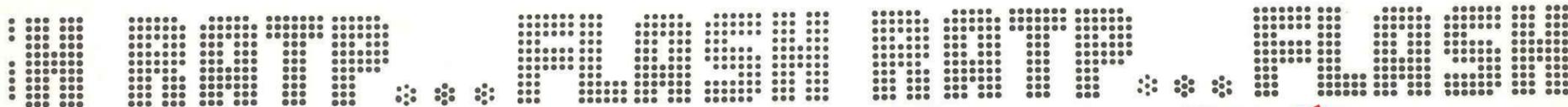
5 Périodicité souhaitée

| | |
|---------------------|------|
| tous les trois mois | 28 % |
| tous les deux mois | 27 % |
| tous les mois | 45 % |

6 Autres observations

Peu de réponses à cette rubrique qui en fait complétait la rubrique 4. Notons toutefois parmi les suggestions, le souhait d'avoir une meilleure connaissance des transports des autres pays et celui de recevoir les informations sur les réalisations nouvelles, avant les journaux. A ce propos nous étudions un moyen d'y parvenir.





quoi de neuf dans le métro?

5 novembre 1973

A Saint-Lazare, mise en service de nouveaux couloirs de liaison et de six escaliers mécaniques entre la station de la ligne 12 et la gare SNCF.

12 novembre

Mise en exploitation, sur la ligne 2 « Nation - Porte Dauphine » par Barbès-Rochechouart, et la ligne 5,

« Église de Pantin - Place d'Italie », d'un système de départs programmés permettant d'augmenter la capacité de transport de ces lignes par la limitation du temps de stationnement.

27 novembre

307 appareils de contrôle automatique de titres de transport magnétiques équipent 78 stations du métro urbain.

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

1^{er} octobre

La ligne 350 « Gare de l'Est - Le Bourget (aéroport) » est prolongée les jours ouvrables, aux heures de pointe, jusqu'à Garonor. Cette ligne sera à nouveau prolongée jusqu'à Roissy-en-France lors de l'ouverture de l'aéroport Charles de Gaulle.

Création de la ligne 373 pour assurer une liaison entre le quai Paul Doumer à Courbevoie, la gare de la Défense du métro régional et le quai National à Puteaux.

1^{er} novembre

2 800 voyageurs ont été transportés par un service de navettes organisé à l'occasion de la fête de la Toussaint entre la Porte d'Italie et le cimetière de Thiais.

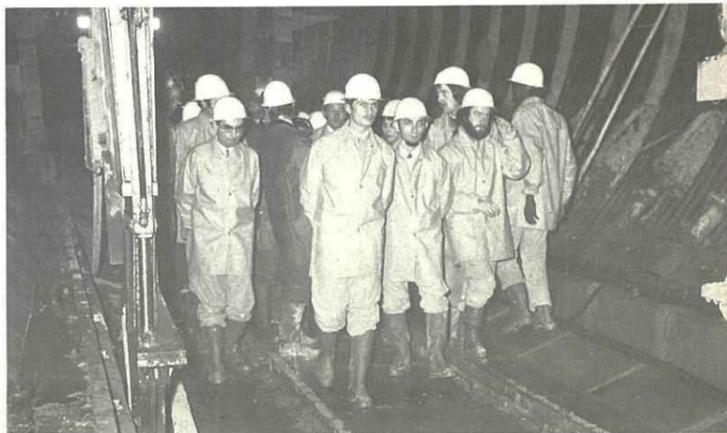
Novembre

4 nouvelles « lignes pilotes » : les lignes 38 et 68, le 5 novembre, et les lignes 20 et 91, le 26 novembre.

4^e trimestre

Mise en service de 15 nouveaux couloirs de circulation. Leur nombre total est maintenant de 158, dont 12 couloirs à contresens, et leur longueur atteint 70 km.

livre d'or



Cliché atelier photographique RATP

9 octobre

Plusieurs représentants du Syndicat des Transports Parisiens et du Service Régional de l'Équipement visitent les chantiers de construction du métro régional entre Nation et Châtelet.

11 et 12 octobre

Une quarantaine de personnalités de l'Institut de Recherche sur les Transports de l'Université de Carnegie-Mellon à Pittsburgh (États-Unis d'Amérique) sont reçues par la RATP. Après un exposé suivi d'une projection de diapositives et d'un film sur le RER, le groupe a visité le PCC de Bourdon et le dépôt d'autobus du Point du Jour et a effectué un voyage sur le métro urbain et le métro régional.

13 et 14 novembre

2 groupes de membres du Syn-

dicat des Transports Parisiens, de la Direction des Transports Terrestres et du Service Régional de l'Équipement, visitent le chantier de la machine Robbins du métro régional et le PCC de Bourdon. A l'issue de chacune de ces visites, ils ont été reçus par M. GIRAUDET, directeur général (photo).

19 novembre

Une délégation chinoise d'une trentaine de hauts fonctionnaires emprunte le métro urbain et le métro régional.

20 novembre

La ligne de Boissy-Saint-Léger, le métro sur pneus et le PCC de Bourdon sont présentés à 4 membres du Soviet de la région de Moscou, accompagnés de M. REDON, administrateur de la RATP, conseiller général du Val de Marne.

le point sur les travaux



Cliché travaux neufs RATP

6 septembre

Sur le prolongement de la ligne 13 du métro urbain de « Carrefour Pleyel » à « Saint-Denis-Porte de Paris » : battage de palplanches pour l'établissement de caisses étanches en vue de la traversée sous-fluviale du canal de St-Denis (photo).

28 septembre

Début des travaux de génie civil du remodelage de la station « Invalides » du métro urbain en vue de la jonction des lignes 13 et 14.

16 octobre

Ligne de Marne-la-Vallée du métro régional : début des travaux de génie civil du tunnel de Fontenay du côté de la ZUP.

22 octobre

Ouverture du chantier d'aménagement de la station « Luxembourg » de la ligne de Sceaux dans le cadre du prolongement de la ligne à Châtelet.

9 novembre

Début des travaux de gros-œuvre à Châtelet des accès et intercommunications de la future station du métro régional avec les stations des lignes 1, 7 et 11.

30 novembre

Station « Bastille » : remise à l'exploitation du nouvel escalier mécanique débouchant sur le boulevard Bourdon.

cérémonies du 11 novembre à la ratp

En présence des représentants des Associations et Groupements d'Anciens Combattants et Victimes de Guerre et du personnel de la Régie, le Président du Conseil d'Administration et le Directeur général adjoint, représentant le Directeur général absent de Paris, ont déposé une gerbe devant le monument aux Morts des Grands-Augustins.

Des cérémonies ont également eu lieu à la station de métro « Richelieu-Drouot » et à l'École d'Apprentissage.



Cliché atelier photographique RATP

dialogue avec les usagers



Cliché atelier photographique RATP

Réunion entre le bureau du Syndicat National des Usagers des Transports et les représentants de la RATP.

Au cours de la réunion tenue le vendredi 30 novembre 1973 au siège de la RATP sous la présidence de M. Linon, chef du service des relations extérieures, et à laquelle participaient des représentants du ferré, du routier et des études générales, les membres du bureau du Syndicat National des Usagers des Transports (SNUT) conduits par M. Plantier, Délégué Général, ont pu exposer leurs points de vue sur différents problèmes relatifs aux transports parisiens et recevoir tous éclaircissements utiles.

Cette réunion entrait dans le cadre d'entretiens réguliers permettant un échange d'idées et d'informations

autobus insolite



Ancien autobus à plate-forme ouverte circulant en septembre dernier



LES MODES DE TRANSPORT NOUVEAUX

INTERVIEW DE PIERRE PATIN

Né en 1918, marié, 4 enfants
Ingénieur Diplômé de l'École Polytechnique de Paris
Ingénieur du Corps des Ponts et Chaussées

1943-1956 : Carrière à la SNCF, d'abord à la région ouest (Traction puis Voie et Bâtiments) ensuite aux régions Méditerranées et Sud-Est. En 1956, était ingénieur en chef, chef de la division du matériel remorqué.

1956-1959 : Ingénieur en chef au bureau d'études Coyne et Bellier.

1959-1967 : Directeur général adjoint puis Directeur général de la Cie d'ingénieurs et techniciens d'études.

1967 : Directeur des Études générales à la RATP.

depuis 1972 : Directeur, Conseiller scientifique et technique auprès de la direction générale de la RATP.

1973 : Directeur général d'Aéropar.

Chevalier de la Légion d'Honneur.

Ouvrages : La Traction Électrique et Diesel Électrique.
Les Transmissions de puissance



Vous êtes conseiller scientifique et technique auprès du Directeur général de la RATP, en quoi consiste votre fonction ?

Mon rôle consiste, comme l'indique ce titre qui me fait beaucoup d'honneur, à conseiller le Directeur général et les directions de la Régie sur toutes les questions d'ordre scientifique et technique qui peuvent m'être soumises ou que je juge opportun d'évoquer, notamment pour les problèmes de recherche et développement relatifs aux modes de transports nouveaux comme à l'évolution des techniques actuelles.

Par ailleurs, le Directeur général me charge d'études particulières sur certains modes de transports nouveaux.

J'apporte également mon concours à la définition de la politique de la Régie en matière de brevets et de propriété industrielle; j'assiste les directions en leur fournissant des avis d'expert.

Quand la RATP s'est-elle lancée pour la première fois dans l'étude de modes de transport nouveaux ?

C'est vers la fin de 1966 que M. GUITONNEAU, alors Directeur des Études Générales, a lancé les premières études, et les a confiées à la Société Automatismes et Technique. Il s'agissait de recherches sur les différents systèmes susceptibles d'être envisagés : d'une part des transports de grande capacité à des distances relativement importantes et d'autre part, ce que nous appelons aujourd'hui les transports hectométriques.

Lorsque M. GUITONNEAU a quitté la Régie au début de 1967, j'ai recueilli le flambeau en lui succédant. De mon côté, j'avais déjà, dans de précédentes fonctions, étudié divers systèmes de transport (tapis roulants et véhicules bimodes). La plupart des recherches ont été orientées vers la continuité du transport.

La première suggestion a été l'AT 2000, système étudié avec l'aide financière de la DATAR (Délégation à l'Aménagement du Territoire et à l'Action Régionale) sous forme de maquette; mais on n'est pas allé plus loin.

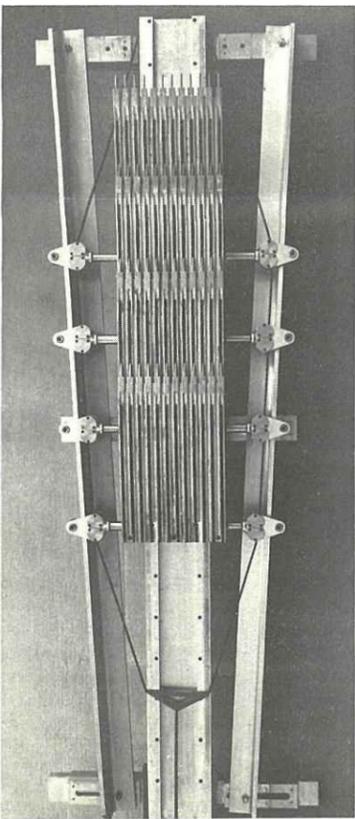
Dans le domaine des transporteurs hectométriques, nous avons fait de nombreux essais sur les courroies imbriquées qui ont montré que la fiabilité de ces systèmes n'était pas suffisante et nous les avons momentanément abandonnés. Par contre, les plaques glissantes se sont révélées d'un grand intérêt, et j'ai personnellement apporté un certain nombre de perfectionnements qui ont conduit au système TRAX.

Pourquoi la Régie s'est-elle engagée dans cette voie nouvelle ?

Les modes de transport classiques ne résolvent pas tous les problèmes, en particulier les correspondances entre les lignes de métro qui dépassent parfois la centaine de mètres. Les trottoirs roulants actuels sont trop lents, c'est pourquoi depuis longtemps s'est posé le problème du transporteur qu'on appelle aujourd'hui hectométrique, c'est-à-dire d'un système capable de véhiculer les usagers à des vitesses nettement supérieures à celles du pas, sur des distances de l'ordre d'une ou de plusieurs centaines de mètres, et pour des capacités relativement importantes, de l'ordre de 5 à 10 000 ou 12 000 personnes à l'heure.

