

entre les lignes

RATP

Journal bimestriel affilié à l'u.j.j.e.f. - Juillet-Août 1975 - 0,80 F

ratp informations

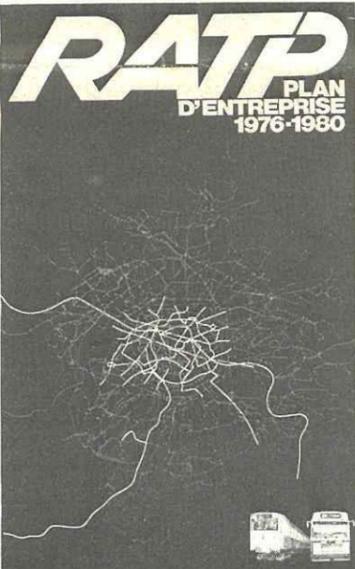
UN NOUVEAU TITRE UN MÊME JOURNAL

Année sainte, année de la femme... an de grâce ?, année du 75^e anniversaire du métropolitain, 1975 marque aussi les 3 ans d'existence de «RATP Informations».

A notre tour nous avons voulu célébrer cet événement modeste, quand bien même significatif, en proposant à nos lecteurs un titre nouveau, personnalisant davantage le journal et le démarquant nettement des publications internes ou externes qui comportent déjà la mention «information» : *entre les lignes* au ton plus journalistique et au graphisme plus moderne, nous a semblé être un titre susceptible de mieux «typer» nos activités.

n° 17

sommaire



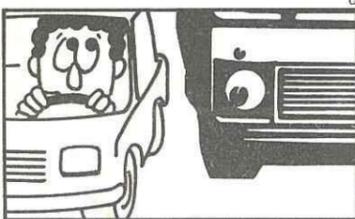
Pages 2 et 3
LE PLAN D'ENTREPRISE

page 4
FLASH

page 5
MÉTRORAMA
AU RENDEZ-VOUS
DE L'HISTOIRE



page 6
LE RAPPORT ANNUEL



page 7
CARNET
Nominations
Distinctions
Départs à la retraite
Journée médicale de la RATP

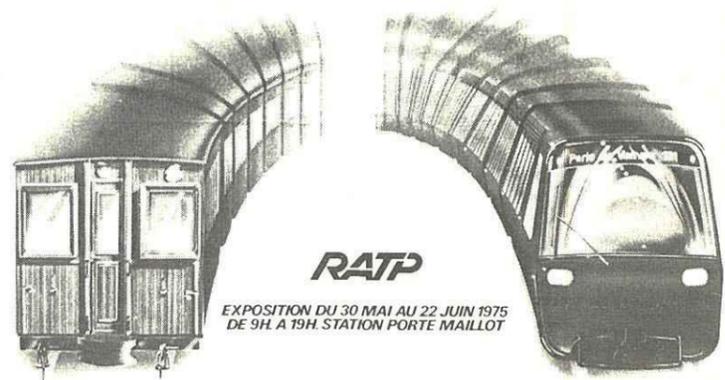


page 8
USMT
le tennis
la vie du club
sur le podium
de tout un peu

A LA RECHERCHE DU TEMPS PASSÉ



Métrorama 1900/1980.



Cette chenille hybride qui semble s'étirer dans le temps symbolise l'évolution du métro à travers huit décennies : son originalité et son attractivité lui ont valu le titre de «meilleure affiche» et ont surtout contribué à drainer un important public à l'exposition MÉTRORAMA de la Porte Maillot. Chaque jour, en effet, plus de 3 000 visiteurs (5 000 les samedis et dimanches) sont venus témoigner leur intérêt pour le métro d'hier, d'aujourd'hui et de demain. Devant cet engouement si sympathique des parisiens pour leur «bon vieux métro», la date de clôture de l'exposition, primitivement fixée au 22 juin, a été repoussée au 14 juillet : cinq jours plus tard le métropolitain célébrait le 75^e anniversaire de son avènement. (Voir nos photos en page 5.)

LE PLAN D'ENTREPRISE

Pourquoi un nouveau plan cette année ?

La première sortie officielle du plan a eu lieu en août 1974. Ce plan couvrait la période 1975-1980 et a contribué à la préparation du VII^e plan national.

Le programme d'activités de l'entreprise ayant ainsi été tracé pour les six années à venir, il aurait été possible d'attendre l'année 1980 pour prévoir une nouvelle édition. Il n'en est rien cependant puisqu'une nouvelle version du plan couvrant la période 1976-1980 est sortie au mois de juillet dernier.

Pourquoi ? Le premier plan était-il incomplet ou l'évolution économique depuis un an en avait-elle modifié les données ? Des projets ou des méthodes différents ont-ils été introduits ?

Aucune de ces raisons ne suffit à elle seule pour expliquer ce nouveau plan mais toutes, à des degrés différents, justifient que la Régie ait choisi de présenter chaque année un nouveau plan pour disposer chaque année d'un instrument qui ne soit pas « périmé ».

Les méthodes ont-elles été modifiées ?

Certaines améliorations ont été apportées à l'élaboration du plan. Il ne faut pas oublier que la planification est une démarche nouvelle à la Régie. Donc, pendant les premières années, beaucoup d'améliorations de méthodes sont possibles.

Le plan stratégique, qui indi-

quait les principaux axes de développement de l'entreprise, a été précisé : la méthode dite du scénario a permis cette année de disposer d'une variante haute baptisée « scénario 85 » ou « une autre façon de se déplacer en région parisienne ».

Pour les plans opérationnels, des modèles de prévision plus fins ont été utilisés, en particulier, pour

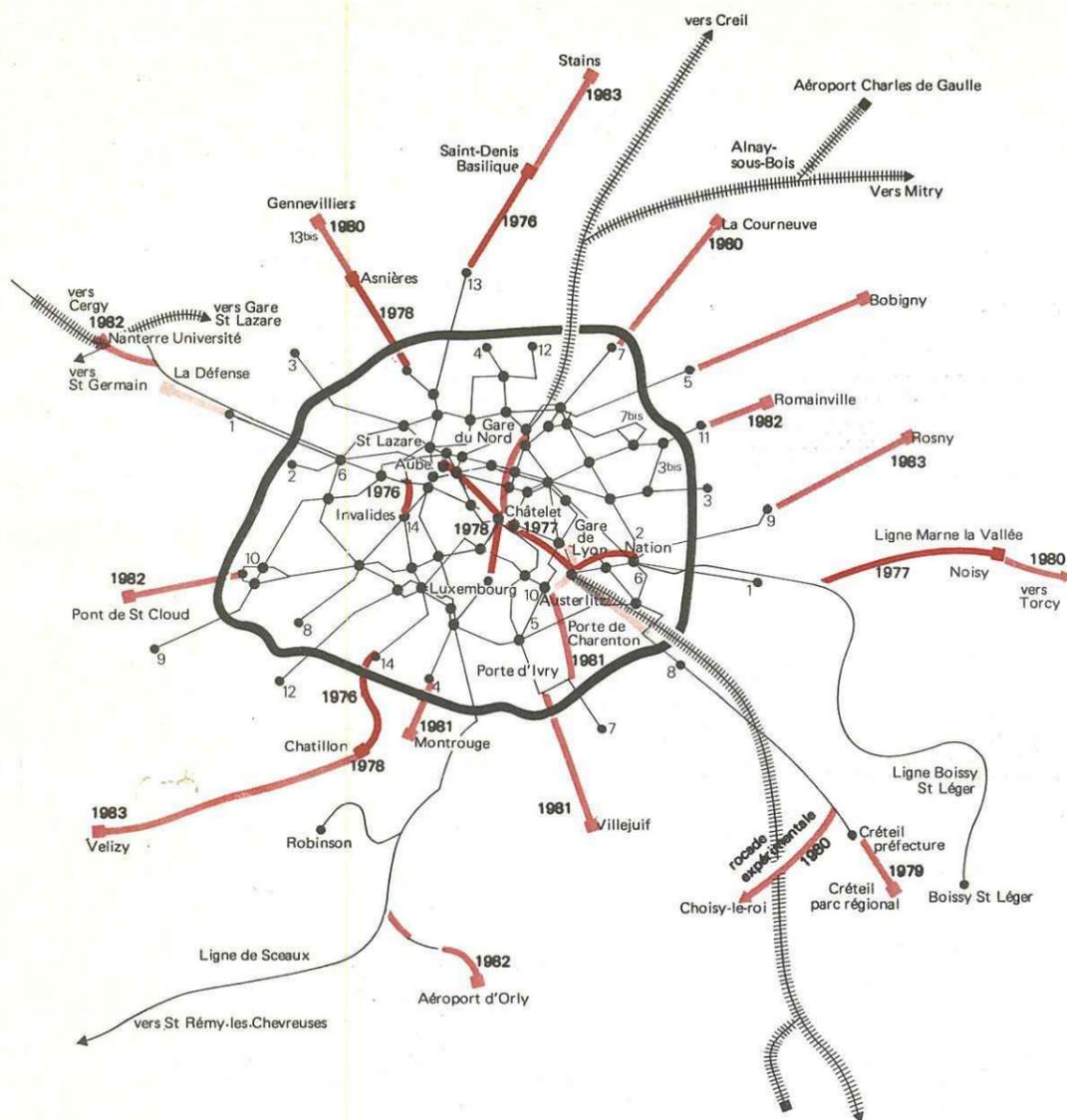
déterminer les besoins en personnel d'exploitation.

