

EN DIRECT AVEC... PIERRE GIRAUDET

Quels sont actuellement les objectifs de la RATP en ce qui concerne les transports en région parisienne ?

L'idée essentielle est que le voyageur existant ou potentiel de la RATP n'est pas unidirectionnel : il ne parcourt pas toujours le même trajet, même pour son travail, et a fortiori pour ses déplacements d'affaires et de loisirs. D'ailleurs une proportion notable de la population parisienne change de domicile et d'emploi chaque année.

un véritable réseau

C'est une idée simple mais c'est sur elle que s'articule toute la politique de la Régie. Elle débouche, en effet, sur une constatation essentielle : construire des lignes n'a pas de signification. Ce qu'il faut, c'est bâtir un système intégré de transport, un réseau. Construire un véritable réseau, cela veut dire que les différentes lignes doivent couvrir convenablement la Région Parisienne, permettre des correspondances et des intercommunications faciles, limiter les ruptures de charges dont la multiplication devient très rapidement dissuasive.

mieux connu

Ce système de transport doit être parfaitement connu des voyageurs ; il faut utiliser pour cela tous les moyens de communication possibles : presse, radio, téléphone, plans, dépliants... et perfectionner sans cesse l'information. Pour le métro, ce but est à notre portée, mais en ce qui concerne le réseau d'autobus nous sommes très loin d'une solution satisfaisante et, pour les déplacements utilisant plusieurs modes de transport, nous en sommes plus loin encore.

(suite p. 2)

LIAISON PCC METRO SUR TOUTES LES LIGNES avant la fin de l'année



Cliche Atelier Photographique RATP.

L'ensemble des lignes du métro urbain sera relié au Poste de Commande et de Contrôle Centralisés (PCC) d'ici la fin de l'année 1974. De ce poste, situé boulevard Bourdon, où le Chef de régulation est en liaison permanente avec les conducteurs est réalisé le contrôle automatique de la circulation des trains. (Lire notre photo-reportage en page 5)

LUXEMBOURG-CHATELET



Cliche Travaux Neufs RATP.

sommaire

- En page 2 ● Courrier des lecteurs
● En direct avec... Pierre Giraudet
● Au rendez-vous de l'histoire
- En page 3 ● Flash RATP
- En page 4 ● Assistantes sociales à la RATP
● Que faites-vous Monsieur Martinez ?
- En page 5 ● Le poste de commande et de contrôle centralisés du métro urbain
- En page 6 ● Distinctions — Nominations — Remerciements — Les œuvres à la RATP — Mots croisés — Départs à la retraite
- En page 7 ● Sports
- En page 8 ● Le métro régional dans la vallée de la Marne

tunnels en construction

La construction des tunnels entre la station « Luxembourg », terminus actuel de la ligne de Sceaux dans Paris, et la future station « Châtelet » du métro régional, a démarré au début de l'année 1974.

La section **Luxembourg-Châtelet** entièrement souterraine a une longueur de 2 km 600 ; elle comporte la construction sur 800 m environ, d'un tunnel à deux voies sous le boulevard Saint-Michel et la réalisation de deux tunnels à une voie sur 1 800 m, entre le boulevard Saint-Germain et « Châtelet ».

En raison de conditions géologiques difficiles, de la densité des immeubles et du passage sous la Seine, il est nécessaire de traiter systématiquement les terrains avant de réaliser les tunnels.

La station « Luxembourg » maintenue à son emplacement actuel sera l'objet d'aménagements importants.

COURRIER DES LECTEURS



Modes de Transport nouveaux

Vous parlez beaucoup de moyens de transport comme « TRAX, HYPERBUS, AEROPAR » qui remplaceront certainement les autobus ? Quel avenir auront ces autobus, ainsi que tous les machinistes qui eux aussi se trouveront dans un avenir réformé étant donné que ces nouveaux moyens de transport sont automatisés.

M. CROSNIER

Les modes de transport nouveaux, comme vous avez pu le lire dans l'interview de M. Patin, répondent à des besoins que ne peuvent assurer des transports plus classiques. Il s'agit de compléter ces modes, mais non de les remplacer, et c'est la raison pour laquelle la Régie s'applique continuellement à moderniser ses réseaux de métro et d'autobus.