Le métro répond à un problème de transport de masse à moyenne distance et l'autobus à des capacités nettement plus faibles. Il se pose d'autres problèmes, comme le transport à grande distance et à grande vitesse : c'est ce genre de problème qu'on essaie de résoudre avec l'aérotrain. Il peut se poser également, à l'opposé, des problèmes de transport à faible distance que malheureusement les autobus n'arrivent plus à résoudre du fait de l'encombrement des rues. On a défini ainsi un certain nombre de créneaux.

Vous êtes l'inventeur d'un mode de transport hectométrique nouveau : le système TRAX, pouvez-vous nous le présenter ?



TRAX

En effet, je suis l'inventeur d'un certain nombre de dispositifs du système TRAX. Il s'agit d'un moyen de transport pour des longueurs relativement faibles (100 à 1.000 m.). Le système fonctionne en boucle fermée; il n'est pas réversible : il comporte une voie aller et une voie retour. L'un de ses intérêts réside dans l'utilisation du même matériel dans les deux sens. C'est un système de transport à plaques glissantes : les voyageurs y entrent exactement comme sur un escalier mécanique en posant le pied sur une plaque.

Vitesse : 12 km/h

Au départ, les plaques sont serrées et s'écartent progressivement permettant une augmentation de vitesse. Ensuite cette vitesse se stabilise; à l'extrémité du transporteur les plaques se resserrent à nouveau sous le pied du passager et la sortie du transporteur s'effectue à la même vitesse que l'entrée (3 km/h).

La variation de vitesse s'effectue sur une longueur d'une dizaine de mètres dans un temps de 4 à 5 secondes pour atteindre 12 km/h, c'est-à-dire 4 fois la vitesse d'entrée.

Le système à plaques glissantes est connu depuis très longtemps dans son principe mais les difficultés de réalisation portaient sur deux points importants : le problème de la sécurité, et celui de la variation de vitesse.

Sécurité

En ce qui concerne la sécurité, l'idée essentielle a été d'assurer les mêmes conditions de sécurité que pour un escalier mécanique. Les plaques sont rainurées de telle sorte qu'elles se « peignent » entre elles pendant leurs déplacements relatifs. D'autre part, toutes les plaques sont « peignées » à l'entrée et à la sortie par le dispositif bien connu qui existe sur les escalators. Dans ces conditions, le pied de l'utilisateur ne peut pas être accroché par les plaques, il est légèrement soulevé au moment du déplacement relatif des plaques, sans qu'il n'y ait jamais de risques d'accident.

Variation de vitesse

Le système TRAX a un mode de variation de vitesse, dans les zones d'accélération et de décélération, tout à fait original : chaque plaque est solidaire d'une traverse tubulaire comportant deux bras qui constituent le châssis d'un petit chariot parfaitement guidé dans tous les plans. (photo).

(suite p. 7)

AU RENDEZ-VOUS DE L'HISTOIRE

Paris et ses transports

Au V^e siècle Paris contracté dans l'île de la Cité a une population de 5 000 habitants. Sous le règne de Clovis puis de son fils Childébert la ville s'étend sur les deux rives de la Seine. Après Childébert, Paris passe successivement aux mains de différents descendants de Clovis.

De Clovis à Hugues Capet

Dévorée par un grand incendie en 585 ou 586, la ville se relève toujours dans l'île et toujours entourée de ses vieilles murailles. Le fameux Dagobert embellit la basilique de Saint-Denis où il sera enterré et fondé, croit-on, à proximité la foire du Lendit. Un peu plus tard, en 660, Saint-Landry, évêque de Paris, crée le premier Hôtel Dieu, situé approximativement face à l'actuel, de l'autre côté de l'île.

Les Carolingiens ignorent Paris

L'affaiblissement de la dynastie mérovingienne sous les rois faibles conduisit à la suprématie des Maires du Palais, puis à l'avènement de la famille Carolingienne avec Pépin le Bref. Les souverains Carolingiens ignorent Paris. Charlemagne réside à Aix-la-Chapelle ou dans ses villas. Il semble que l'élan donné à Paris par les Romains soit devenu une sorte de roue libre sous les Mérovingiens, de moins en moins accélérée et presque arrêtée sous les Carolingiens. Toutefois, les documents contemporains signalent l'édification de nouvelles églises sur la rive droite (Saint-Merri, Saint-Magloire, Sainte-Opportune, Saint-Germain-l'Auxerrois) et sur la rive gauche (Saint-Séverin).

Les invasions normandes

L'unité de l'Empire Carolingien va se trouver brisée à la mort de Louis le Pieux, successeur de Charlemagne. Le traité de Verdun (843) accorde définitivement la Neustrie avec Paris à Charles le Chauve (840-877). Paris qui s'était assoupi connaît sous son règne de nouvelles épreuves.

En 837, les Normands sont signalés une première fois, mais les Parisiens en sont quittes pour la peur. En 845, l'alerte est donnée à nouveau. La population se réfugie dans les monastères et dans les bois. Le roi Charles le Chauve, enfermé dans l'abbaye de Saint-Denis, entame des négociations. Le samedi saint, veille de Pâques, les hommes du nord occupent la ville sans défense. Les abbayes de Saint-Germain-des-Prés et de Sainte-Geneviève sont mises à sac. Les cent vingt barques normandes lourdement chargées de butin, s'en retournent vers Rouen, leur base de départ.

Comme aux III^e et IV^e siècles, Paris menacé se replie sur son île qui est fortifiée pour faire obstacle aux flottilles normandes. Le Grand Pont est reconstruit, exactement où est notre Pont-au-Change actuel. Une grosse tour élevée à son extrémité, en charpente, servira de tête de pont. C'est un petit château baptisé le Châtelet. Les vieux remparts se hérissent de tours de bois. Le Petit Pont est également fortifié.

Après 845, les pillards blonds, partant sur leurs drakkars de l'île d'Oise près de Rouen, lanceront de fréquents coups de main sur la région parisienne. Ils entreront même dans Paris à quatre reprises. Ils y reviennent en 885 : le 27 novembre 885, l'escadre normande est signalée. Elle couvre la Seine sur plus de deux lieues. Cette fois, ce sont 700 navires à voiles, une multitude de barques qui s'avancent, remplis par les 30 000 hommes que commande le roi Siegfried.

Les Normands demandent la rupture du Grand Pont fortifié pour permettre le passage de leur flotte vers la Haute-Seine. Siegfried promet en échange, sur son honneur de pirate, de respecter la ville, les biens et les personnes. Mais, à son grand étonnement, les chefs des Parisiens refusent.

Paris assiégé

Les Parisiens dirigés par le Comte Eudes et son frère Robert opposent une énergique résistance aux assauts des Normands qui entreprennent alors un siège en règle de la ville. Après un an de siège et les interventions impuissantes de deux armées de secours, l'empereur Carolingien, Charles le Gros, lui-même, paraît sur les hauteurs de Montmartre, à la tête d'une puissante armée.

Les Normands saisis de panique, évacuent leur camp de Saint-Germain-l'Auxerrois et se transportent sur la rive gauche. Ils s'attendent à une bataille décisive qu'ils n'ont que peu de chances de gagner. Mais ils voient venir vers eux les parlementaires. Le petit-fils dégenéré de Charlemagne préfère s'entendre avec Siegfried qu'il autorise à passer librement, à l'aller et au retour, pour gagner la Bourgogne vouée au pillage.

La rage au cœur, les Parisiens, malgré les conventions, conscients de leur honneur sauf et de leurs droits militaires refusent aux Normands le passage stipulé par le traité. Pour se rendre en Bourgogne, les Normands devront traîner leurs bateaux à travers les champs, sur la rive gauche, pour contourner la ville qui leur a magnifiquement résisté pendant treize mois. Au retour de leur expédition, ils éviteront Paris.

L'avènement des Capétiens

Le souvenir de la magnifique résistance conduite par Eudes aura des conséquences considérables sur l'avenir de la France et de Paris. Non seulement cette prouesse marquera l'imagination populaire, mais elle auréolera la famille du Comte Eudes d'un prestige sans égal. Devant l'incapacité des derniers Carolingiens à défendre le royaume, une assemblée d'évêques et de nobles prononce, en 987, la déchéance de l'héritier Carolingien et proclame roi de France Hugues Capet, Duc de l'Île-de-France, descendant du Comte Eudes.

Les transports du Haut Moyen-Age

Aux temps mérovingiens et carolingiens, la rue parisienne est tellement animée qu'il est malaisé d'y suivre sa route. Si la masse ne bouge guère, les marchands, les pèlerins se déplacent sans cesse. Certains vont à pied, d'autres en voitures. Les véhicules, de l'époque gallo-romaine, se retrouvent dans le Paris des Mérovingiens : la rheda à quatre roues, le plastrum, sorte de charrette très chargée. Plus rarement, on rencontre le pilentum et la carruca, voitures de haut luxe. Le moyen de locomotion le plus usité est le cheval. Tout le monde chevauche, la bête limitant également la vitesse pour tous. On monte sans selle, sans étriers, avec un seul éperon au talon gauche.

J.I.
(à suivre)



le service du mouvement du réseau routier

Les activités du service RM qui est chargé de l'exploitation de 188 lignes d'autobus sont réparties entre 13 cellules fonctionnelles ou divisions.

| | |
|--------------------------|----------------------------|
| Machinistes | 7 444 dont 295 femmes |
| Receveurs | 285 dont 53 femmes |
| Maîtrise dépôts | |
| Exploitation | 927 |
| Administration | 193 |
| Maîtrise Service central | 61 |
| Cadres dépôts | 92 + 22 chefs de dépôts |
| Cadres Service central | 54 |

Trafic

Les quatre divisions du trafic sont responsables chacune de l'exploitation d'environ 45 lignes d'autobus réparties, dans un même secteur géographique, entre 5 à 6 dépôts. Leur action, essentiellement d'encadrement, d'étude permanente du trafic, de vérification des tableaux de marche, se situe sur quatre plans :

- encadrement du personnel, élaboration et transmission des instructions
- étude permanente du trafic (relations avec les municipalités, analyse des demandes que ces municipalités et toutes les collectivités présentent)
- étude des projets de desserte locale dans le cadre de l'évolution de l'urbanisme et des besoins constatés ou prévisionnels des voyageurs
- mise au point, vérification des tableaux de marche et contrôle de leur efficacité.

Études de trafic

Deux divisions sont chargées, en liaison étroite avec les divisions « Trafic », des études de lignes présentant un caractère plus général, et des dessertes nouvelles. Ces unités sont d'autre part responsables des 12 voitures de régulation qui sillonnent le secteur desservi par les autobus. Enfin, elles assurent le secrétariat technique du service RM et l'établissement des « tableaux de bord » mensuels.

Études de circulation

Cette division est responsable des études de circulation des autobus à proprement dit : couloirs réservés, aménagement de car-

four et de cycles des feux. Elle participe aux études de restructuration du réseau de Paris et de banlieue, à l'étude des « lignes pilotes », du stationnement et de la circulation générale. Elle assure également au niveau études, les relations avec les administrations responsables de la circulation à Paris et en banlieue. Enfin, les liaisons avec le comité professionnel N° 3 (CP 3) ainsi que les questions de transport du personnel sont également de son ressort.



L'une des 295 femmes-machinistes.

Bureau des horaires

Comprenant une quarantaine de personnes la division est chargée de répartir les services des machinistes et receveurs en fonction des horaires établis par les dépôts. Elle assure également la mise sous forme définitive des tableaux de marche (TM) de cha-

que ligne, l'édition et la diffusion de ces documents. Enfin, les responsables du bureau mènent les études relatives aux conditions de travail du personnel d'exploitation et reçoivent les délégués syndicaux de ligne pour tous aménagements possibles des tableaux de marche présentés.

Voie publique

Les problèmes posés par la circulation des autobus sur la voie publique sont multiples. Cette cellule est chargée de les résoudre au niveau opérationnel : conférences sur place, liaisons avec les administrations responsables de la circulation à Paris et en banlieue. Les questions concernant les points d'arrêt, les abris-voyageurs et les bureaux de terminus sont également de son ressort. Enfin, l'affichage administratif et le tirage des plans de lignes et des horaires-voyageurs sont effectués dans la division.