Les projets ont-ils été changés ?

La principale inflexion de la politique proposée est le choix d'une seule hypothèse de vitesse pour



CARTE DES PROLONGEMENTS DE LIGNE AVEC LES NOUVELLES DATES



— En service
 — En construction (date de mise en service)
 — Inscrites au plan 1976-1980 dans la variante de base (date de mise en service prévue)
 - - - Extensions supplémentaires de la variante haute
 ##### Lignes SNCF de banlieue connectées au réseau du métro régional

l'autobus. La Régie tient compte ainsi de l'amélioration récente de la vitesse commerciale. Cette variable, en grande partie imposée par l'extérieur, est maintenant transformée en objectif proposant une légère progression sur la durée du plan.

L'évolution de l'économie depuis un an a-t-elle imposé certaines modifications ?

L'évolution du contexte économique, la progression rapide des prix, les décisions concernant la Régie (budget d'exploitation pour 1975, programme d'investissement) n'étaient pas exactement celles prévues dans le plan 75-80 : il était donc nécessaire de remettre à jour le plan.

Cette démarche n'est pas contradictoire avec l'objet même du plan, qui est l'expression de la volonté de la Régie et donc une des bases de discussion au moment de la négociation du budget d'exploitation ou du programme d'investissement.

Le premier plan était-il incomplet ?

Oui (et le second plan — 76-80 — le sera encore), aussi un chapitre important concernant la fonction Recherche et Développement figurera cette année. Dans ce nouveau chapitre sont exposés les programmes de la Régie en matière de recherche, en particulier ceux concernant les modes nouveaux de transport.

En quoi le plan 1976-1980 est-il différent du plan précédent ?

Il prend pour base l'année 1975 réelle :

L'année 1975 se caractérise par :
 • une progression des prix et des salaires plus rapide que prévue (res-

pectivement 10 et 14,6% au lieu de 5,5 et 9%);

• un recul relatif des recettes du trafic du fait que la hausse de 20 c escomptée pour le 1^{er} juillet 1974 a été réduite à 10 c et appliquée seulement le 1^{er} juillet 1975 — créant ainsi un décalage se répercutant sur toute la durée du plan — et aussi du fait de la création de la « carte orange », non prise en compte dans le plan 1975-1980;

• la confirmation de la tendance à l'amélioration du trafic (1797 millions de voyageurs dans le budget révisé 1975 contre 1720 dans le plan précédent) et donc une augmentation corrélative des services.

Il tient compte des changements de l'environnement :

• l'évolution de la conjoncture a conduit à la révision en hausse des hypothèses d'augmentation des salaires et des prix :

• l'essentiel du plan d'équipement a été maintenu et, en particulier, les opérations permettant d'atteindre l'objectif de 4 voyageurs/m² comme charge maximale dans le métro à l'heure de pointe : le programme d'extension du réseau est maintenu. Cependant, la modernisation complète du matériel métro sera différée de quelques mois et quelques prolongements de lignes seront décalés à l'intérieur du plan;

• le trafic pour 1980 s'établit à 2022 millions de voyageurs au lieu de 1825 millions;

• il a été choisi un niveau supérieur d'évolution des vitesses commerciales des autobus, pour prendre en compte les améliorations déjà enregistrées.

Principales différences d'un plan à l'autre

On verra, dans ce paragraphe, les principales différences entre les deux éditions du plan; les premières concernent les plans opérationnels et fonctionnels, la dernière concerne la partie stratégique du plan d'entreprise :

Services et effectifs

Réseau	Plans	Variation service offert entre 1974 et 1980	Variation des effectifs d'exploitation entre 1974 et 1980
Métro	plan 75-80	+ 53,7 millions de KV	- 2 016
	plan 76-80	+ 41,1 millions de KV	- 1 756
Autobus	plan 75-80	+ 0,15 million de KV	- 140
	plan 76-80	+ 7,7 millions de KV	+ 295

Les variations concernant le réseau ferré correspondent au décalage de quelques opérations et à une meilleure prévision des besoins. Pour le réseau routier, elles correspondent à une volonté d'augmenter nettement le réseau offert.

Investissements

Ceux-ci passent de 10652 MF à 13701 MF d'un plan à l'autre; pour tenir compte de la hausse des prix. Leur financement par l'emprunt est appelé à s'accroître dans des proportions très importantes (+ 68%), correspondant à une hausse de 35% des charges financières (remboursements et intérêts).

Budget d'exploitation

Les conditions de l'équilibre financier sont pratiquement les mêmes, les facteurs favorables (en particulier la hausse du trafic) compensant les facteurs défavorables (niveau des tarifs en retrait sur le plan précédent, hausse des salaires plus forte que dans le passé et alourdissement du service des emprunts).

Quel serait le service offert?

Dans un premier temps, on a défini quelles réponses il faudrait donner aux deux questions fondamentales du voyageur :

- où puis-je trouver un arrêt de transport en commun et combien de temps devrais-je attendre un véhicule ?
- en combien de temps puis-je me rendre à Paris ou dans un centre de banlieue proche ? (accessibilité en Région Parisienne).

Les objectifs de niveau de service retenus pour le scénario 85 sont donnés dans les deux parties «maillage espace-fréquence» et «accessibilité» du tableau ci-dessous :

OBJECTIFS 85 DE NIVEAU DE SERVICE					
MAILLAGE-ESPACE-FREQUENCE	Couverture (1) Espace (1) bus < 300 m train, métro < 800 m	Fréquence*			
		Radiale		Rocade	
		Heure de pointe	Heure creuse	Heure de pointe	Heure creuse
Paris-centre	100 %	2'	2'	2'	2'
Paris périphérie / Couronne dense	100 %	2'	6'	4'	6'
Couronne moyennement dense	80 %	6'	15'	15'	15'
Villes nouvelles	100 % pour d > 40 hab/hect	6'	15'	15'	15'
Reste	pas d'objectif général				

* Les fréquences ainsi définies sont les fréquences totales de l'ensemble des lignes parcourant l'itinéraire considéré.

Pour Paris-centre, sur le réseau métro seul, la fréquence de 2' ne peut être atteinte qu'en période de pointe, mais le maillage du réseau autobus permet d'avoir au total 2' en radiale comme en rocade, en heures creuses comme en heures de pointe.

Dans la couronne moyennement dense, l'objectif peut être atteint en 1985 en jouant sur la complémentarité, pour la desserte autobus, entre les lignes exploitées par la RATP et les lignes privées.



Le scénario 85

L'automobile assure actuellement 14 millions de déplacements par jour. Plusieurs facteurs tendent à stabiliser l'usage de la voiture particulière en milieu urbain : renchérissement de l'énergie, hausse du prix des voitures, action dissuasive des pouvoirs publics et recherche d'une meilleure qualité de la vie urbaine, promotion et amélioration des transports en commun.

Il n'est pas irréaliste, dans ces conditions de se demander comment les transports collectifs pourraient assurer les nouveaux besoins en déplacements, c'est-à-dire concrètement, prendre en charge 9 millions de déplacements par jour en 1985 au lieu de 6,3 actuellement, situation qui serait la leur si la circulation automobile se stabilisait à son niveau actuel.