Abribus

Qui décide de l'emplacement des abris aux arrêts d'autobus ? Ainsi au boulevard Ornano il y a un abri au dernier arrêt, où personne ne monte, par contre place des Peupliers, face à l'hôpital, il n'y en a pas. Pourquoi ne pas commencer par les plus utiles ?

M. LECUTIER

La Régie n'est pas seule concernée par le choix de ces abris. La SO-PACT (Société de Publicité des abribus et des cabines téléphoniques) détermine, dans la majeure partie des cas, les emplacements et les décisions sont prises d'un commun accord entre les représentants de la Régie, de la Police, de la voirie et de l'Aménagement Urbain.

En outre, de nombreux impératifs conditionnent ce choix, en fonction de la distance, des ouvrages en sous-sol, en particulier les problèmes de câbles électriques.

Qui dit mieux ?

Entré à la CGO en 1910 comme relayer au Dépôt de Jemmapes, j'ai été muté successivement dans différents dépôts. Mobilisé en 1914, j'ai repris mon service en août 1919 au Dépôt de Bastille, puis Bagnole, et enfin Lagny. J'ai pris ma retraite en mai 1951, après 40 ans et 10 mois de service.

M. MATHON

Entré en 1925 au métro, j'ai travaillé 30 ans à la Compagnie. Affecté à la ligne 10 puis 5, j'ai roulé pendant 9 ans. En 1937, j'étais comme chef de train à transporter des milliers de voyageurs, j'ai connu le matériel à pousoirs, nous étions 4 agents pour un train. Avec mes nombreux voyages, je peux dire que le métro de Paris est un des mieux. Je suis né en même temps que la ligne 1 Étoile - Gare de Lyon, et j'ai pris ma retraite en 1955, le temps passe vite, et je garde de bons souvenirs de cette époque !

M. LIDONE

Entré à la CGO en 1921, je débute comme receveur au Dépôt Lebrun, contrôleur en 1922, Chef Contrôleur en 24 et enfin sous-inspecteur en 1932.

M. POLONAIS

C'est en 1908 que je fus convoqué au bureau de M. Demevault pour satisfaire à mon premier examen de contrôle de route.

J'ai connu le Paris de 1900 et c'est avec une profonde émotion que j'évoque l'année du « Froufrou » et de mes 19 ans.

Et nous voilà déjà en 1974.

M. MARTINET

EN DIRECT AVEC... PIERRE GIRAUDET

(suite de la p. 1)

une certaine unité

Pour que ce système de transport forme un réseau, il doit présenter une certaine unité : unité dans la conception, l'exploitation et la signalisation, rationalisation des correspondances. Il faut, en outre, tendre vers un système de tarification unifiée, simple, qui permette de passer aisément d'un mode à un autre. C'est un objectif que nous poursuivons en commun avec la SNCF qui partage nos préoccupations et avec laquelle nous travaillons en parfaite coopération.



Ces projets ont-ils une chance de voir le jour ?

La constitution de ce réseau intégré de transport est le seul moyen pour les transports collectifs, d'offrir un meilleur service aux usagers et de les dissuader d'utiliser la voiture individuelle. Et ce n'est pas simplement une vue théorique : nous sommes, en effet, déjà engagés dans la réalisation pratique d'un certain nombre d'actions qui déboucheront sur la constitution d'un véritable réseau parisien.

un métro qui vieillit bien

Le métro urbain constitue un réseau maillé bien connu des

voyageurs, avec un système de tarification simple. Mais si nous n'y prenons garde, la qualité du service offert pourrait se dégrader, ceci pour différentes raisons.

- les installations vieillissent, le matériel roulant aussi.
- l'agglomération parisienne s'est accrue tandis que le métro urbain lui ne s'est étendu que dans une faible mesure. C'est donc un problème de couverture de toute la partie dense de l'agglomération qui se pose.
- les échanges avec la banlieue augmentent et la qualité des correspondances avec les réseaux de banlieue est généralement très inférieure à celle des correspondances entre les lignes de métro elles-mêmes.