Personnel et brigade de surveillance

La division étudie les problèmes de personnel et de discipline. L'examen des plaintes de voyageurs concernant le personnel lui est, à ce titre, confié. La tâche principale de la brigade est d'assurer la surveillance des voyageurs par des contrôleurs assermentés en tenue ou en civil, ainsi que celle des agents d'exploitation. Elle intervient également pour aider les dépôts en complétant leurs besoins en maîtrise, le cas échéant.

Correspondance et réclamations

Les fonctions de cette division sont triples :
— rédaction de la correspondance administrative du réseau routier avec les pouvoirs publics (Ministère des Transports, Syndicat des Transports Parisiens, Service régional de l'Équipement, Préfectures) et les élus (Sénateurs, Députés, Conseillers Généraux, Maires.)
— réponse à des demandes de renseignements ou des réclamations.
— réception des visiteurs et des communications téléphoniques relatives au service des autobus.

Services touristiques et de location

Cette cellule commerciale offre différents services :
● location d'autobus pour des ramassages scolaires, des transports de personnel, des sorties de groupe ou des tournages de film.
● services spéciaux organisés par la Régie, tels que la desserte des cimetières au moment de la Toussaint, celles des hippodromes de Longchamp et de Vincennes ou de l'aéroport du Bourget lors des fêtes aériennes.
● excursions assurées par la RATP, du début avril à la fin octobre, dans un rayon de 150 km autour de Paris.
● vente de cartes d'abonnement réseaux urbains et de carnets de tickets métro-bus en grande quan-

| | | | |
|---|---|---|---|
|  | | | |
| Chef de service R. PRADELLES | | | |
|  |  |  | |
| Trafic nord R. BONECASE | Trafic sud J. BLANDELET | Affaires générales R. LE BRAS | |
|  |  |  |  |
| Division N.O. J. DUPEYRON | Division S.O. J. BAUDIN | Etudes de circulation J. LAPEYRE | Personnel Brigade de surveillance S. BAZIN |
|  |  |  |  |
| Division N.E. M. CHERVY | Division S.E. J. NEREYOU | Assistance technique G. PAYAN | Horaires A. GAULTIER |
|  |  |  |  |
| Etudes trafic nord R. ARNAUD | Etudes trafic sud J.-P. DELAIRE | Correspondance Réclamations J. PERRICHON | Voie publique J.-D. MOREAU |
|  |  | | |
| Services touristiques et de locations R. PLAZANET | Promotion du transport J. PENOT | | |

Promotion du transport

Nouvellement créée, cette cellule fonctionnelle est chargée de l'étude des problèmes d'information des voyageurs, d'opérations publicitaires et de la réalisation de sondages d'opinion en liaison

avec la direction des études générales. Les études sur l'adaptation des modes d'exploitation aux besoins nouveaux sont également de son ressort.



Cliché atelier photographique RATP.



Cliché atelier photographique RATP.

La fin de l'année 1972 a été marquée par l'ouverture des chantiers du métro régional sur le tronçon Auber-Nation dont la mise en service est prévue pour 1977. Après un an de travaux, RATP Informations vous propose un panorama rapide des différents chantiers.

Inscrite en priorité au VI^e plan, la réalisation du tronçon Auber-Nation est un élément déterminant de l'amélioration des transports en commun dans la région parisienne.

Tout d'abord la construction de ce tronçon qui réalisera la jonction entre la ligne de St-Germain et la ligne de Boissy-St-Léger, permettra de terminer la transversale est-ouest du métro régional. D'autre part, elle offrira, à Châtelet, une correspondance avec la future transversale nord-sud constituée au sud, par le prolongement de la ligne de Sceaux, et au nord, par une extension de celle-ci vers la Gare du Nord. Enfin, grâce à l'interconnexion des réseaux du métro régional et des lignes de banlieue de la SNCF (RATP Informations n° 2) la partie centrale du réseau express régional accueillera chaque jour 300 000 voyageurs « banlieue-Paris » ainsi que 20% environ de l'ensemble des voyageurs de banlieue à banlieue.

5,6 km à 25 m de profondeur

La section d'une longueur de 5,6 km est entièrement souterraine. Elle comporte deux stations : Châtelet et Gare de Lyon. Son tracé est relativement sinueux afin d'éviter de nombreux sites du Paris historique.

A 25 m de profondeur environ, le tunnel et les deux stations baignent entièrement dans la nappe aquifère et les difficultés de réalisation sont importantes. Le coût total de construction et d'équipement de cette section sera de 1 200 millions de francs environ

auxquels il faut ajouter la part de la SNCF dans la construction de l'ouvrage commun à Gare de Lyon.

En ce qui concerne le tunnel à une voie, le tiers de la partie nord est réalisé et le quart de la partie sud est achevé.

d'Auber à Châtelet

L'achèvement des travaux de gros-œuvre entre les stations Auber et Châtelet, distantes de près de 900 m, est prévu pour 1975. La construction du souterrain qui passe sous les lignes de métro n° 3 et 4 et qui est entièrement situé sous les immeubles, comporte la réalisation d'un tunnel à deux voies en aval de la station Auber, entre la Bourse et la rue Montmartre, puis, après un ouvrage de raccordement, de deux tunnels à une voie entre la rue Montmartre et la rue de Turbigo.

Avant de construire le tunnel à deux voies, de 8,70 m d'ouverture, il faut traiter les terrains qui l'entourent au moyen d'injections. On commence par la construction de la voûte puis c'est le tour des côtés (piedroits) pour terminer par la partie inférieure (le radier).

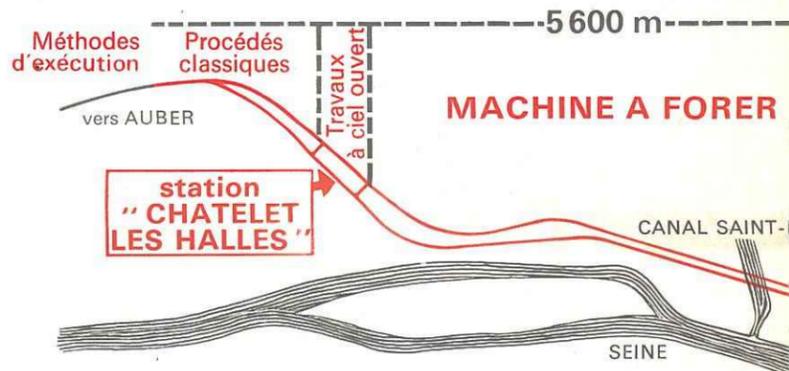
En ce qui concerne le tunnel à une voie, de 5,70 m d'ouverture, une autre méthode a été adoptée : on construit la partie supérieure par tronçons successifs en consolidant le terrain surmontant chaque tronçon à partir du tronçon déjà exécuté. Ce n'est qu'après achèvement de la totalité de la partie supérieure qu'il est procédé à la construction de la partie inférieure.

Pour le souterrain à deux voies, la voûte est actuellement achevée entre la Bourse et la rue Montmartre, et la partie inférieure est en cours.

7 voies pour la station Châtelet

La construction de la station Châtelet située à l'emplacement des pavillons de Baltard (RATP Informations n° 4) s'effectuera à ciel ouvert, dans le cadre de l'opération de rénovation du quartier des Halles. La station, de 340 m de long et 79,25 m de large, comportera 7 voies disposées sur un seul niveau : 2 voies pour la ligne est-ouest du métro régional, 2 voies pour la ligne de Sceaux prolongée et 3 voies pour les trains de banlieue SNCF. Elle sera en correspondance avec les trois stations « Châtelet » existantes des lignes de métro n° 1, 7 et 11, ainsi qu'avec la station « Halles » de la ligne n° 4.

Au niveau inférieur se trouveront les 2 quais de 225 m de long et 16,75 m de large qui recevront les trains du métro régional et les 2 quais de 315 m de long et 8,77 m de large réservés au transit SNCF. La correspondance entre les li-



exécutés en corrélation avec la construction par la SEMAH du nouveau quartier des Halles. Les travaux préparatoires, commencés au cours de l'été 1972, ont été achevés fin 1973 ; il s'agissait de réaliser une enceinte étanche pour protéger la fouille.

Les importants terrassements qui ont été entrepris en septembre permettront de procéder, à partir de juin prochain, à la construction de la station Châtelet. Il restera alors 24 mois pour terminer le gros-œuvre de la station.

de Châtelet à Gare de Lyon : plus de 5 km de tunnel à partir d'un seul puits

La liaison entre Châtelet et

et il est possible de réaliser le forage des tunnels avec une machine.

Cette méthode présente un double avantage : un seul puits est nécessaire : il est situé boulevard de la Bastille, à côté du bassin de l'Arsenal. Par ailleurs, le rendement est beaucoup plus élevé qu'avec une méthode traditionnelle : actuellement, on réalise en moyenne plus de 15 m de tunnel par jour. D'autre part, la longueur importante de la liaison Châtelet-Gare de Lyon, permet d'amortir le matériel très coûteux.

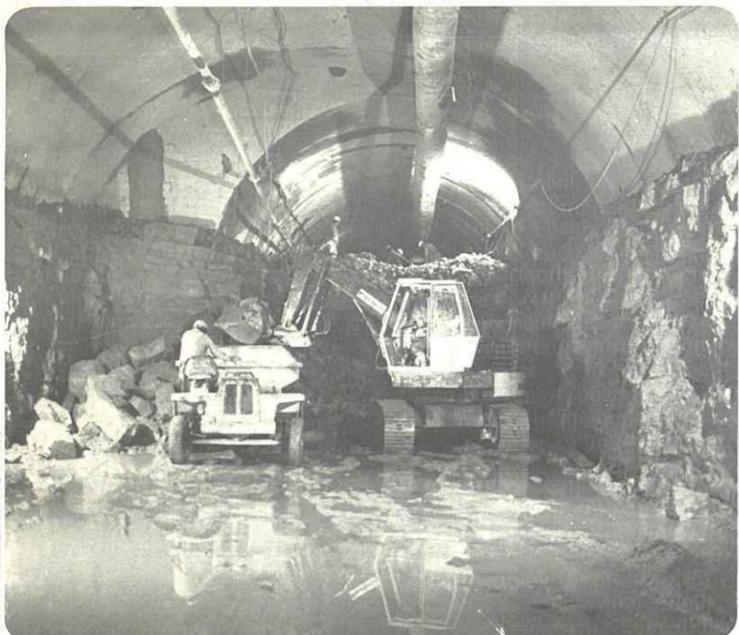
La construction du tunnel suit immédiatement le forage par la machine. Il s'agit d'une machine Robbins dont un exemplaire a déjà fait ses preuves lors de la construction de la branche ouest du métro régional. Le guidage de la machine est assuré par un rayon laser. Au fur et à mesure du forage, des cintres métalliques sont posés contre les parois et il est immédiatement procédé au bétonnage. Directement derrière la tête foreuse de la machine, des éléments préfabriqués en béton armé appelés « voussoirs » sont posés dans la partie basse du souterrain. C'est sur ces voussoirs que reposent les cintres métalliques.

Fin 1973, on terminait la branche nord entre le puits Bercy et Châtelet. Le délai d'exécution de l'ensemble des travaux de cette section a été fixé au milieu de l'année 1975.

Gare de Lyon : une station à 6 niveaux

La station Gare de Lyon qui recevra à la fois les voyageurs du métro régional et ceux des lignes de banlieue de la SNCF sera construite sur l'emplacement de la cour de Bercy de la gare SNCF actuelle. La station qui aura une largeur totale de 40,50 m sera exécutée à ciel ouvert. La station comptera 6 niveaux :

- au niveau inférieur : 1 quai central d'une longueur de 225 m pour recevoir les trains du métro régional,
- immédiatement au-dessus : les voies SNCF au nombre de 4, de part et d'autre des deux quais centraux d'une largeur de 12,65 m et d'une longueur de 315 m, comme à Châtelet,
- au 3^e niveau : une vaste salle d'échanges, de 325 m de long, reliée par des escaliers fixes,



Tunnel à 2 voies entre Auber et Châtelet.