C'est là l'hypothèse de travail du scénario 85 qui correspond à une évolution sensible du mode de vie. Ce «scénario» a fait l'objet d'une réflexion stratégique visant à définir la réponse RATP à un tel scénario.

Comment assurerait-on les besoins de déplacements ?

Le service offert serait différent suivant la nature des zones desservies. On distinguerait :

- la **zone dense** (plus de 110 habitants à l'hectare) où le service serait très proche de celui connu à Paris aujourd'hui;
- la **zone moyennement dense** (entre 40 et 110 habitants à l'hectare) où le service permettrait, beaucoup mieux qu'aujourd'hui, les déplacements de banlieue à banlieue;

ACCESSIBILITE EN TRANSPORT EN COMMUN EN REGION PARISIENNE	Vers Paris			En banlieue		
	% de population	ayant un temps d'accès ≤ à	par rapport à *	% de population	ayant un temps d'accès ≤ à	par rapport à *
Paris-Centre	tout trajet < 30'					
Paris-périphérie couronne dense	80 %	≤ 20'	zone centrale	80 %	≤ 20'	centre urbain inter-communal
	100 %	≤ 30'	zone centrale			
Couronne moyennement dense	80 %	≤ 40'	zone centrale	80 %	≤ 40'	centre restructurateur
	60 %	≤ 45'	hyper-centre			
Villes nouvelles	80 %	≤ 45'	zone centrale	80 %	≤ 40'	centre urbain de la ville nouvelle
Reste	pas d'objectif général					

* Le périmètre constitué par les lignes de métro urbain 2 et 6 et les gares de Paris voisines délimite la «zone centrale» où se trouve l'essentiel des emplois.

Ces emplois se concentrent particulièrement dans l'espace plus réduit délimité par le périmètre Châtelet - Strasbourg St-Denis - St-Lazare - Etoile, que nous appelons «hypercentre».

* Centre urbain intercommunal et centre restructurateur : points forts du tissu urbain où l'on trouve une grande concentration de bureaux, commerces, administrations, locaux culturels et de loisirs et dont la zone d'influence s'étend à tout un secteur groupant plusieurs communes.

QUOI DE NEUF DANS LE MÉTRO?

Nouvelles méthodes d'exploitation.

Huit appareils de distribution pour agents receveurs «adar» ont été mis en service à la station Victor Hugo, le lundi 9 juin, sur la ligne de Sceaux, le 17 juillet, dans 5 gares : 2 à Luxembourg, 1 à Port-Royal, 2 à Denfert-Rochereau, 1 à Cité Universitaire, 1 à Gentilly.

Sur la ligne de Sceaux, les trains modernes MS 61 circulent depuis le 14 juin avec un seul agent à bord.

A dater du 28 juin, les trains modernes MF 67 circulent en pilotage automatique avec un seul agent à bord sur la ligne 9 «Mairie de Montreuil-Pont de Sèvres».

Le 2 juillet, 30 trains étaient équipés et circulaient en pilotage automatique entre Exelmans et Mairie de Montreuil sur la voie 1 et sur toute la voie 2.

Cinq trains nouveaux de type MF 67 équipent depuis le mois de juin la ligne 10 «Porte d'Auteuil-Gare d'Austerlitz». De plus, le 12 juillet dernier, 4 trains rénovés dans les ateliers de la RATP ont été mis en service avec un seul agent à bord.

Carte orange

Au 1^{er} juillet, on enregistrait déjà la vente de 200000 cartes orange.

Equipements de confort

Sept escaliers mécaniques ont été mis en service aux stations :

Notre-Dame-des-Champs	le 2 juin	Gare de l'Est	le 11 juin
Rue du Bac	le 4 juin	Trocadéro (2 escaliers)	le 13 juin
Strasbourg-Saint-Denis	le 4 juin	Montparnasse-Bienvenue	le 3 juillet

Dans le cadre de l'effort permanent mené par la Régie dans le domaine de l'accueil des voyageurs, 10 bureaux d'information ont été mis en service à partir du 9 juin dans les stations suivantes :

F.D. Roosevelt - Saint-Lazare - Chaussée d'Antin - Opéra - Richelieu-Drouot - Palais Royal - Gare du Nord - Gare de l'Est - Montparnasse-Bienvenue - Gare d'Orléans-Austerlitz.



Atelier photographique RATP - Roy

QUE SE PASSE-T-IL SUR LE RÉSEAU D'AUTOBUS?

Nouvelles méthodes d'exploitation

Un dispositif d'amélioration des correspondances dans les terminus d'échange avec le réseau ferré a été mis en service à la gare routière de la Porte d'Italie (le 7 mai), à «Sceaux - Gare de Robinson» (le 20 mai) et à la station «Porte de Clignancourt» (le 27 mai).

Busphone à Saint-Cloud

Le système «busphone» de transport par bus à la demande sera mis en service le 29 septembre à Saint-Cloud, avec, du lundi au vendredi, quatre voitures aux heures de pointes et deux voitures aux heures creuses.

Minibus à Boulogne-Billancourt

A compter du 15 septembre, la RATP exploitera pour le compte de la municipalité de Boulogne-Billancourt un service de transport public de voyageurs en fournissant le matériel et le personnel. Le service se composera de 2 lignes circulaires Nord et Sud à l'intérieur de la ville.

L'autobus à plate-forme

Un prototype d'autobus à plate-forme a été mis en service le 28 juillet 1975 sur la ligne 20 «Gare Saint-Lazare - Gare de Lyon».



Atelier photographique RATP - Barnet

Divers

La ligne 175 a été prolongée le 16 juin dans Asnières pour relier directement la gare SNCF et la zone industrielle.

LE POINT SUR LES TRAVAUX

Prolongement de la ligne n° 13

La pose des voies du prolongement de la ligne 13 de «Carrefour Pleyel» à «Basilique» est en cours de réalisation. Les travaux prévus du 1^{er} février au 31 décembre 1975 comprennent l'installation de 8 appareils de voie et 4200 m de voie simple, dont 3000 en alignement droit et 1200 en courbes de rayon minimal de 300 m.

La voie est posée sur une plate-forme en béton, avec des traverses béton équipées de chaussons élastiques RS.

Aux abords de la station «Basilique» sur une zone de 330 m de voie simple, dans le but de réduire les vibrations transmises aux édifices riverains, la pose est prévue sur dalles flottantes c'est-à-dire qu'un étage supplémentaire élastique, interposé entre les traverses et le radier, est constitué par des dalles sur support visco-élastique.

Après 3 mois de travaux :

- Les 2/3 du matériel sont approvisionnés,
- la voie est assemblée sur 2500 m,
- 600 m de voie sont terminés.

Jonction des lignes n°s 13 et 14

Le tunnel est terminé entre la station «Invalides» et la Seine, hormis les finitions.



Atelier photographique RATP - Roy

LIVRE D'OR

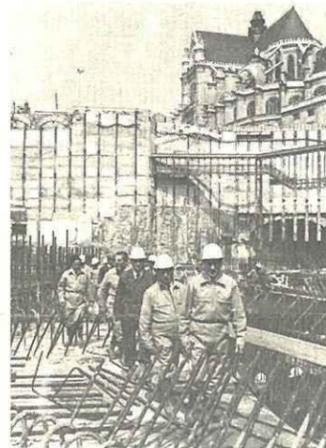
M. Gonzalez Lander, directeur des routes au Ministère des Travaux Publics et des Transports du Venezuela visite la fouille du Châtelet le 16 juin.

La Commission des Transports du Conseil de Paris visite le 26 juin le chantier du prolongement de la ligne de Sceaux et la fouille de la station Châtelet.

Les membres de la section Travaux Publics du Conseil d'Etat se font présenter le 18 juin le chantier de la station Châtelet, le PCC et les dispositifs de régulation automatique de la marche des trains à la station Palais-Royal.