Pour toutes ces raisons, il faut améliorer, rénover, et étendre le métro urbain. Dans ce but nous avons entrepris des actions très concrètes.

rénovation

La rénovation du matériel roulant, pour rendre les rames plus modernes et plus confortables et permettre d'en accroître la fréquence, s'accélère.

Après avoir engagé la rénovation d'une ligne tous les deux ans, nous sommes passés à une ligne par an. Les améliorations apportées par les départs programmés et le pilotage automatique ont permis de réduire les intervalles entre les rames de 2 mn à 1,30 mn. De nouveaux systèmes de signalisation, à l'étude, devraient permettre de réduire de 90 à 80 secondes ces intervalles. La capacité de transport augmentera en proportion.

Par ailleurs, le réaménagement des stations, des couloirs et des salles de billets devrait s'achever en 1980.

Nous offrirons donc aux Parisiens dès 1980, un métro urbain entièrement rénové, quant à ces installations et à son matériel roulant, et offrant une capacité de transport telle, que la conges-

tion constatée actuellement aux heures de pointe aura pour l'essentiel disparu. Dans le même temps nous aurons partiellement réalisé un programme considérable d'extension de ce même réseau en banlieue.



extension en banlieue

Après l'extension de la ligne 8 qui desservira en septembre 1974 Créteil-Préfecture, nous avons entrepris dès 1973 le prolongement de la ligne 13, vers Saint-Denis et de la ligne 14, vers Châtillon puis plus tard Clamart. Le Comité Interministériel du 6 décembre 1973 a décidé de prolonger en banlieue quatre nouvelles lignes : la ligne 13 bis vers Gennevilliers, la ligne 7 au nord vers la Courneuve et au sud vers Villejuif, la ligne 11 vers Bobigny. Les travaux d'extension de la ligne 13 bis seront entrepris dès la fin 1974. Les prolongements de la ligne 7 au nord, vers la Courneuve, au sud, vers Villejuif, devront être entrepris respectivement en 75 et 76, et celui de la ligne 11 vers Bobigny en 76 également.

En 80, les prolongements du métro en proche banlieue seront soit réalisés, soit largement engagés. Nous nous efforcerons de réaliser pour la même date, un vaste programme d'établissement de terminus, d'autobus et de parcs automobiles dans les futurs terminus de banlieue.

(suite p. 8)

AU RENDEZ-VOUS DE L'HISTOIRE

Au XI^e et XII^e siècles la France connaît une renaissance économique. Paris s'étend et l'on y construit de nombreux monuments religieux, en particulier Notre-Dame. Sous Philippe-Auguste, Paris prend le titre de Capitale.

DE PHILIPPE-AUGUSTE A SAINT-LOUIS

L'œuvre majeure de Philippe-Auguste est certainement la réalisation d'une enceinte autour de la capitale. La défense de Paris n'est assurée que par la Seine et les forteresses du Grand Châtelet et du Petit Pont.

Dans ces conditions, la rive droite commerçante et riche, est une proie facile pour un éventuel agresseur. Philippe-Auguste va

incorporer le quartier de la rive droite à Paris en lui fixant un cadre, matérialisé par une enceinte, qui sera terminée en 1190.

Il faut protéger 50 000 ou 60 000 habitants (120 000 selon certains auteurs) sur la rive droite. Mais l'enceinte est prévue large et englobe des terres sans habitations, des prés, des vignobles, des enclos. Elle est flanquée, à l'Ouest, à son départ de la Seine, d'un château fort. C'est le premier Louvre qui évoque le souvenir d'un chenil de louvetiers.

L'enceinte de Philippe-Auguste, avec près de quatre-vingts tours et une longueur totale de six kilomètres, porte la superficie de Paris à 280 hectares environ.