Branche Nord du tunnel entre Châtelet et Gare de Lyon.

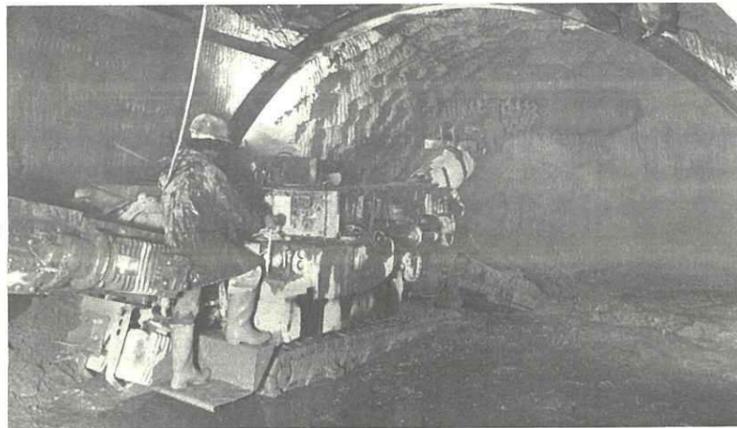
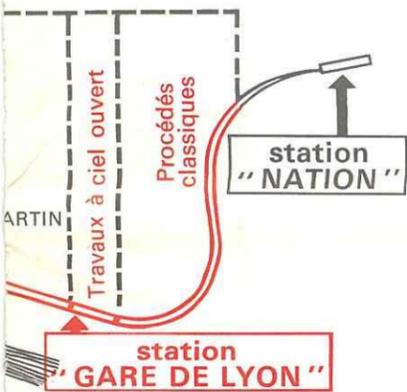
gnes du métro régional se fera de quai à quai. Les correspondances entre le métro régional et la SNCF se feront par une mezzanine située au deuxième niveau et reliée aux quais par des escaliers mécaniques. Cette mezzanine assurera également les correspondances avec les lignes du métro urbain et les liaisons avec l'extérieur.

Les travaux de génie civil sont

Gare de Lyon sera réalisée par deux tunnels d'une longueur cumulée de 5,2 km.

Les deux tunnels, implantés en majeure partie sous des immeubles ou des monuments souvent vétustes, bénéficient toutefois de conditions géologiques favorables, fait très rare à Paris. Par conséquent, il n'a pas été nécessaire de consolider le terrain par injec-

en sont les travaux ?



Cliché travaux neufs RATP

Excavation par une machine Alpine du tunnel Nord entre Gare de Lyon et Nation.

du tronçon central et, la création de la branche vers la ville nouvelle de Marne-la-Vallée dans l'est parisien.

point de vue géologique on rencontre, après la Gare de Lyon, des calcaires à grande profondeur puis des marnes et caillasses et enfin des sables qui sont, à proximité de la station Nation, gorgés d'eau.

Si la réalisation ne pose pas de gros problèmes dans la masse calcaire, des difficultés se présentent au contact des marnes et caillasses qui renferment beaucoup d'eau et les problèmes se créent en fin de parcours dans les sables qui constituent des terrains très instables. D'autre part, des mesures toutes particulières doivent être prises pour éviter les répercussions sur les immeubles. La construction du tunnel rend donc nécessaire, en premier lieu, la consolidation et l'étalement des terrains. Toutefois, il est prévu de mécaniser les travaux autant que possible par l'emploi en particulier, de machine du type *Alpine*, déjà utilisée sur de nombreux chantiers.

Les travaux ont commencé au début de l'année 1973. Ils devraient s'achever en 1976.

L.M.

de Gare de Lyon à Nation, des terrains difficiles

Pour relier la Gare de Lyon à l'actuel tunnel de garage de la station Nation, deux tunnels à une voie de 5,70 m d'ouverture chacun, sont en construction sur les 1 536 m qui séparent les deux stations, soit au total plus de 3 km de tunnel à une voie.

Le tracé qui passe sous la Gare de Lyon et franchit les lignes de métro n° 1 et 8 est situé en grande partie sous des immeubles. Du

des escaliers mécaniques et des trottoirs roulants aux quais SNCF et aux quais du métro régional. Cette salle assurera également les liaisons avec l'extérieur et la correspondance avec les grandes lignes de la SNCF et celles du métro urbain,

● au-dessus de la salle d'échanges : un niveau technique,

- au 5° niveau : un hall d'arrivée réservé aux taxis,
- le dernier niveau : situé à la hauteur du hall Bercy actuel accueillera les autocars et les voitures particulières.

Il est à noter que, outre la correspondance avec la station « Gare de Lyon » de la ligne de métro n° 1, il est envisagé ultérieurement

une correspondance avec la ligne n° 5 qui serait déviée par la Gare de Lyon, de même qu'avec une ligne n° 8 Bis qui relierait la Porte de Charenton à la Gare de Lyon.

La mise en service de la station Gare de Lyon est prévue pour 1978, donc avec quelques mois de retard sur l'ouverture, fin 1977,

LES MODES DE TRANSPORT NOUVEAUX INTERVIEW DE PIERRE PATIN (suite de la p. 4)

Dans cette traverse coulisent deux tubes télescopiques qui forment un système déformable susceptible de s'allonger ou de se raccourcir, la tête de chaque tube portant un galet guidé par une cornière formant came qui court le long du chemin de roulement des chariots.

Chaque tête de tube télescopique porte également deux petits pignons. Deux traverses consécutives sont reliées par un « attelage déformable » constitué par une chaîne fermée qui passe à l'intérieur des deux traverses et des tubes télescopiques, et se boucle sur les pignons. La chaîne fermée dessine un trapèze dont les bases sont constituées chacune par une traverse munie de ses deux tubes télescopiques.

Lorsque les bases s'allongent, les deux autres côtés du trapèze diminuent de longueur, ce qui raccourcit la distance entre les deux traverses : inversement si les bases du trapèze raccourcissent par le jeu des tubes télescopiques, ce sont les côtés qui s'allongent et les traverses s'écartent.

La variation de vitesse est réalisée par ce jeu de l'écartement des traverses. L'entraînement de l'ensemble du système se fait dans les zones à grande vitesse, c'est-à-dire qu'il n'y a pas de problèmes de variation de vitesse au niveau de l'entraînement.

Installation

Il se pose peu de questions de génie civil, car ce transporteur est extrêmement plat dans les zones à grande vitesse : il ne dépasse pas 50 cm d'épaisseur. Il n'y a donc pas besoin de fosses très profondes ; les seules fosses nécessaires sont celles qui correspondent aux extrémités pour assurer le retournement de la boucle et des mains courantes, ainsi que celles nécessaires pour loger les moteurs d'entraînement.

Les coûts industriels qui sont naturellement beaucoup plus bas que ceux du prototype, sont encore difficiles à déterminer. Un facteur favorable tient au fait qu'il s'agit d'un système aller-retour : les mêmes éléments sont utilisés dans

les deux sens. Le coût visé est un peu plus élevé que celui d'un double trottoir roulant classique, le service rendu étant bien meilleur.

Quand peut-on envisager une mise en service ?

Les études relatives au système TRAX proprement dit ont commencé, en ce qui concerne la plaque elle-même, en 1971, et pour le système d'entraînement, en 1972.

On peut donc dire que le TRAX, dans sa conception actuelle ne date guère de plus d'un an.

Actuellement, on en est au stade de la construction du prototype. Les premières traverses sont en cours d'usinage, et bientôt, d'assemblage dans les locaux de la Société HEF à Saint-Étienne.

La première expérimentation portera sur le prototype d'une quarantaine de mètres de voie double, sur lequel on fera tous les essais d'endurance, d'usure et d'adaptation aux passagers avant de procéder à une expérimentation de type commercial.

Quels sont les autres projets à l'étude ?

HYPERBUS

Des travaux sont en cours dans les différentes directions de la Régie ; par exemple, nous avons étudié avec le réseau routier un système de transport suspendu : « l'hyperbus ». Son rôle consiste à prendre la relève des lignes de transport à forte capacité dans les zones où les besoins diminuent.

« L'hyperbus » est un transporteur entièrement dégagé des servitudes de la circulation au sol, et par conséquent beaucoup plus rapide que l'autobus. Il est entièrement automatisé, et susceptible d'avoir des capacités de 5 à 10 000 personnes à l'heure. Sa voie, à suspension caténaire, est d'un type particulièrement léger.

A part l'hyperbus, quels sont les autres projets ?

Nous étudierons peut-être dans

un proche avenir, l'application du principe d'entraînement du TRAX, à des transporteurs continus, suspendus ou portés, également entièrement automatiques. Ces transporteurs seraient, comme le TRAX, extrêmement économes en énergie.

De plus, j'ai suggéré la réalisation d'un type d'aiguillage qui permettrait de supprimer la voie ferrée pour le métro sur pneumatiques.

Je n'ai pas le monopole de toutes les études et les autres directions ont actuellement en cours d'assez nombreux projets dont le but est de valoriser les techniques classiques en leur donnant de nouvelles méthodes d'exploitation.

Au réseau ferré, par exemple, après le pilotage automatique et les départs programmés, on se lance dans l'étude de signalisations perfectionnées, sans section tampon ou « à mini-cantons glissants », qui permettront de réduire l'intervalle et, par conséquent, d'augmenter la capacité, donc le confort.

Signalons également le système SECAMA qui a pour but de permettre une exploitation plus rationnelle des lignes d'autobus, par le jeu de liaisons-radio entre les voitures et un poste de commande centralisée.

Par ailleurs, la Régie s'intéresse à des techniques qui ne sont pas nées chez elle, tel le système ARAMIS développé par la Sté Matra et que la Régie considère comme susceptible d'apporter la réponse à certains problèmes.

L'expérimentation est actuellement en cours à Orly et paraît extrêmement prometteuse.

Vous êtes Directeur général d'AÉROPAR. Pourriez-vous nous rappeler en quoi consiste cette société ?

AÉROPAR

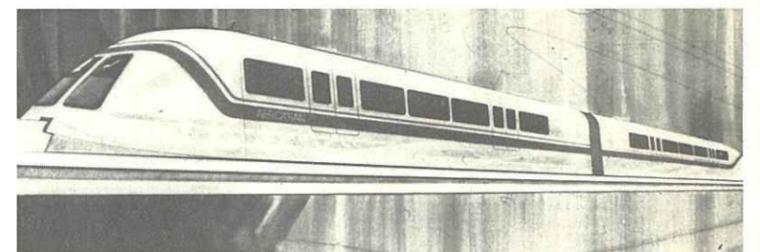
Aéropar signifie Aérotrain de la Région Parisienne. C'est une filiale de la SNCF et de la RATP à laquelle participe également la

Sté de l'Aérotrain. Elle a pour Président, M. RAVENET, directeur du réseau ouest de la SNCF.

Où en est l'Aérotrain ?

Les décisions définitives pour la construction de la ligne « La Défense-Cergy » ont été prises au mois de juin 1973 par le premier ministre qui a fixé les enveloppes de coûts.

Actuellement, la Société de l'Aérotrain procède à la constitution de deux groupements industriels qui seront chargés l'un de la construction de l'infrastructure, l'autre de celle du véhicule prototype puis des véhicules de série.



Le démarrage de l'opération n'a pas été aussi rapide que l'auraient souhaité les autorités par suite de difficultés dans la constitution de ces deux groupes.

Moteur linéaire

L'Aérotrain « La Défense-Cergy » doit être équipé d'un moteur linéaire. Il s'agit d'un moteur à courant alternatif dont l'induit est constitué par le rail de guidage de l'Aérotrain. La construction devait à l'origine en être réalisée par une filiale de la Sté « Merlin-Gérin », la Sté « Le Moteur Linéaire », mais d'autres constructeurs très qualifiés s'intéressent à cette technique.

Le moteur linéaire constitue une nouveauté absolue et il va de soi que son étude, comme sa réalisation puis son intégration dans le véhicule posent encore quelques problèmes. Mais, il ne fait guère de doute dans mon esprit que ces problèmes seront résolus.