Atelier photographique RATP - Thibaut



Atelier photographique RATP - Dunas

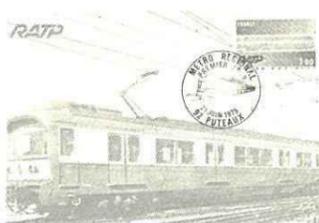
BIENVENUE A L'EXPO

C'est au cours d'une cérémonie familiale que, le 17 juillet dernier, à la station Montparnasse-Bienvenue, fut inaugurée une exposition permanente, consacrée au «père du métropolitain», en présence d'une nièce de M. Fulgence Bienvenue et de sa gouvernante Mme Lina Thomann (photo ci-dessous).



Atelier photographique RATP - Barinet

MÉTRO - PHILATHÉLIE



A l'occasion des 75 ans du réseau ferré, l'administration des postes a procédé, les 21 et 22 juin, à la vente anticipée du timbre de la série «Les grandes réalisations françaises», consacré au métro régional. A cet effet, un bureau temporaire doté d'un cachet spécial «premier jour» a été installé dans la grande salle d'échange de la station «La Défense».

RATP timbre métro régional



Atelier photographique RATP - Barinet

Zaza à l'école



Atelier photographique RATP - Minoli

Surnommé Zaza par ses camarades, Gérard ZANINI, 19 ans, est le dernier des apprentis de la RATP, dans l'ordre alphabétique bien sûr.

L'école d'apprentissage est morte, vive l'école technique. Juin 1975 a marqué la fin d'une époque avec le départ des derniers apprentis. Entrés en 1972, ceux-ci voyaient arriver l'année suivante une nouvelle génération non pas d'apprentis, mais d'élèves. En effet, simple conséquence de la loi sur la formation professionnelle de 1971, un changement d'appellation avait donné naissance à l'école technique. L'esprit de l'enseignement dispensé n'en a pas changé pour autant.

Métrorama 1900/1980.



① M. Edmond, 96 ans, qui a réceptionné pour la Compagnie du Métropolitain les premières rames de 1900, se penche avec émotion sur son passé. ② Une rencontre plus que symbolique entre la « génération montante » et le métro d'antan. ③ Le charme discret du métropolitain... ④ Métrorama aura été l'occasion pour les Parisiens de faire connaître leur sentiment sur le futur matériel MF 77.

AU RENDEZ-VOUS DE L'HISTOIRE

PARIS ET SES TRANSPORTS

TOUJOURS PLUS HAUT

En dépit de la multiplicité des compagnies il serait faux de croire que les transports parisiens fonctionnent sous le régime de la libre concurrence. En effet, l'autorisation de police, accordée à une personne ou à une société d'assurer un service de transport en commun sur un itinéraire déterminé, aboutit, en fait, à octroyer à cette personne ou société un monopole d'exploitation.

En raison du caractère de service public présenté par les transports de surface, la nécessité d'une réglementation plus sévère apparaît et se concrétise à travers l'ordonnance de police de 1838.

A la suite d'un voyage d'études à Londres, effectué en 1853, l'un des administrateurs de l'Entreprise des Omnibus propose la création des impériales. La résistance très vive au début fait place à l'enthousiasme, surtout manifesté par les poètes et autres amateurs de sensations.

De 10 compagnies en 1830, on passe à 17 en 1836, avec 368 voitures au total.

CRÉATION DE L'ENTREPRISE GÉNÉRALE DES OMNIBUS

Dans un mémoire présenté le 18 mai 1854 à la Commission municipale de Paris, le Préfet de police Pietri conclut que « le mieux est de

constituer une seule compagnie qui, avec de moindres frais généraux, produira le transport au plus bas prix ».

Le 22 février 1855, les onze compagnies existantes sont réunies en une seule : l'Entreprise Générale des Omnibus (qui prendra plus tard le nom

de Compagnie Générale des Omnibus ou CGO).

L'Entreprise exploite dès l'origine vingt-cinq lignes urbaines, d'une longueur totale de 150 kilomètres, douze lignes de banlieue dites « messageries des environs de Paris » et dix-sept lignes accessoires. Dans Paris, le prix des places est fixé à 30 centimes à l'intérieur et à 15 centimes sur l'impériale.

Le Second Empire et la Troisième République verront se développer la révolution ferroviaire : la première ligne de chemin de fer (Paris-Saint-Germain) est ouverte en 1837.

UN TRAMWAY A TRANSFORMATION : LE CHEMIN DE FER AMÉRICAIN

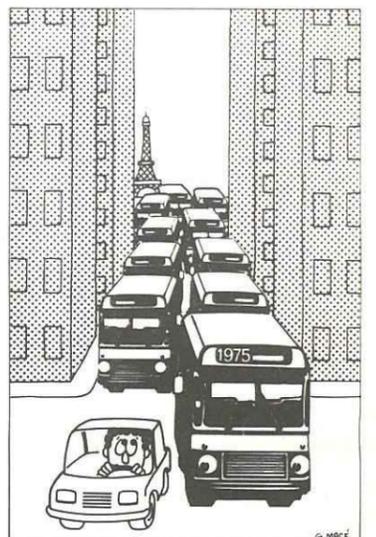
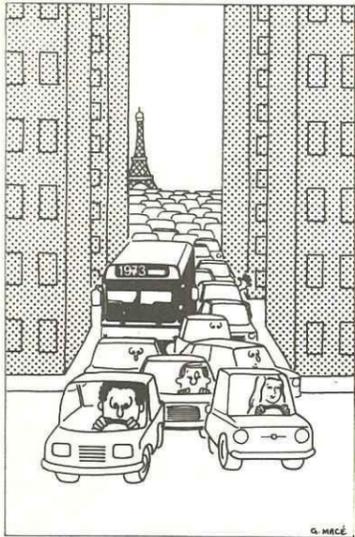
Un ingénieur français, Loubat, qui avait créé une exploitation de tramways à New York, obtient l'autorisation d'appliquer son système à Paris. En 1854 fonctionne le « chemin de fer américain », étrange véhicule, qui roule sur rails de Boulogne à la Concorde, change de roues à l'entrée du Cours-la-Reine et continue jusqu'au Louvre comme omnibus. Cette ligne, bien accueillie, restera unique à Paris jusqu'en 1873, date à laquelle l'État concède au département de la Seine un réseau comprenant une ligne circulaire dans Paris et dix lignes de banlieue. La ligne circulaire (actuel tracé des lignes 30, 91 et 92) est rattachée à la CGO, les autres lignes à deux nouvelles compagnies (Tramways Nord et Tramways Sud). La pénétration de ces lignes à l'intérieur de Paris enlève à la CGO le monopole des transports dans la capitale.

L'Entreprise Générale des Omnibus hésite, quant à elle, à développer ses services, sachant que sa concession expire en 1884. Grâce au traité du 18 juin 1860, elle obtient la concession pour 56 ans, à partir du 1^{er} juin 1854 (date de départ de la première concession), c'est-à-dire jusqu'au 31 mai 1910. Ses droits sont donc renforcés mais ceux de la Ville de Paris le sont également.

En 1861 l'Entreprise exploite 31 lignes. De 1860 à 1865, elle entreprend d'importantes dépenses en vue de transformer et de renouveler le matériel. Mais les difficultés financières ne tardent pas à apparaître.



RAPPORT ANNUEL



Au cours de l'année 1974, la Régie, engagée depuis plusieurs années dans un processus de rénovation de ses réseaux, a poursuivi l'effort déjà entrepris. Celui-ci a porté principalement sur deux points : rendre nos réseaux plus attractifs et mettre en place les moyens nécessaires pour favoriser le progrès. Un certain nombre de réalisations ont visé à offrir aux Parisiens des moyens de transport mieux adaptés à notre temps, c'est-à-dire plus rapides et plus confortables. C'est ainsi que l'année 1974 a vu l'achèvement du prolongement de la ligne de métro n° 8 vers Créteil, tandis que les travaux de jonction (Auber-Nation du métro régional - lignes n°s 13 et 14 entre Miromesnil et Invalides) ou d'extension (ligne de Sceaux à Châtelet, vers St-Denis, Clichy et Châtillon) se poursuivaient activement. Les investissements de la Régie ont également porté sur la modernisation et le renouvellement du parc de matériel roulant, la rénovation de nombreuses stations avec installation d'escaliers mécaniques et l'amélioration des techniques d'exploitation. En outre, l'année 1974 a été marquée par une reprise sensible du trafic sur le réseau routier grâce à la mise en œuvre progressive d'un plan de restructuration.