Création de l'Université

Dans le même temps, les étudiants, à l'étroit dans la cité se répandent sur la rive gauche. Les

cours sont donnés sur la colline Sainte-Geneviève dans les prés ou dans les granges souvent louées, à frais communs, par les maîtres et les élèves. L'enseignement des professeurs parisiens, fort réputé, attire beaucoup d'étudiants tant français qu'étrangers. Les écoles de Paris comptent alors plus de 20 000 étudiants. Elles sont réunies en 1200, en une Université à laquelle Philippe-Auguste accorde des privilèges sous l'autorité papale. Il fixe également un cadre géographique à cette Université en la clôturant, en 1210, d'une enceinte qui complète celle de la rive droite et qui englobe la totalité de l'abbaye Sainte-Geneviève, mais délaisse celles de Saint-Germain-des-Près, de Saint-Victor et le bourg Saint-Marcel.

Dès ce moment on peut nettement distinguer trois parties dans la ville : la cité, le quartier d'Outre Petit-Pont (rive droite), le quartier

d'Outre Grand-Pont (rive gauche), avec des caractères si différents que la ville en porte encore la trace visible aujourd'hui quant on va des Halles à la Sorbonne.

L'époque de Saint-Louis

Grâce à Philippe-Auguste, Paris a pris son grand départ. Mais Saint-Louis apportera également une contribution notable à la grandeur de la Capitale. Il fait édifier la Sainte-Chapelle, chef-d'œuvre de l'art gothique dû à Pierre de Montreuil (ou de Montereau) qui, à la suite de Jean de Chelles, dirige aussi les travaux de Notre-Dame.

Saint-Louis favorise la fondation par son chapelain, Robert de Sorbon, d'un collège de Théologie (1253) plus tard appelé la Sorbonne. Il construit l'hospice des Quinze-Vingts, rue Saint-Honoré — ce n'est que plus tard que cet

hôpital sera transféré rue de Charonton — et agrandit l'Hôtel-Dieu. Sous son règne, les Halles s'augmentent de trois nouveaux bâtiments, auxquels en 1284, on adjoint la grande foire de Saint-Germain. Les célèbres Templiers assèchent le Marais, jusqu'ici délaissé, et le lotissent, de Saint-Gervais à Belleville. Leur richesse est immense et ils deviennent les prêteurs du roi, ce qui causera leur perte. Ils demeurent sur leur domaine, dans la forteresse du Temple protégée par un mur de 8 m de hauteur.

Enfin, Saint-Louis crée l'institution municipale des échevins (1260) dont le chef appelé Prevôt de Paris jouera à travers les âges un très grand rôle dans l'administration et le développement de la capitale.

J.I

(à suivre)

Paris et ses transports



quoi de neuf dans le métro?

20 mars

Modification du service du personnel dans 10 stations de correspondance. Ces stations sont désormais placées sous la responsabilité d'un seul chef de station dont le poste de travail est transféré dans la salle de distribution des billets.

27 mars

Mise en service des départs programmés sur la ligne 8 « Balard-Créteil ».

3 avril 1974

174 stations nominales (sur 266) sont équipées de lecteurs magnétiques.

Juillet

En un mois équipement total de la ligne 6 « Nation-Charles de Gaulle-Étoile » par Denfert-Rochereau avec du nouveau matériel sur pneus.

métro et archéologie

Avant le début des travaux de terrassement de la station « Châtelet » du métro régional une fouille de sauvetage archéologique a été entreprise dans le secteur du square des Innocents. Elle a permis de mettre à jour plusieurs sarcophages dont les plus anciens remontent à l'époque mérovingienne. On a également retrouvé le soubassement d'une partie des murs de l'église des Saints-Innocents construite au XII^e siècle et démolie en 1787.



Cliché Travaux Neufs RATP

le point sur les travaux

11 février

Mise en service du nouvel accès reliant la salle des billets de la station « Carrefour Pleyel » de la ligne 13 à la nouvelle tour Paris-Pleyel.

4 mars

Les travaux de génie civil de la station « Champs-Élysées - Clémenceau » de la ligne 13 sont terminés. La mise en service du prolongement de la ligne jusqu'à cette station est prévue pour mars 1975.

20 mars

Fin du forage par la machine Robbins du tunnel nord du métro régional entre le boulevard de la Bastille et la station « Gare de Lyon ». Ainsi est achevé le tunnel nord à une voie entre « Châtelet » et « Gare de Lyon ».