23 km en 10 minutes

La ligne « La Défense-Cergy » aura une longueur de 23 km et sera parcourue par ces véhicules en une dizaine de minutes. Sa capacité sera de l'ordre de 10 000 personnes environ à l'heure de pointe, les voyageurs étant pratiquement tous assis. Le transport s'effectuera donc dans de bonnes conditions de confort et de vitesse, puisque celle-ci atteindra 180 km/h en vitesse de croisière et 140 km/h de moyenne commerciale.

On envisage à la mise en exploitation un intervalle de 100 secondes pour le départ des trains, cet intervalle pouvant s'abaisser dans

l'avenir à guère plus d'une minute.

Deux stations terminus

La station « Cergy » sera construite en souterrain, au voisinage de la Préfecture, et sera vraisemblablement intégrée dans un vaste centre de bureaux et de commerces.

La station « La Défense » sera également construite en souterrain et donnera des correspondances aisées avec le RER et la ligne SNCF de Saint-Lazare à Versailles et à St-Nom-la-Bretèche.

L'aérotrain, c'est pour demain ou pour après-demain ?

Ce n'est pas exactement pour demain, mais si nos espoirs sont réalisés, la mise en service de la ligne « La Défense-Cergy » devrait avoir lieu dans 4 ans environ.

Interview de Laurence Moachon

NOMINATIONS

M. MARCO, Directeur du Personnel



André MARCO est né en 1923.

Ingénieur diplômé de l'École Centrale il est entré à la RATP le 1^{er} juillet 1947.

Affecté au réseau routier, il y a fait une grande partie de sa carrière. Admis dans le personnel de direction le 1^{er} février 1967, il fut nommé ingénieur en chef le 1^{er} juillet 1969.

M. MARCO fut appelé à la direction du personnel en 1971 et succéda à M. PIN le 1^{er} septembre 1972. Nommé ingénieur général le 1^{er} janvier 1973, M. MARCO est Directeur depuis le 1^{er} octobre 1973.

Nominations au 1er janvier 1974

Ingénieur en chef

M. Moyen, au service commercial (GC)

Sous-directeur

M. Bony, chef du service études et communication (PE)

Ingénieur en chef adjoint de 1^{re} catégorie

M. Bellande, au service des études de l'exploitation (FC)

M. Cottet, au service de l'entretien des installations fixes électriques (TF)

M. Prévotau, au service des sous-stations (TS)

Chef de service

M. Patte, chef du service administration et prestations (PA)

Ingénieur en chef adjoint de 2^e catégorie

M. Nalet, au service commercial (GC)

M. Tourneur, au service de l'exploitation (FE)

M. Guichon, au service des études (TT)

M. Perrin, au service des études (TT)

Chef adjoint de service

M. Audebert, au service de la formation et des carrières (PC)

DISTINCTIONS

Par décret du 13 décembre 1973, M. Jacques LEROY, ingénieur en chef au service du matériel roulant (FR), a été promu Officier de l'Ordre National du Mérite.

M. GRIPPON, sous-directeur, chef du service du contentieux (JC) et M. JANNETEAU, sous-directeur honoraire, Chevalier de l'Ordre National du Mérite.

ECOLE TECHNIQUE DE LA RATP.

Le concours d'admission à l'École Technique de la Régie (58, Avenue Mozart - Paris 16^e) est du niveau de la fin du premier cycle.

Il aura lieu en principe les 27 et 28 avril 1974.

Les candidatures doivent être adressées, sur papier libre, à Monsieur le Directeur du Personnel de la RATP pour lui parvenir, au plus tard, le 31 mars 1974.

Elles peuvent :

— soit être remises directement au Bureau de recrutement, 52 Quai de la Râpée, Paris 12^e.

— soit être envoyées par la poste à l'adresse suivante :
Boîte postale 7006
75271 PARIS CÉDEX 06

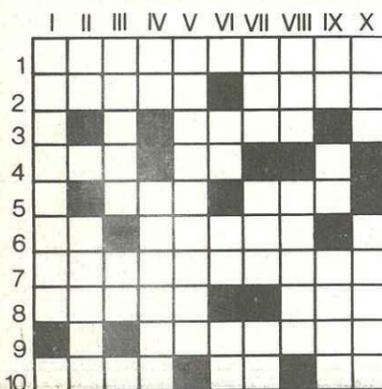
CONDITIONS A REMPLIR

- être de nationalité française,
- être âgé, le 1^{er} septembre 1974, de 17 ans au maximum et de 15 ans au minimum.

SCOLARITÉ

- trois ans,
- préparation au C.A.P. de MÉCANICIEN D'ENTRETIEN et au C.A.P. d'ÉLECTROMÉCANICIEN avec formation complémentaire en électronique.

MOTS CROISES



percu — 5. Du verbe avoir - Département — 6. Romain - Relie deux villes — 7. Élément d'électricité — 8. Abréviation - Élément — 9. 1, 2, 3, selon l'heure — 10. Ville - Pronom - Deux voyelles.

Verticalement : I. Dédales — II. Note inversée - Vaisseau — III. Éternelle sur les monts - Société générale — IV. Note - Servent — V. Général — VI. Connue - Début d'attente - Conjonction — VII. Monticule - Correspondance - Poussé — VIII. Troublé - Lourde à porter dans la vie — IX. Milieu de la nuit - Métal - Palmipède — X. Sigle - Se forme aux heures de pointe.

Horizontalement : 1. Doit être bon en électricité — 2. Station de métro - Presque une sœur — 3. Venu de... — 4. Don - Pas passé ina-

Grille proposée et réalisée par : M. Lamorette.

départs à la retraite

Octobre 1973

ÉTUDES GÉNÉRALES

Mme FÉRY Yvonne, ch. bur.

PERSONNEL

M. BROCHARD Louis, ag. bur. pl

Service PA

M. AMBROGGIANI Jean, surv. étage

Mme LAMALLE Marcelle, ag. adm.

Service P/CA

M. LABRO Pierre, ch. surv.

Novembre 1973

PERSONNEL

Service PA

MM. DUPILET Pierre, garç. bur. pl

FOSSIER Georges, ch. bur. pl

LEFÈVRE André, O.P. pl

SEDILLE Gilbert, ch. sect. pl

VERGNE Raymond, garç. bur. pl

Service P/CA

MM. GATEFOSSEY Léon, ARC mach. rec.

contrôl.



Mme FÉRY a quitté le bureau des archives de la direction des études générales. Ce départ à la retraite a été l'occasion d'une sympathique réunion organisée par ses collègues de travail.

SERVICES D'APPROVISIONNEMENT

Service ML

M. BOUTIER Francis, contrem.

RÉSEAU FERRÉ

Direction F

M. BICHAREL René, ch. surv. pl

Mme JACOBE Lucie, surv. rec. ple

M. SANTONI Michel, C.T. pl

Service FE

Mme ARSOUSE Germaine, ag. cont.

M. ASCHER Étienne, insp. pl

Mme BATESTI Marguerite, surv. rec. ple

MM. CHAGNON Pierre, conduct. SBT pl

CHANUT André, insp. pl

Mme DEROME Ginette, surv. rec. ple

M. DI ROSA Antoine, ch. surv. pl

Mme FRANÇOIS Laurence, SRI

MM. LE GUELVOUT Hilairé, s. ch. ligne

LEROUX Jean, conduct. SBT pl

LESALNIER Georges, conduct. ASBT pl

MARTINET André, OQS pl ajust.

Mme PRIGENT Rose, surv. rec. ple

M. RANNOU Marcel, conduct. ASBT pl

Mme ROBERT Paulette, surv. rec. ple

M. SIMON François, rec. pl

Mmes TOUSSE Albertine, surv. rec.

VENZAC Andrée, ch. surv.

RÉSEAU ROUTIER

Direction R

MM. BONHOUR Maxime, surv. étage

GOLFIER Raymond, mach. rec. pl

JENNEQUIN Alexis, mach. rec.

Service RC

Mme BLATY Georgette, ag. adm.

Service RM

MM. BODIN Henri, mach. rec. pl

BOURBON André, rec. pl

BOURRU Lucien, mach. rec. pl

CAIVANINI Antoine, contrôl.

FONTAINE Henri, ARC mach. rec.

GROUSSEAU Robert, rec. pl

LEBERGER Jacques, insp.

LE PRIOL Yves, ARC rec.

MARION André, mach. rec. pl

PILARD René, mach. rec.

RAOUL Guy, ch. sect. pl

VOISIN Pierre, mach. rec. pl

Service RT

MM. LADET Edmond, lav. dépôt pl

PANNETAT Gilbert, conduct. aide-dépan.

PONCELET Roger, OP pl

TRAVAUX NEUFS

Service NS

M. RABOT François, ing. ch. div.

Service NE

Mme SIANO Marie, ch. sect. pl adm.

SERVICES TECHNIQUES

Service TS

M. ESNOULT Roger, ag. adm.

GUILLOIN André, O.Q. pl ajust.

Mme MOTTE Marie-Thérèse, surv. rec.

M. ROSSI Roland, huis. pl

SERVICES D'APPROVISIONNEMENT

Service M

Mme BONNET Marie, ag. dactyl.

RÉSEAU FERRÉ

Service FE

Mme AUXERRE Paulette, s. ch. sect.

MM. BARBAFAIRE André, ARD pl

BARTELME Georges, ch. bur. adj.

BARSI Henri, ch. train

DELAMARE Pierre, ch. surv. pl

Mme GAUDRON Marthe, surv. rec. ple

MM. GRILLERES Jean, EQ bur.

LECHESNE Marcel, SRI

Mmes MARTIN Renée, surv. rec. ple

MEL Germaine, SRI

MM. MOUILLEAU Charles, conduct. SBT pl

SCHMITT Maurice, rec. pl

VERGNE François, conduct. ASBT

RÉSEAU ROUTIER

Service RM

MM. ALLIOT Christian, O.Q. pl ajust.

BAZETOUX Fernand, O.S. pl

BOUCHENOIRE René, contrôl.

BOULANGER Maurice, mach. rec. pl

Mme DANGER Marie-Thérèse, mach. rec.

MM. LEROUX Yves, contrôl.

MONDIE André, contrôl.

Service RT

MM. BASCOP Raymond, mach. rec. pl

HARTMANN André, contrem.

MORENO Joseph, OQS

SALEMME Lucien, OP pl

Service RA

M. MAZALÈGUE Raymond, OQS pl

TRAVAUX NEUFS

Service NS1

MM. BARBERELLE René, insp. pl

VINCENDON Robert, insp. pl

SERVICES TECHNIQUES

Service TV

M. LEFÈVRE Louis, O.P.

Service TB

MM. HARASSE Pierre, contrem.

SAUVAGET Marcel, insp. pl

Décembre 1973

ÉTUDES GÉNÉRALES

Direction G

M. BROSSARD Jean, dessin.

PERSONNEL

Service PA

MM. CAUCHIE Gaston, garç. bur. pl

LACOFFRETTE Bernard, empl. bur.

SERVICES FINANCIERS

Service EC

Mme LEINEN Suzanne, ag. adm.

RÉSEAU FERRÉ

Service FE

MM. AUBRY Louis, ch. train

CHAMEL Raymond, ch. surv. pl

Mme GAUTRON Germaine, surv. rec. ple

MM. GUILLEMENOT André, ch. sect. pl

LECONTE Pierre, ch. surv.

Service FR

MM. FROMENT René, contrem. visit.

VITRE André, O.P. pl

RÉSEAU ROUTIER

Service RM

MM. FYOT Louis, rec. bur. pl

MATEU Charles, mach. rec. pl

PÉDEMONTE Paul, contrôl.

VIGNY André, mach. rec. pl

Service RT

MM. CORIO François, O.P. pl

CORNANGER Michel, O.S. Stag.

DUHAMEL William, mach. rec.

SALE Émile, surv. stand. établ. pl

TRAVAUX NEUFS

Direction N

M. BORDONNET Paul, garç. étage



M. MARI, inspecteur principal au service RM, est parti à la retraite : le voici accompagné de Mme MARI, au cours d'une amicale réunion présidée par M. MEIZONNET, directeur du réseau routier.