Ces résultats démontrent, de façon concrète, une volonté de changement et de progrès de la part de la Régie dont le souci premier est d'offrir aux Parisiens des moyens de transport qui répondent à leurs aspirations.

L'exploitation des réseaux

Les résultats du trafic pour l'année 1974 sont en légère hausse sur l'ensemble des réseaux, plus sensible pour le réseau routier que pour le réseau ferré.

- Le nombre total des voyageurs transportés a augmenté de 2%, passant de 1 739,1 millions l'année précédente à 1 780,5 millions cette année. L'augmentation, qui est assez faible sur le métro urbain (0,9%) et sur la ligne de Boissy-Saint-Léger (1,1%) est plus marquée sur la ligne de Sceaux (2,4%) et très importante sur celle de Saint-Germain-en-Laye (7,5%). L'évolution très favorable de cette dernière ligne s'explique surtout par la qualité du service offert et par l'accroissement du nombre des emplois à la Défense.

- Les progrès du réseau routier se traduisent par une augmentation de 5,1% du trafic des lignes régulières. A Paris, les autobus ont transporté 185,5 millions de voyageurs (172,2 en 1973), c'est-à-dire un accroissement de 8%, tandis qu'en banlieue le trafic s'établit à 340,5 millions de voyageurs contre 328,5 en 1973 (+ 3,7%). Ces tendances favorables s'expliquent par le rajeunissement du parc du matériel roulant (262 voitures nouvelles de type standard, 165 véhicules étant réformés dans le même temps), le succès grandissant des lignes pilotes (+ 12,3%), une meilleure utilisation des couloirs réservés, plus nombreux et mieux respectés.

La tendance au développement du trafic autobus s'est maintenue au cours des premiers mois de 1975, période au cours de laquelle le nombre des voyageurs transportés sur les lignes pilotes a été supérieur de 10% aux résultats de la même période 1974. L'effet d'entraînement sur l'ensemble du réseau se maintient (Paris : + 6% - Banlieue : + 3%).

Développement et modernisation

Les investissements ont porté essentiellement sur l'extension du réseau ferré et sur la modernisation et le renouvellement du parc de matériel roulant.

Pour le **Métro régional**, les travaux de la section Auber-Nation de la ligne est-ouest, qui doit être mise en service à la fin de 1977, se sont activement poursuivis au cours de l'année 1974. Entre Auber et Châtelet, les ouvrages sont pratiquement terminés; la construction des structures de la station Châtelet a été commencée au cours du 4^e trimestre. Entre Châtelet et Gare de Lyon, les deux tunnels circulaires à voie unique totalisant 5 205 mètres, réalisés à l'aide d'une machine à forer de 7 m de diamètre, ont été terminés le 13 janvier 1975. Quant aux terrassements de la station double RATP-SNCF de Gare de Lyon, ils ont été entrepris en 1974.

A l'Est de Paris, sur la ligne de Marne-la-Vallée, l'ouvrage de débranchement, à Fontenay-sous-Bois, a été entrepris à la fin de l'année.

Pour le **Métro urbain**, une nouvelle section de la ligne n° 8 a été ouverte le 10 septembre 1974 avec deux stations implantées dans la ville nouvelle de Créteil : Créteil-Université et Créteil-Préfecture (Hôtel de Ville).

Sur la ligne n° 13, les travaux ont été poursuivis activement pour assurer en février 1975, la mise en service d'une nouvelle section et l'inauguration de la station Champs-Élysées-Clemenceau en correspondance avec la ligne n° 1. La traversée sous-fluviale, en vue de la jonction des lignes 13-14 fin 1976, a comporté la mise en place de 4 caissons dont le dernier a été immergé le 21 avril 1975. En banlieue Nord et Sud, les travaux se poursuivent de manière à pouvoir assurer la desserte de Saint-Denis en mai 1976 et de Vanves, Malakoff et Châtillon vers octobre-novembre de la même année.

La modernisation du **matériel roulant** du métro s'est poursuivie avec la mise en service courant juillet-août 1974 de 42 trains sur pneumatiques. Le matériel moderne est également en cours d'introduction sur les lignes n° 9 (33 trains en service à fin juin 75) et n° 13 (15 trains en service à la même date). Le matériel moderne représente ainsi maintenant un peu plus de 50% de l'ensemble.

Au chapitre de l'application des **méthodes modernes d'exploitation**, il convient de signaler que l'ensemble du réseau urbain se trouve, depuis la fin de l'année, rattaché au poste de commande centralisée : les lignes n°s 6 et 10 ont été les dernières à lui être reliées, à la fin de l'année.

Le choix d'une **nouvelle décoration** a été fait pour les quais des stations qui restent à moderniser dans le but d'aboutir à une certaine homogénéité du réseau. Un modèle nouveau a été défini et appliqué aux stations «Pont-Neuf», «Ledru-Rollin» et «Voltaire»; 16 stations seront rénovées sur ces bases chaque année.

Sur le **réseau d'autobus**, le parc s'est accru de 208 voitures standard. Vingt autobus à moteur arrière ont été mis en service sur deux lignes empruntant des autoroutes qui desservent les aéroports.

Dans le domaine des techniques nouvelles, la Régie a poursuivi ses recherches et mis en service, à la fin de 1974, sur la ligne 113 N un autobus électrique. Le 3 février 1975, 2 autobus «confort» étaient expérimentés sur la ligne 27. Le 12 février, sur la ligne 85, 3 autobus fonctionnant au gaz naturel liquéfié étaient mis en service à leur tour.

1974 en chiffres

Le budget d'exploitation atteint cette année 3 435,3 MF, soit une augmentation de 6,6% par rapport au précédent. Bien que les tarifs n'aient pas été modifiés, les **recettes** directes du trafic ont progressé de 3,3% en raison d'une fréquentation plus élevée de nos réseaux.

Les versements de l'État et des collectivités locales destinés à compenser le blocage des tarifs et à rembourser les pertes de recettes pour réductions tarifaires se sont accrus de 8,8%.

Au chapitre des **dépenses**, la part prépondérante des dépenses de personnel s'est encore affirmée, marquant une progression de 14,3% et représentant 63,1% du budget contre 59% l'année précédente. Les dépenses d'énergie se trouvent augmentées de 24,7% et la charge des emprunts de 22,3%.

Par contre, le poids des impôts payés par l'entreprise est moins élevé (- 18,8%) en raison de la réduction de 17,6% à 7% du taux de la T.V.A. applicable aux transports de voyageurs.

Caractéristiques des réseaux RATP au 1^{er} janvier 1975

METRO URBAIN

	1973	1974
Nombre de lignes	16	16
Longueur des lignes	175,2 km	177,4 km
Paris	154,8	154,8
Banlieue	20,4	22,6
Stations		
Nombre de points d'arrêt	345	347
Paris	314	314
Banlieue	31	33
Stations «nominales»	272	274
Corresp. «nominales»	53	53
Ascenseurs	19 dans	10 stations
Escaliers mécaniques	194 dans	105 stations
Trottoirs roulants	5 dans	2 stations
Matériel		
Matériel classique	1 974	1 781
Matériel articulé	100	100
Matériel sur pneus	743	929
Matériel fer moderne	555	687
Total	3 372	3 497

RESEAU ROUTIER

	1973	1974
Nombre de lignes		
Paris	55 (506,3 km)	56 (509,7 km)
Banlieue	132 (1 331,6 km)	139 (1 493,0 km)
Total	187 (1 837,9 km)	195 (2 002,7 km)
Matériel roulant		
Voit. classiques 1956-65	439	396
Voit. standard 1965-73	2 559	2 812
Gabarit réduit 1968-71	560	560
Minibus 1972-74	10	18
Moteur arrière 1974	0	20
Total	3 568	3 806

METRO REGIONAL (1^{er} janvier 1975)

Ligne de Sceaux	Longueur	35,77 km	Matériel roulant	
	Stations	30	Automotrice Z (ligne de Sceaux) (1936-1962)	148
	Paris	4	Matériel MS 61 (ensemble des lignes) (1967-1973)	321
	Banlieue	26		469
Total				
Ligne de Boissy-Saint-Léger	Longueur	19,33 km	Escaliers mécaniques :	34 dans 4 stations
	Stations	11		
	Paris	1		
	Banlieue	10		
Ligne de Saint-Germain-en-Laye	Longueur	19,76 km	15 ascenseurs à Auber	
	Stations	11	Escaliers mécaniques :	162 dans 6 stations
	Paris	2	4 trottoirs roulants à Auber	
	Banlieue	9		