Gaston GABAY, ancien vice-président de l'US-Métro, chef de bureau principal à la direction du personnel, entouré de MM. PATTE, BEZAGUET et MAURY, au cours de la réunion organisée pour son départ à la retraite.

CLUBS ... CLUBS ... CLUBS ...

AMICALE DES ANCIENS MARINS DE LA RATP

Créée par d'anciens marins au retour de la guerre 39/45, l'amicale dont le président est Georges VASSART, s'est fixée deux buts essentiels :

- resserrer les liens de solidarité et de camaraderie entre les anciens marins, leur procurer, ainsi qu'à leurs familles, le concours moral et matériel dont ils peuvent avoir besoin ;
- faire connaître et aimer la mer aux jeunes.

L'amicale regroupe environ 500 membres actifs ayant servi soit dans la Marine Nationale, soit dans la Marine Marchande ou la Pêche. Elle est affiliée à la Fédération des Anciens Marins et Marins Anciens Combattants. La cotisation est de 12 F. par an.

Ses activités sont variées : arbre de Noël, banquet et bal à l'issue de l'assemblée générale annuelle, sorties champêtres, méchouis, rallyes. Le dernier méchoui (photo) réunissait près de 240 participants. Toutes ces manifestations se dé-



roulent dans une ambiance de sympathie et de franche camaraderie.

L'amicale se tient à la disposition de tous les anciens marins qui souhaitent y adhérer ainsi que des jeunes qui désiraient s'orienter vers la Marine. Elle est toujours prête à

favoriser toutes les vocations maritimes.

Il suffit d'écrire à l'Amicale des Anciens Marins de la RATP

34, rue Championnet, Paris 18^e ou de téléphoner au secrétaire, Jacques DAUDIER : 833-04-80

Reportage J.-C. Lambel

calendrier 1974

du groupement artistique « AURORE »

A la demande de son président M. J. Pinson, nous communiquons bien volontiers ci-dessous le calendrier des spectacles donnés en 1974 par le groupement artistique de la RATP.

Les représentations ont lieu au Théâtre Municipal de Charenton, 107, rue de Paris (station de métro : Charenton-Écoles).

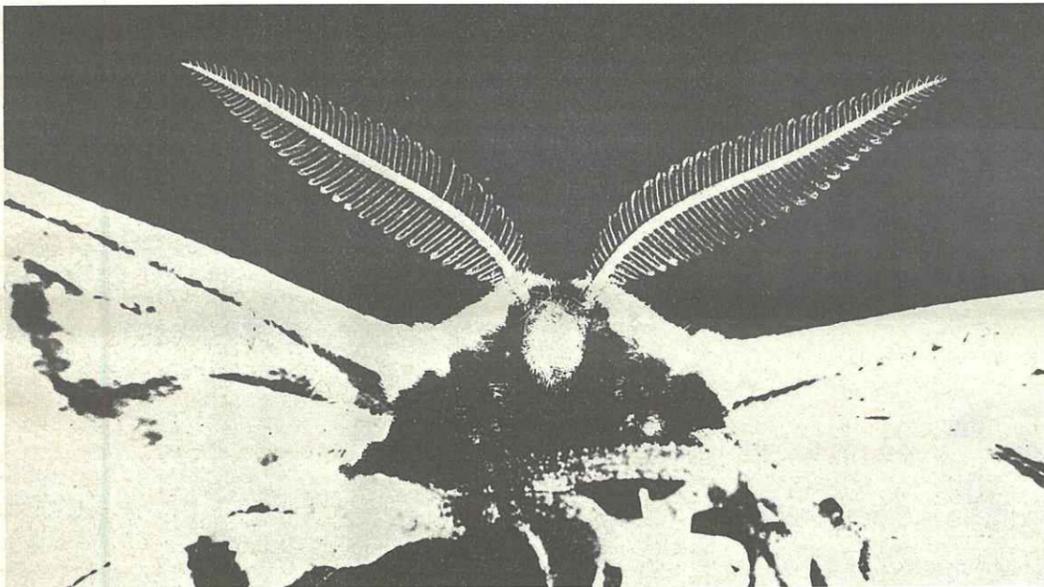
Pour chaque spectacle la location est ouverte dès le lundi précédant la première représentation. Pour louer, vous pouvez soit écrire à « Aurore » groupement artistique RATP, 44 rue des Maraichers, 75020 Paris, soit téléphoner au 90-45 de 14 h 15 à 17 h 45 (du lundi au vendredi).

« BONNE ADRESSE »

Comédie en trois actes de Marc Camoletti
Les dimanches 20 et 27 janvier 1974, 3 et 10 février 1974
à 15 heures

« LES CENT VIERGES »

Opérette en deux actes et six tableaux de Charles Lecocq
Les dimanches 3, 10, 24 et 31 mars 1974, et 7 avril 1974
à 15 heures



Paon de nuit.

Gérard BLONDEAU (service NT) organise avec la participation du Muséum d'histoire naturelle et de l'office pour l'information entomologique une exposition de vulgarisation ayant pour titre :

« L'insecte, cet inconnu »

Au programme, photographies, insectes vivants et naturalisés, conférences, montages audiovisuels, films.
du 16 février au 3 mars

Hall de l'Hôtel de ville
28, avenue de Verdun
92 Villeneuve-la-Garenne

du 9 au 17 mars

Mairie de Soisy-sous-Montmorency
95 Val d'Oise

EN BREF ...

Congé formation

Dans le cadre de l'éducation permanente et conformément à la loi du 16 juillet 1971 et au protocole d'application signé le 9 octobre 1973, les employés de la RATP qui souhaitent effectuer un stage de formation ont droit à un congé spécial : un congé formation.

Ce congé peut être obtenu dès le commissionnement pour le personnel permanent, après un an de service pour les autres ; les jeunes travailleurs âgés de moins de 20 ans peuvent en bénéficier après 6 mois de présence effective. La durée du congé formation est équivalente à celle du stage : un an au maximum pour un stage continu à plein temps, 1 200 heures pour des enseignements discontinus à temps partiel.

Un délai minimum est exigé entre deux congés formation successifs, en fonction de la durée du précédent congé.

Durant le congé formation, les employés peuvent percevoir leur rémunération pendant un certain temps et sous certaines conditions ; ils conservent alors les mêmes droits que lorsqu'ils sont en service.

Les demandes de congé formation doivent être adressées à l'attachement 30 jours à l'avance pour un stage de moins de 6 mois, 60 jours à l'avance pour un stage de plus de 6 mois, en précisant la date du début de stage, sa durée, son but, ainsi que le nom de l'organisation responsable.

Certaines demandes de stage peuvent être différées soit pour maintenir la bonne marche du service, soit pour limiter le nombre d'absences simultanées.

Les différents types de stage ont été classés en 5 catégories :

- Stages de prévention, pour permettre au personnel de s'adapter à l'évolution des techniques et des structures de l'entreprise, leur facilitant ainsi une mutation d'activité à l'intérieur de la Régie ;
- Stages d'adaptation, pour se préparer à un premier emploi ou à un nouvel emploi ;
- Stages de promotion professionnelle, pour acquérir une qualification plus élevée ;
- Stages d'entretien ou de perfectionnement des connaissances, pour permettre au personnel de maintenir ou de parfaire qualifications et connaissances ;
- Stages de conversion, pour préparer les agents dont le contrat de travail est rompu à tenir des emplois demandant une qualification différente. Ces stages concernent les agents temporaires et contractuels.

Les stages peuvent être soit à l'initiative de la RATP, soit à l'initiative du personnel. Chaque employé recevra personnellement le texte du protocole du 9 octobre 1973.

LES HANDICAPES ONT BESOIN DE VOUS

Savez-vous que bien des soucis et des peines sont supportés dans l'anonymat et que les parents d'handicapés ne disposent pas toujours des moyens suffisants pour assurer l'avenir de leurs enfants ? Or, il est normal que les enfants handicapés puissent bénéficier, comme les autres, des avantages sociaux existants et il est indispensable de prévoir un avenir décent pour ces enfants lorsque leurs parents ne seront plus là pour s'occuper d'eux.

qu'elle n'entend pas doubler les activités des associations à caractère national mais plutôt venir en aide aux agents et les diriger vers ces dernières.

Elle propose, en particulier, d'aider les parents dans leurs démarches, par l'intermédiaire de correspondants auprès des associations nationales.

Vous pouvez vous adresser pour plus de renseignements auprès des responsables dans les différents services et directions :

L'Association d'entraide des parents de l'enfance handicapée de la RATP a été créée à la fin de l'année 1972 dans le but d'établir un lien entre les parents d'enfants handicapés.

● R et M : M. LAITHIER, poste 6749

● F et T : M. PALLUSSEAU, poste 9263

● N, P et J : M. MUZART, tél. 207-25-88

L'Association a besoin de vous :

- pour recenser les établissements de la région parisienne,
- pour mieux connaître les textes émanant de l'action sanitaire et sociale,
- pour diffuser ses informations au sein de la Régie.

Pour les autres services :
● M. GUILLERM, CCAS, poste 6808

A la mutuelle :

● M. TERNOVTZEFF, poste 6948.

L'Association précise toutefois

J.-L. M.

SOS SANG R.A.T.P.

346 36 93

DONNEZ DU SANG

U.S. METRO TRANSPORTS



AMITIÉ ET NATURE
M. OZANNE
tél. 9361

Plusieurs courses de montage cet été dans le Vercors et la région de Chamonix. Les escalades de haute école ont repris aux Saussoy (Yonne), à Saffres (Côte d'Or) et à Fontainebleau.



BASKET
M. COURTOIS
tél. 3236 et 7247

Championnat de France de Nationale III : 10 victoires et 1 défaite donnent la place de leader de sa poule à la 1^{re}. L'équipe féminine (7 victoires, 1 défaite) se classe à la 3^e place de sa poule dans le championnat régional excellence. Bravo à nos équipes.



ATHLÉTISME
M. JARROT
tél. 5968

Championnats d'Europe des Cheminots à Pistoia (Italie) : médaille d'or en longueur (7 m 55) et d'argent à la perche (4 m 90) pour Y. LE ROY ; A. CHABASSIÈRE est 9^e à la hauteur (1 m 93). Dans les épreuves de grand fond, victoire par équipe à Mitry-Mory (18 km) et 2^e place à Morlaix (22 km) ainsi qu'à Sedan-Charleville (25 km). La saison est terminée.



BOULES
M. MOULIE
tél. 5968

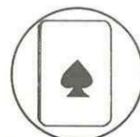
Victoire de RAFFAELLE-FIARD au concours corporatif de Poissy alors que FEY-BONNET accèdent à la 1/2 finale du championnat de Paris corporatif. Dans l'épreuve de 64 doublettes organisée par le club, l'équipe BRUNI-MOULIE atteint la finale.



AUTO
M. ARMAND
tél. 7877

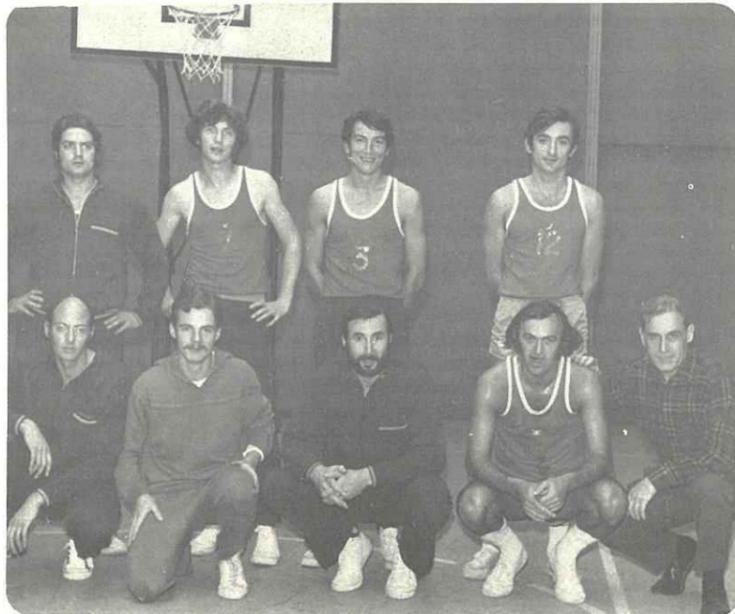
De nombreux bons résultats et en particulier la 11^e place de l'équipe BENOIT-RAIMBAULT au rallye Jacques-Cœur et la 9^e place de JAURE-OURY à celui de Château-Thierry.

Dans la course de côte de Villiers-Adam, victoire de PICQ en groupe 4 et seconde place de BENOIT en groupe 3. La course de côte de Gaudreville (organisation US Métro T.) est remportée par LAGNIEZ en groupe 4 et scrach. Le club remporte le challenge par équipe.



BRIDGE
M. MERCIER
tél. 3445

Chaque vendredi, à partir de 19 h 30 réunion des bridgeurs à la cafeteria du Bld Bourdon.



ce excellence de la Fédération pour l'ensemble des performances accomplies dans l'année.

Boissy qui sont parmi les équipes de tête de leur championnat.



CANOÉ-KAYAK
M. VANDERMEULEN, tél. 5968
M. LAUNAY, tél. 4507

J. SALAME, en kayak minime, et l'équipe de C2 ÉTÈVE-SALAME sont champions du Dauphiné-Savoie. Cette dernière équipe termine 8^e du championnat de France de slalom.

A noter que chaque mercredi de 21 h à 22 h fonctionne une école d'esquimaude à la piscine M. Belvaux du Perreux.

A Marc Gicquel, le volant Shell

Bien que membre de la section ski de l'US Métro T., c'est dans le sport automobile que Marc Gicquel, employé à la RATP peut connaître la notoriété. Au mois d'octobre dernier, il a remporté sur le circuit du Mans le volant Shell récompensant le meilleur élève des cours de pilotage. L'année 1974 le verra au volant d'une monoplace de formule Renault... si la crise du pétrole est finie!



CYCLISME FSGT
M. DUNCAS
tél. 3122

La section, avec 47 succès, enlève le challenge Lemarchand attribué au club qui obtient le plus grand nombre de victoires au cours de la saison. Trois belles victoires en fin de saison : R. DEMORGET et MOISAN, en vétérans et R. MONPELLIER en senior. Bons débuts en cyclo-cross grâce à C. BERAULT, vainqueur à Robinson et à Villers-le-Bâcle.



ÉCHECS
M. SAVALLE
tél. 4279

M. SAVALLE remporte les championnats de Paris de 2^e division (accession) tandis que M. BENOIT est pré-sélectionné pour les olympiades de Nice (juin 1974) et que RAIZMAN a participé à la compétition internationale de Berne.



ESCRIME
M. STERN
tél. 5968

Le tournoi de Lunéville voit l'US Métro T. terminer à la 2^e place grâce à GAUDRY (3^e) et STERN (4^e) qui se classent, en outre, respectivement 2^e et 1^{er} du challenge du souvenir.



HALTÉROPHILIE
M. JACQUET
tél. 5968

Dans le championnat de l'Île de France (3^e série) JACQUET, DAVID, HOCHARD, RICHARD et RICOUL se classent respectivement 1^{er}, 2^e, 3^e et 4^e de leur catégorie.



HAND-BALL
M. JOUETTE
tél. 5180

Championnat d'Île de France Ouest : avec 5 victoires et 1 match nul, la 1^{re} masculine est en tête de sa poule (10 clubs) tandis que l'équipe 1^{re} féminine est à la 3^e place sur 8 clubs (2 victoires et 2 défaites).



FOOTBALL FFF
M. ROBINEAU
tél. 5968

Championnat régional de 1^{re} division : après 8 journées la 1^{re} occupe la 3^e place sur 12 (6 victoires, 2 défaites).



HOCKEY
M. PAILLARD
tél. 1496

Saison de transition pour les 1^{res} masculine (1 victoire, 2 matches nuls, 2 défaites) et féminine qui disputent les championnats de France de II^e division. Dans le championnat de Paris, les équipes sont en tête.



FOOTBALL FSGT
M. RONZEL
tél. 8173

Dans un très bon ensemble à signaler en particulier les équipes des Lilas RM, Lilas RT, Ivry et



JUDO-KARATÉ
M. GOUJON
tél. 9736

LEROY est finaliste du championnat USCF et sélectionné pour



LUTTE
M. THÉVENOT
tél. 3656

Au challenge TOUPET, C. BOETSCH (87 kg) se classe premier, PATURAUD (57 kg), DES-CAMPS (74 kg) et B. BOETSCH (90 kg), 2^e.



MARCHE
M. COILBAULT
tél. 8759 ou 726-61-81

Victoire à Vaujours sur 25 km de DUGAST qui en outre termine 2^e de l'épreuve de l'heure de Sotteville (13 km 084). PRIEM, DU- NIACK et CARPENTIER finissent respectivement 5^e, 6^e et 8^e à St-Ouen (22 km). Journée des jeunes à Nantes, M. LETOURNELLE, 9^e en cadets, B. LETOURNELLE 3^e en minimes.



NATATION
M. LUCHE, tél. 4368
Mme CAMBIER, tél. 3575

Depuis le mois de décembre la piscine Ledru-Rollin, 8, av. Ledru-Rollin (12^e) est réservée chaque mercredi entre 21 h et 22 h 30 à tous les jeunes et agents de la Régie.

L'entraînement à la compétition se déroule les lundis, mercredis et vendredis soir à la piscine de la rue du Château des Rentiers (13^e).



PÉTANQUE
M. PELISSON
tél. 3306

Saison terminée. La section est maintenant affiliée à la Fédération Française de pétanque et de jeu provençal.



RUGBY
M. BOURESCHÉ
tél. 3366

Championnat de France de III^e division : résultats moyens, la 1^{re} est 4^e de sa poule de 10 avec 4 victoires, 1 nul et 5 défaites.



AVIRON
M. ROSSIGNOL
tél. 5968

Au Critérium international des jeunes de Joinville, le double scull junior dame accède à la petite finale en remportant l'épreuve de classement.



CYCLOTOURISME
M. GUILMARD
tél. 1699

A la journée Vélocio de Paris, la coupe est remportée par le club grâce au meilleur temps réalisé par P. THÉOBALD et à la victoire dans 6 catégories d'âges. L'équipe est vainqueur de la coupe de Fran-



TENNIS
M. VELA
tél. 3253

N. FUCHS a bien débuté sa série de tournois d'hiver en parvenant

SPORTS SPORTS SPORTS SPORTS SPORTS SPORTS

en finale de l'épreuve de Billingham (Angleterre) tandis que A. FUCHS remporte le tournoi intérieur du club destiné aux joueuses non classées.

classent au milieu de leur poule. Le championnat FSGT voit un excellent comportement (1^{re} place) de la part des équipes hommes et femmes.

Dominique Colladant récompensé



C'est en présence de M. LINON, Président du Club, de M. JARROT, Secrétaire Général, du Colonel TATON, représentant le Colonel KALK, commandant l'E.I.S. de Fontainebleau, et des membres de l'Équipe de France, que le 18 octobre 1973, Dominique COLLADANT a reçu des mains de Mme Yvonne JEANNE, représentant l'Équipe, le bouchon d'or Kriter, pour sa remarquable victoire obtenue aux Championnats du Monde Juniors de Berlin.



TENNIS DE TABLE
M. JARROT
tél. 5968

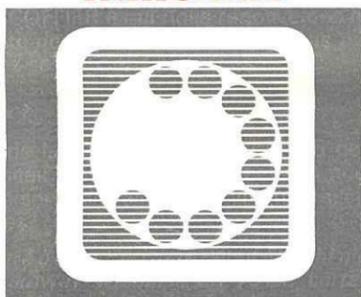
En championnat de France de III^e division, 4 victoires et 1 défaite sont à signaler alors qu'en championnat de Paris succès face à Fresnes et Ste Geneviève des Bois.



VOLLEY-BALL
M. OSTERTAG
tél. 5968

Résultats moyens dans les championnats FFVB où les équipes masculines et féminines se

SUR VOTRE ANNUAIRE



Gymnastique : M. LACROIX, tél. 9906 ou 672-26-61.

LE PARC DES SPORTS DE LA CROIX DE BERNY

Le parc des sports de la Croix de Berny fut inauguré au mois de mars 1928.

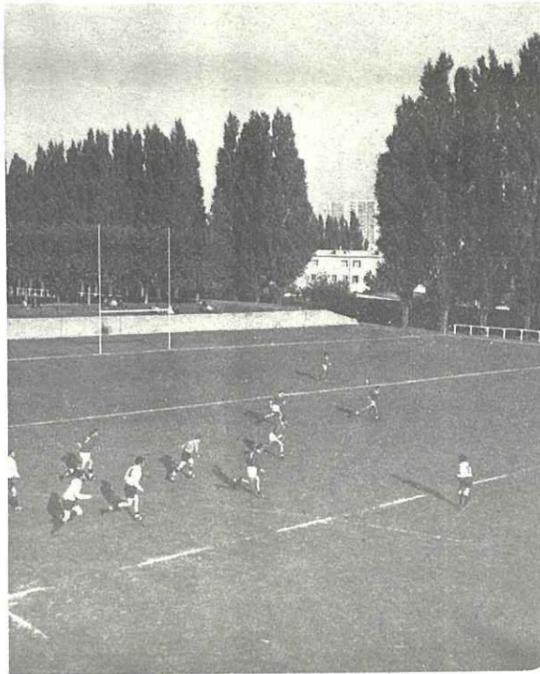
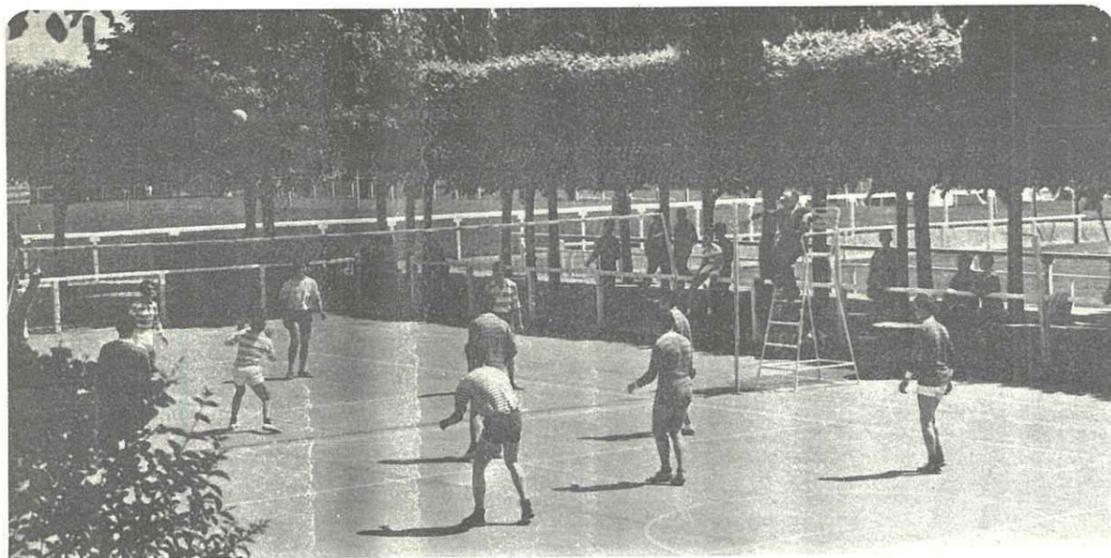
Ce vaste ensemble sportif d'une superficie de 13 hectares environ permettait ainsi la pratique d'un grand nombre de sports à tous les agents du métro de Paris.

Situé en bordure de la RN 20, à 6 km de la Porte d'Orléans, il est

bien desservi par la ligne de Sceaux (Stations Croix de Berny et Parc de Sceaux) et la ligne d'autobus 197.

Aujourd'hui encore, bien que vieux de près d'un demi-siècle, il offre au très grand nombre de membres de l'US Métro T. appartenant ou non à la RATP, la possibilité de s'adonner au rugby, football, hockey sur gazon, athlétis-

me, pelote basque, tennis, basket, volley, tir et natation en été. Un club-house avec restaurant, un centre médico-sportif, une salle de réunion et de nombreux vestiaires complètent cet ensemble qui, dans un avenir relativement proche, sera rénové et modernisé après avoir été bouleversé par les travaux d'élargissement de la route de Versailles.