	DÉPENSES en MF		RECETTES en MF
Frais de personnel (63,1%)	2 142,5	Recettes du trafic (38,9%)	1 336,3
Impôts (11,6%)	394,8		
Énergie (3,5%)	118,4	Indemnité compensatrice et remboursement des pertes de recettes (52%)	1 787,2
Autres frais d'exploitation (9,7%)	326,9		
Charge des emprunts (8,6%)	292,2		
Dotations de l'exercice (3,5%)	118,2	Produits des activités annexes (9,1%)	311,7

Quant aux **dépenses d'investissements**, elles se sont élevées à 1 546,8 MF contre 1 433,6 MF, soit une progression de l'ordre de 8%. Leur financement est assuré de plus en plus par l'emprunt, dont le volume - 708 MF - représente maintenant 46% du total des ressources contre 37% l'an passé. Ce recours de plus en plus important à l'emprunt alourdit le budget d'exploitation qui doit en payer les intérêts. Aussi la Régie souhaite une révision de la pratique actuelle qui impose à l'entreprise le financement de 40% du coût de grands équipements comme, par exemple, l'extension des lignes du métro en banlieue.

CARNET



NOMINATIONS

Nous sommes heureux de saluer les nominations suivantes :

au 1^{er} juillet 1975

- Ingénieur en chef : **M. Bernard** (services techniques).
- Ingénieur en chef adjoint de 1^{re} catégorie : **M. Poulleau** (réseau ferré); **M. François** (travaux neufs).
- Ingénieur en chef adjoint de 2^e catégorie : **M. Freixe** (réseau ferré).
- Ingénieur chef de division de 1^{re} catégorie : **M. Mesle** (études générales).
- Ingénieur chef de division de 2^e catégorie : **M. Kelner** (études générales); **M. Le Gall** (direction générale).

au 1^{er} août 1975

- Ingénieur en chef : **M. Belin** (travaux neufs); **M. Stablo** (études générales).
- Ingénieur en chef adjoint de 1^{re} catégorie : **M. Souillac** (réseau routier).
- Ingénieur chef de division de 1^{re} catégorie : **M. Vigouroux** (services techniques).
- Ingénieur chef de division de 2^e catégorie : **M. Henrion** (travaux neufs).

M. Roger Belin, président du conseil d'administration, a été élu le 26 juin président du comité consultatif économique et social de la région parisienne (CCES) dont il présidait déjà la commission des transports.

A côté du conseil d'administration du District, assemblée politique composée d'élus, le comité consultatif, qui compte soixante membres, représente les forces économiques et sociales de la région.

Il est tenu informé de tous les programmes régionaux sur lesquels il donne son avis. C'est ainsi qu'il a eu à délibérer sur l'aéroport de Roissy, les centres commerciaux régionaux, les zones d'espaces verts, les plans de transport, etc. Si ses avis ne sont pas toujours déterminants, le CCES a contribué, par ses travaux, à la définition des besoins et des priorités en matière d'équipement régional.

Par décret du président de la République en date du 27 mai 1975, **M. Pierre Giraudet**, directeur général de la RATP, a été promu ingénieur général des Ponts et Chaussées à compter du 12 mai 1975.

MAI 1975

PERSONNEL

Service PA

- Mme GCEURY Yvonne, ag. adm.
MM. LAGARDE Dominique, ch. train
MATT Édouard, garç. bur. pl

Service P/CA

- MM. BORES Guilbert, OP
MONS Louis, mach. rec.

RÉSEAU FERRÉ

Service FE

- M. BACHOLAS Ernest, conduct. Pl
Mme BOURDAUX Berthe, ch. surv.
MM. BRUNIE Robert, conduct. pl
CHAUVET René, insp. adj.
DUMANS Louis, ch. équip. contr. pl
FERRERI Pascal, ch. surv.
GROSEIL René, ag. surv. gle pl
JEANNOT André, ch. train pl
LALINEC Yves, conduct. pl
Mme LAUCOURNET Marcelle, ch. surv. pl
Mme LUBERNE Germaine, ch. équip. contr. pl
MM. MEUNIER Roger, conduct. pl
MOUGIN Pierre, sous-ch. ligne
MULLER Henri, ch. train pl
PAQUIER André, ch. stat. pl
Mme PLASSON Réjane, ch. surv.
MM. ROBETTE Raymond, conduct.
ROUHAUD Rémy, ch. surv. pl
SCOTTÉE Jacques, ch. stat. pl
TOPEIN Diogène, ch. stat. pl
VERON Abel, conduct. pl

Service FR

- MM. DELAIR Louis, OQS pl mont. visit.
SPARTA Vincent, OQS pl mont. visit.

RÉSEAU ROUTIER

Service RM

- MM. BALLARD André, mach. rec.
BALLET Roger, mach. rec. pl
BOURG Jacques, mach. rec. pl
BRIEUC René, mach. rec. pl
COANT Théophile, ch. sect. pl
KERLOGOT Yves, ch. sect.
MARTIN André, mach. rec. pl
PARIS André, mach. rec. pl
POIRIER Henri, mach. rec. pl
POUPART André, mach. rec. pl
ROCACHER Gaston, mach. rec. pl
TAUPIN Louis, insp.

Service RT

- MM. BOURGOIN Robert, surv. stand. étab. pl
CANO Joseph, OQ pl menus.
CHABOT Robert, conduct. camion pl
LEMAIRE Marcel, OQ pl menus.
MOZZICONACCI François, surv. stand. étab.

Service RA

- M. MANES Jean, OP pl

SERVICES FINANCIERS

Service EC

- Mme RAISIN Monique, ch. sect. pl adm.

SERVICES D'APPROVISIONNEMENT

Direction M

- Mme CLOCHETTE Suzanne, ch. sect. pl adm.

SERVICES TECHNIQUES

Service TF

- MM. BARTHELEMY Armand, insp. adj.
NOE Maurice, OQS pl téléphones

Service TS

- M. CHARLES Henri, insp. pl

Service TB

- Mme BRUNEL Huguette, empl. bur. ple

JUIN 1975

PERSONNEL

Service PA

- M. HAUEUR Edmond, OP pl

Service P/CA

- M. FAIVRE Marc, ch. stat. pl

RÉSEAU FERRÉ

Service FE

- Mme BACHOLAS Marie, ch. surv.
Mme BUANEC Germaine, ch. surv.
Mme CHAUMEREUIL Fernande, ch. surv.
M. DOUAY Robert, ch. surv. pl
Mme DUSSART Jeanne, ch. surv.
MM. FÈVRE Raymond, insp. pl
GAGNEPAIN Guy, ch. stat.
GATELET André, cond. pl
GOINOT Jules, surv. rec. pl

Service FR

- MM. ÉMILE Raymond, OQ pl peintre voit.
PERRÉE Jean, contrem. visit.
PRESSOIR Georges, conduct. atelier pl

RÉSEAU ROUTIER

Service RM

- MM. BIDOT Roger, mach. rec. pl
CHARBONNEAU Gabriel, mach. rec. pl
CHARETON Yves, mach. rec. pl
DEGABRIEL Robert, mach. rec. pl
FONTAINE Désiré, ch. sect. dépôt
FOURCHAUD Gérard, mach. rec.
LAMAND Jean, mach. rec.
LESAUNIER Marcel, ch. sect.
L'HOMME Robert, contr. pl
LONGERIAS Claude, mach. rec.
LORMOIS Roger, mach. rec. pl
REY Léopold, contr. pl
VALLET André, mach. rec. pl

Service RT

- MM. CARDINAL Henri, contrem.
GUINSTRANGE Albert, OQS pl mécan. motor.
LINQUIER Jacques, insp.
MULLER Jean, distrib. pl
VERGNAUD André, OP pl



C'est dans un indéfectible climat de chaleur et d'amitié qu'est survenu le départ de M. Meizonnet, directeur du réseau routier (à droite sur notre photo), en présence d'une assistance très nombreuse venue des différents horizons de la Régie.

- Mme GONNIVIÈRE Henriette, ch. surv.
MM. HUGUENIN René, ch. train
LE GOFF Gabriel, sous-ch. ligne
LE TEURNIER Jean, ch. poste RER
LE THUAUT Emmanuel, surv. rec. pl
MIRAMONT Charles, sous-ch. ligne
PINEAU Charles, ag. contrôle pl
POIRON Lucienne, ch. surv. pl
MM. ROCHER André, surv. conduct. ascens. pl
THOMAS Jacques, ag. remplac. départ pl
THOMAS René, ch. train
VALLOIS Jean, ag. contrôle pl
VINCELET Marceau, sous-ch. termin. pl

Service RA

- MM. RIOU Roger, OP pl
ROBIN Maurice, OQS pl ferblantier

SERVICES TECHNIQUES

Service TF

- M. LAGANE Émile, contrem.

Service TS

- M. MALGLAIVE Charles, insp. pl

Service TB

- MM. BOUGUEREAU Paul, conduct. camion pl
LEROYER Fernand, OQS pl toupilleur

JOURNÉE MÉDICALE DE LA RATP



Pour la première fois une journée médicale a été organisée, le 13 mai 1975, par la direction du personnel.

Cette manifestation a eu lieu dans la grande salle de conférences de l'union internationale des chemins de fer, rue Jean Rey, à Paris. Elle a rassemblé plus de cent praticiens de la Régie : médecins et chirurgiens-dentistes de la médecine de soins, de la médecine du travail et de la médecine de contrôle représentant tout l'éventail des spécialités du service médical, ainsi que des praticiens conseils du contentieux et de la caisse de coordination. Elle a été animée par M. Marcq, directeur du personnel, assisté de ses collaborateurs, du médecin en chef et des médecins-chefs de la Régie.

M. Arasse, secrétaire général, a participé à la plus grande partie de cette réunion.

Après un exposé sur le plan d'entreprise et un débat sur l'organisation et le fonctionnement du service médical, plusieurs commu-

techniques les plus récentes se rapportant aux problèmes suivants :

- les antidiabétiques oraux par M. le Docteur Samama, endocrinologue,
- le dépistage des anomalies psychiques par M. le Docteur Cirilli, médecin-chef,



- l'usage des médicaments psychotropes dans les emplois de sécurité à la Régie,
- le point de vue d'un neuropsychiatre, par Mme Hakim,
- le point de vue d'un médecin du travail par M. Lerner.

A la suite de chaque communication, les questions posées ont montré tout l'intérêt que le corps médical portait à l'étude de ces problèmes délicats et importants.

M. Deschamps, directeur général adjoint, représentant M. Giraudet, directeur général, en a tiré les conclusions en soulignant toute l'importance que la direction attache aux questions médicales dans l'entreprise. Compte tenu des réactions très favorables des participants, d'autres journées médicales seront organisées ultérieurement.

DISTINCTIONS ordre de la courtoisie



Le 22 mai, à la salle Bataclan, cinq agents de la RATP, accompagnés de M. Igielnik du service des relations extérieures, ont reçu un diplôme de l'Ordre de la Courtoisie Française pour l'amabilité dont ils font preuve à l'égard des voyageurs.

De gauche à droite, Mmes Charlotte Chifflet, agent de contrôle en attachement au contrôle volant, Simone Maigret, chef surveillant en attachement à la station «La Motte Picquet-Grenelle»; MM. Bernard Neveu, machiniste receveur au dépôt de Créteil, Jean Le Jeune, machiniste receveur au dépôt de Fontenay-aux-Roses, Maurice Ajuelos, surveillant d'immeuble au siège de la RATP.

DU COTÉ DES ASSOCIATIONS

La section RATP de l'orphelinat des Chemins de Fer Français, fondation Flamand, a été déclarée à la Préfecture de Police de Paris, le 24 mars 1975 afin de porter dorénavant la dénomination orphelinat Paris RATP.

Cette nouvelle association est régie par la loi du 1^{er} juillet 1901 et le décret du 16 août 1901. Elle poursuivra, bien sûr, l'action engagée par l'orphelinat des Chemins de Fer Français qui est de venir en aide moralement et matériellement aux orphelins des membres participants.

U.S. METRO TRANSPORTS

TENNIS

Le tennis ou lawn tennis, jeu dérivé de notre courte paume dont il a conservé certains termes et la manière de compter, a été inventé en 1874 par le capitaine Wingfield. Introduit en France vers 1890, il correspond remarquablement au tempérament français et nous a valu de brillants succès internationaux. Chacun de nous a en mémoire les exploits devenus légendaires de nos quatre «mouquetiers» Borotra, Brugnon, Cochet, Lacoste, qui détiennent la Coupe Davis de 1927 à 1932.

Règles

S'adressant aux hommes comme aux femmes, pratiqué en simple et en double, le tennis se joue sur un terrain long de 23,77 m et large de 8,23 m pour le simple, 10,97 m pour le double, séparé par un filet dont la hauteur est de 0,915 m. Les surfaces classiques sont le gazon, la terre battue et le bois. Depuis quelques années, toutefois, les surfaces synthétiques connaissent un grand succès en raison du peu d'entretien qu'elles nécessitent. On joue avec une raquette et une balle unie sans couture. Un match se décompose en sets; une partie se dispute au «meilleur des trois ou cinq sets». Pour gagner un set, un joueur doit avoir remporté six jeux et compter deux jeux d'avance. Un jeu comporte un certain nombre de points : la marque est de 15 pour le premier, 30 pour le second, 40 pour le troisième et «jeu» pour le quatrième, à condition toujours qu'il y ait deux points de différence. Les principaux coups en tennis sont le service, le coup droit, le revers, le smash et le lob.

Principales compétitions :

La Coupe Davis, créée en 1900, se dispute par équipes nationales et constitue le véritable championnat du monde de la spécialité.

En dehors des grands tournois professionnels, les principaux tournois mondiaux se disputent à Wimbledon (Angleterre), Roland-Garros (France), Forest-Hills (États-Unis)...

A L'U.S.-MÉTRO

Responsables

Mme Vela, tél. 702.51.18
M. Coutant, tél. 702.53.18 d'avril à octobre

Entraînements

Le mercredi et le samedi :
Équipes premières.

École de tennis

Le mercredi après-midi :
— l'hiver sur le court couvert Bd de Reuilly
— l'été sur les courts du Parc des Sports de La Croix de Berny.

Entraîneurs

M. Hugon, professeur diplômé FFLT
Mlle Nathalie Fuchs (internationale)
M. et Mme Prigent, moniteurs diplômés FFLT

Cours particuliers groupés

M. et Mme Prigent, moniteurs diplômés FFLT

Installations

1 court (revêtement synthétique) Porte de Choisy
8 courts (terre battue) Parc des Sports de La Croix de Berny - 1, rue du Docteur Ténine - Antony
cours couverts : salle de Reuilly (1 court sur parquet); salle des Poissonniers (1 court sur synthétique); salle de la Porte de Choisy (1 court sur synthétique).

Meilleurs éléments

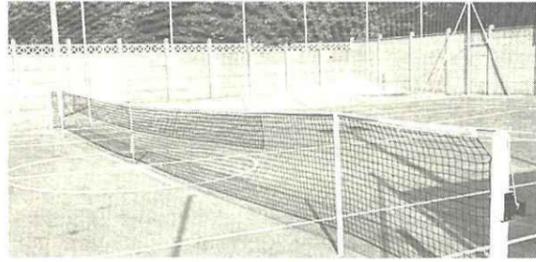
Nathalie Fuchs 3^e joueuse (classement international français).
Équipe Métro : Champions de France USCF 1975.

LA VIE DU CLUB

Le mercredi 25 juin a eu lieu, en présence du Président et des membres du Comité Directeur de l'USMT, l'inauguration des deux nouveaux courts (l'un couvert, l'autre à l'air libre) récemment mis en service au stade de la Porte de Choisy.

Ces réalisations concrètes, les premières depuis longtemps en matière d'infrastructure, ont été rendues possibles grâce aux efforts conjugués du Club, du Comité d'Entreprise et de la Régie.

Rappelons que les inscriptions pour l'attribution de tranches horaires peuvent être prises auprès de M. Martin, Trésorier de l'USMT, par lettre ou appel téléphonique (poste 1997).