ECOLE D'APPRENTISSAGE

Succès sportifs remportés par les élèves de l'école d'apprentissage de la RATP depuis la rentrée scolaire de septembre 1973.

CROSS — Challenge inter-écoles organisé par le Groupe d'Études et de Coordination le 1^{er} décembre 1973. 439 participants représentaient 11 écoles de Paris et de Province.

Classement par équipe

Catégorie Cadets 1^{re} année, 3 000 mètres, (96 partants)
L'équipe des élèves de la RATP se classe 2^e.

Catégorie Cadets 2^e année, 3 000 mètres, (132 partants)
L'équipe des apprentis de la RATP se classe 1^{re}.

Catégorie Juniors 1^{re} année, 4 000 mètres, (108 partants)
L'équipe des apprentis de la RATP se classe 2^e.

Catégorie Juniors 2^e année, 4 500 mètres, (70 partants)
L'équipe des apprentis de la RATP se classe 3^e.

Classements individuels

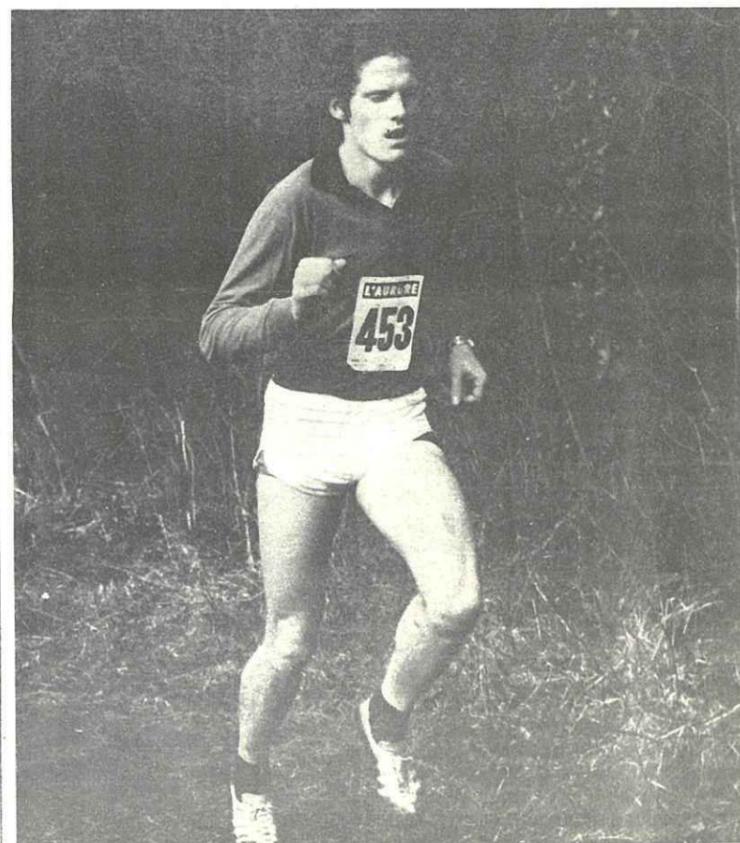
Catégorie Juniors 1^{re} année : 1^{er} en 17 mn 33 sec., J.L. BARRIER, apprenti de 2^e année.

Catégorie Juniors 2^e année : 1^{er} en 19 mn 16 sec., Cl. FORRISSIER, apprenti de 3^e année (photo).

BASKET — Championnat de la Jeunesse Ouvrière le 12 janvier 1974. L'équipe Juniors des apprentis de la RATP se classe 1^{re} et remporte la Coupe.

VOLLEY-BALL — Championnat de la Jeunesse Ouvrière, le 12 janvier 1974. L'équipe Juniors des apprentis de la RATP se classe 1^{re} et remporte la Coupe.

Ch. BAYARD



Claude FORRISSIER vainqueur du Cross junior GEC.

plan d'urgence

création de couloirs d'autobus en banlieue



Cliché atelier photographique RATP.

Après la mise au point du plan de restructuration des lignes urbaines d'autobus, la Direction du réseau routier a entrepris, en liaison avec le service de la recherche opérationnelle et du calcul économique de la Direction des études générales, une étude complète de restructuration de son réseau de banlieue.

Parer aux besoins les plus pressants

Une telle étude s'avère nécessairement longue et complexe et demande en outre à être scindée en trois phases, correspondant approximativement à chacun des trois départements de la petite couronne de banlieue. Or, les conditions de circulation en proche et moyenne banlieue se dégradant actuellement à un rythme relativement rapide, la Régie, qui avait déjà présenté, sans succès, des propositions d'implantation de couloirs de circulation en banlieue, ne pouvait attendre les conclusions de cette étude pour demander à nouveau aux pouvoirs publics de prendre les mesures propres à conserver, pour la clientèle des lignes de banlieue, des conditions de transport acceptables.

C'est donc pour parer aux besoins les plus pressants qu'un plan d'urgence a été mis au point, qui consiste en un programme de couloirs réservés aux autobus, en proche banlieue essentiellement, sur les principaux axes où se regroupent les lignes radiales qui aboutissent à Paris et où l'on sait que le passage des autobus ne sera pas remis en cause à l'issue de l'étude de restructuration du réseau.

71 km pour 106 couloirs

Ce programme porte sur 106 couloirs, totalisant 71 km, répartis de la façon suivante :

- Hauts-de-Seine : 48 couloirs (37,5 km)
- Val-de-Marne : 29 couloirs (17 km)
- Seine-Saint-Denis : 29 couloirs (16,5 km)

Rapportés au kilométrage total des itinéraires desservis par les lignes de banlieue, ces couloirs n'en représentent certes qu'une très faible proportion (environ 5%), mais ils sont destinés à effacer les « points durs » de circulation les plus importants rencontrés sur les lignes de banlieue.

Gain de temps et places supplémentaires

Afin de justifier les demandes ainsi formulées auprès des pouvoirs publics et des autorités locales et de montrer tout l'intérêt qui s'attache à la réalisation rapide du plan proposé, il a paru nécessaire d'évaluer de façon aussi précise que possible les avantages apportés à la collectivité par ces couloirs.

C'est ainsi que l'on a pu montrer que l'amélioration sensible des conditions d'exploitation des lignes intéressées permettrait de faire gagner, aux usagers actuels, près de 3 400 000 heures par an en temps de transport. On a calculé en effet que, si les couloirs sont bien respectés, l'augmentation de la vitesse permettrait de renforcer les fréquences et d'offrir aux voyageurs 42 500 000 places-kilomètres supplémentaires par an, sans autre dépense nouvelle que le prix du carburant.

Couloirs en service de 6 h 30 à 9 h 30 ou de 16 h 30 à 20 h

Les conséquences de la mise en œuvre du plan sur le stationnement et la circulation automobile ont été également analysées. Les calculs effectués ont montré, à cet égard, que du fait de l'augmentation de trafic sur les autobus, due à l'amélioration des conditions de transport, et donc de la diminution des voitures particulières en circulation, la gêne apportée au stationnement et à la circulation par les couloirs réservés serait très réduite et, en tout

état de cause, sans commune mesure avec les avantages apportés. Il faut d'ailleurs préciser, à ce sujet, que la plupart des couloirs réservés ne seront en service que durant une pointe (de 6 h 30 à 9 h 30 en direction Paris le matin, ou de 16 h 30 à 20 h 00 en direction banlieue le soir). Par conséquent ils seront disponibles, le reste du temps, pour du stationnement de courte ou de moyenne durée, en particulier pour les livraisons.

Enfin les auteurs du plan se sont livrés à une étude économique détaillée qui montre que la mise en place des couloirs proposés conduirait à un avantage net annuel pour la collectivité de 31 700 000 F. dont 3 400 000 F. de recettes supplémentaires pour la RATP. L'annuité pour la création et l'entretien des couloirs étant estimée à 1 200 000 F., on constate immédiatement le haut niveau de rentabilité de l'opération.

Avis favorable des autorités

Tout ce qui précède démontre l'incontestable effet bénéfique du train de mesures proposé par le plan d'urgence. D'ores et déjà l'avis favorable de toutes les autorités concernées (y compris les municipalités) a été recueilli pour la mise en service, au début de l'année 1974, d'un certain nombre de couloirs. Les discussions sont en cours pour de nombreux autres couloirs et devraient aboutir à leur réalisation en 1974.

On citera deux chiffres pour conclure : sur les voies intéressées, à l'heure de pointe, les autobus occupent 7,6% de la surface de la voirie mais écoulent 44% du trafic. Ils mettent en évidence le rendement élevé de la partie de chaussée réservée aux autobus et montrent clairement l'intérêt d'une politique de **priorité aux transports en commun**.

J.C.



Cliché atelier photographique RATP.



en sortant de la station Mairie de Montreuil à l'issue de son travail ; il devait décéder le 7 janvier.

Agé de 34 ans, marié et père d'une fillette de 4 ans, M. FRICONNET était un conducteur irréprochable ; il était connu pour sa gentillesse. « RATP 1 h du matin, M. Yves FRICONNET, Informations » présente à sa famille ses plus sincères condoléances.

GENTILLY APPELLE 21.18 21.18 ECOUTE GENTILLY...

(suite de la p. 1)

En raison des bons résultats expérimentaux obtenus sur 6 lignes d'autobus équipées de radiotéléphones, une première tranche d'un réseau de radiotéléphonie a été mise en œuvre. Elle porte sur l'équipement de 1 500 autobus affectés à l'ensemble des lignes de Paris et à quelques lignes de banlieue.

Ce réseau permet une liaison radiotéléphonique directe entre les machinistes sur autobus et les responsables des postes de commandement (terminus ou centre régulateur).

Son but essentiel est d'améliorer la régularité du service en réduisant, grâce à une information immédiate, les délais d'intervention à la suite de perturbations.

- Le réseau de radiotéléphonie comprend :
 - des stations fixes d'émission-réception, regroupées au 57^e étage de la Tour Montparnasse. Les antennes sont judicieusement réparties sur le pourtour pour assurer les liaisons radio avec les voitures
 - de toutes les lignes intéressées,
 - des pupitres d'exploitation situés dans les postes de commandement,
 - des équipements installés à bord des autobus.

un cinquantenaire le « 27 »

A une porte de Paris près, la ligne 27 reprend l'itinéraire de la ligne A 1 « Gare St-Lazare - Porte d'Italie » reliant le quartier St-Lazare au 13^e arrondissement en passant par le quartier latin.

Mise en service en octobre 1923, la ligne s'appelle AA le 1^{er} novembre 1931. Ce sera une des rares lignes à circuler après 1939 : elle est suspendue du 12 juin au 1^{er} décembre 1940 puis du 17 mai 1942 au 2 décembre 1945. Le 3 décembre 1945 elle prend l'indice 27 et ne circule plus qu'entre St-Lazare et la Place d'Italie mais 15 jours après, elle est prolongée à la Porte de Vitry.

Exploitée avec des autobus « H » en 1923, la ligne circule de février 1938 à juillet 1968 avec des Renault « TN H » (photo).

Les « OP5 » Somua prennent la relève jusqu'en 1970 : les « standard » à 2 agents arrivent, et le 1^{er} octobre 1970 la ligne passe à 1 agent.

Suivant les opérations, le garage des voitures s'effectue aux dépôts de Lebrun ou d'Ivry.

Depuis octobre 1966 la ligne est équipée d'un système d'identification au passage de certains arrêts. Elle bénéficie depuis 1970 de couloirs de circulation sur la majeure partie de son itinéraire, et depuis le 24 septembre 1973 elle est classée « ligne pilote ».

Souhaitons encore un long avenir à cette ligne cinquantenaire

J.C. Lablée

ratp informations

RATP, Service des Relations Extérieures
53 ter, quai des Grands-Augustins, 75271 Paris Cédex 06.
Tél. 346-41-07 ou 346-41-36
Directeur-Fondateur : Michel Linon — Rédacteur en chef : Laurence Moachon
Mise en page : Daniel Lequette, graphiste
Imprimerie Mantaise, 21, rue des Naffetières, 78200-Mantes-la-Ville