Une vue du nouveau court extérieur « tout temps ».

Atelier photographique RATP - Tribaut

ÉCOLE TECHNIQUE

Succès sportifs remportés par les élèves de l'École Technique de la RATP, au cours de l'année scolaire 1974-1975 :

• Compétitions interécoles organisées par le SERVICE DE L'ANIMATION ET DE L'INSPECTION DE LA JEUNESSE ET DES SPORTS - E.F.P.P. - Écoles de Formation Professionnelle de Paris.

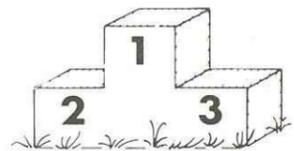
Football	
Catégorie juniors	RATP 3 ^e du Championnat
Hand-ball	
Catégorie cadets	RATP Champion de Paris
Volley-ball	
Catégorie cadets et juniors	RATP Champion de Paris
Cross d'ouverture	
Challenge du nombre	RATP remporte le Challenge
Cross sélection	
Catégorie juniors	RATP 1 ^{er} par équipe
Classement individuel	J.-L. Barrier, médaille d'or M. Schmitt, médaille d'argent
Natation	
Catégorie cadets	RATP 2 ^e par équipe
Catégorie juniors	RATP 2 ^e par équipe
Gymnastique	
Catégorie cadets	RATP 1 ^{er} par équipe
Catégorie juniors	RATP 1 ^{er} par équipe
Athlétisme	
Catégorie cadets	RATP 1 ^{er} par équipe
Catégorie juniors	RATP 5 ^e par équipe
Tennis de table	
Catégorie cadets	RATP 1 ^{er} par équipe
Catégorie juniors	RATP 1 ^{er} par équipe

• Compétitions organisées par le GROUPE D'ÉTUDE ET DE COORDINATION - GEC - pour la Formation Physique dans les Entreprises.

Hand-ball	
Catégorie cadets	RATP remporte le challenge
Cross	
Catégorie cadets	RATP 4 ^e par équipe
Catégorie juniors	RATP 3 ^e par équipe
Gymnastique	
Catégorie cadets	RATP 1 ^{er} par équipe
Catégorie juniors	RATP 1 ^{er} par équipe
Natation	
Catégorie juniors	RATP 1 ^{er} par équipe
Athlétisme	
Catégorie cadets	RATP 1 ^{er} par équipe
Catégorie juniors	RATP 1 ^{er} par équipe

au cours de cette dernière réunion, J.-L. Barrier, apprenti de 3^e année, bat le record du GEC, sur 3000 m :
— ancien record établi en 1964 : 9 mn 15 s
— nouveau record en 1975 : 9 mn 04 s

• Championnats d'athlétisme organisés par l'ASSOCIATION DU SPORT SCOLAIRE ET UNIVERSITAIRE - A.S.S.U. -
Championnat d'Académie, 5000 m, catégorie juniors :
J.-L. Barrier 2^e en 15 mn 27 s, Championnat de France, J.-L. Barrier finaliste.



SUR LE PODIUM

Les sportifs de l'École Technique

S'appliquant à mettre en pratique la célèbre maxime latine « mens sana in corpore sano » — un esprit sain dans un corps sain — les élèves de l'École Technique de la RATP ont établi au cours de l'année scolaire 1974-1975 un étonnant palmarès (voir notre encadré) qui en dit long à la fois sur l'excellent climat qui règne parmi eux et sur la qualité de l'encadrement.

Ils méritaient bien, collectivement, l'hommage symbolique de notre podium.



Les coupes gagnées en 1975 dans les différentes disciplines, présentées par les élèves qui les ont remportées.

M.-C. Denis-Debourse - Yves Le Roy - Philippe Bobin (Athlétisme)

Marie-Christine qui vient d'unir son destin à celui de Christian DENIS (à tous deux, nos meilleurs vœux de bonheur) vient d'ajouter un titre de championne de France de pentathlon (4414 points) à son palmarès. Sans une pluie lancinante qui lui coûta plus de cent points au saut en hauteur elle aurait pu faire franchir au record de France de la spécialité le seuil de la classe mondiale (plus de 4500 points) : rendez-vous est pris pour les épreuves de la Coupe d'Europe.

Yves LE ROY (7933 points) et Philippe BOBIN (7704 points), respectivement champion et vice-champion de France du décathlon, continuent leur ascension vers les sommets. Eux aussi ont payé un sérieux tribut à la pluie, mais leur confrontation réussie avec les meilleurs Américains du moment a démontré le bien-fondé des espoirs placés en eux à un an des Jeux Olympiques.

Si l'on ajoute à ce tableau d'honneur GEMISE-FAREAU, 5^e en seniors (7568 points) et GUENARD, 4^e en juniors (6726 points), force sera d'admettre que notre club est devenu sous la férule avisée de l'entraîneur national Christian DENIS une véritable pépinière de talents.

Y. Fraisse - J.-C. Coucardon (Aviron)

Après une bonne prestation aux Championnats Internationaux de France de Vichy, notre deux barré s'est affirmé comme un des meilleurs équipages français du moment en enlevant la 1^{re} place du match triangulaire Hollande - R.F.A. - France disputé sur les eaux du Bosbaan à Amsterdam.

Une semaine plus tard à Tours, les deux sociétaires de l'USMT remportaient un nouveau titre de Champion de France.

DE TOUT UN PEU



AVIRON

M. ROSSIGNOL
tél. 1968

5 titres pour nos rameurs aux Championnats d'Île-de-France :
— quatre de pointe dames : MASSIAS-KERVAREC, COLOGNI-GUENEAU
— deux barré dames : LALLEMANT-BOUQUET (3^e aux Championnats de France)
— skiff dames : Mlle SALMON (4^e aux Championnats de France)
— deux barré hommes : FRAISSE-COUCARDON
— pair oar : MENAGE-POINTIER (par ailleurs, vainqueurs de la Coupe de l'Avenir, compétition réservée aux espoirs)

Aux Championnats de France des jeunes, 3^e place de l'USMT en quatre de couple juniors filles.

Aux Championnats de France dames, 2^e place du Club en quatre de couple et quatre barré.



CANOE-KAYAK

M. Vandermeulen
tél. 1968
M. Launay
tél. 4507

Champions d'Île-de-France et sélectionnés pour les championnats nationaux :
C 1 slalom : SALAME
C 2 cadets slalom et descente : LEBORGNE-LETOUCHE (également vainqueurs de la Coupe Régionale des Eaux Vives)
K 1 cadette slalom : Mlle MANDRANGE
K 1 cadette descente : Mlle DECOURT



LUTTE

5, rue du Clos
75020 Paris

Jean-Michel BRUN devient Champion de France FSGT en gréco-romaine (90 kg).
En USCF le club se classe second.



FOOTBALL

F.F.F.
M. Robineau
tél. 1968

L'équipe première est qualifiée pour les demi-finales de la Coupe de Grenelle.
L'équipe réserve est Championne de Paris de 1^{re} division.



PENTATHLON MODERNE

M. Jarrot
tél. 1973
M. Lerouge
tél. 3243

Nos pentathlètes (COLLADANT, GUIGUET, GUEZENNEC, GAUDRY) ont réalisé une excellente performance en enlevant la deuxième place des Championnats de France de pentathlon moderne.
COLLADANT obtient, en outre, la deuxième place du classement individuel, GUIGUET se classant quatrième.

entre les lignes

RATP

RATP. Service des Relations Extérieures — Presse et Information
53 ter, Quai des Grands-Augustins, 75271 Paris Cedex 06
Tél. : 346-41-05 - 40-35 et 40-50
Directeur Fondateur : Michel Linon
Directeur de la Publication : Marcel Kopp
Rédacteur en chef : Sylvain Fournier
Rédactrice : Martine Pelletier
Secrétaire de Rédaction : Chantal Wagner
Mise en pages : Atelier DG
Photocomposition : Bussière A.G.
Imprimerie Mantaïse, 21, rue des Naffetières, 78200 Mantes-la-Ville

Ont aidé à la réalisation de ce numéro :
J. Barrau de Lorde, C. Bayard, H. Crouta, M.-C. Dassonville, M. Dubois, G. Gaillard, P. Guiho, J. Igielnik, A. Kerguene, D. Medjdouba.