Février-mars

Remise à l'exploitation de 3 nouveaux escaliers mécaniques aux stations « Porte Dorée », « Mairie d'Issy » et « Saint-Lazare ».

livre d'or

6 mars

Sept élèves de 3^e année de l'École Nationale des Ponts et Chaussées sont reçus par la RATP. Après avoir assisté à des exposés sur les techniques modernes d'exploitation du métro et des autobus, ils ont visité le PCC de Bourdon et le chantier de construction du métro régional entre la Bourse et Châtelet.

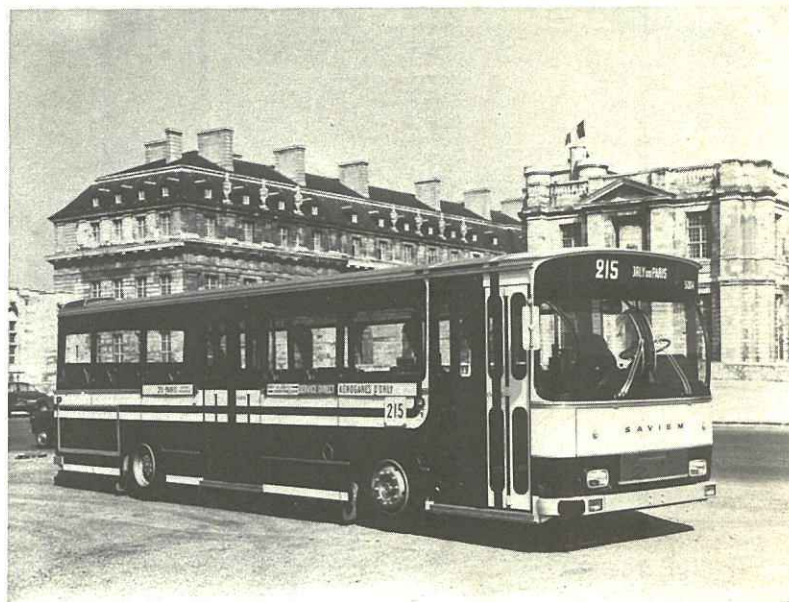
28 mars

Après avoir été accueilli par M. ARASSE, secrétaire général, M. KHODABANDEH, directeur général de la construction et de l'urbanisme de la ville de Téhéran, effectuée la visite de différents chantiers du tronçon central du métro régional avec M. SIMON-PIETRI, adjoint au directeur des travaux neufs.

11 au 12 avril

La RATP a reçu M. CIRENEI, directeur général des transports de Milan (ATM) accompagné de M. BRUSCHI, administrateur, et de trois collaborateurs. Durant ces deux journées les visiteurs ont rencontré M. BELIN, président du conseil d'administration, M. GIRAUDET, directeur général, ainsi que plusieurs directeurs de la Régie et se sont rendus au PCC Bourdon et sur différents chantiers de construction du métro régional.

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



1^{er} mars

Neuf nouveaux couloirs de circulation totalisant plus de 6 km ont été mis en service dans les Hauts-de-Seine. Le kilométrage total des couloirs de banlieue est ainsi porté à 9 km (plus de 75 km dans Paris).

24 mars

Un service spécial d'autobus dessert le Parc de Bagatelle à partir du Pont-de-Neuilly (métro) les après-midi des dimanches et jours de fête de 13 h 30 à 19 h 30.

3 avril

La ligne 46 « Gare du Nord - Saint-Mandé » (Demi-Lune, Parc Zoologique) est prolongée jusqu'au parc floral du Bois de Vincennes les après-midi des mercredis, samedis, dimanches et fêtes.

17 avril

Mise en service de la nouvelle gare routière de Montparnasse. Le regroupement des terminus des lignes d'autobus à proximité immédiate des accès du métro et de la gare SNCF facilite les correspondances.

A cette occasion, diffusion d'un dépliant sur la desserte du secteur par autobus.

mars-avril

Les premiers autobus à moteur arrière E 110 Saviem ont été reçus fin mars. Des voitures PR 100 Berliet, également à moteur arrière, ont été livrées courant avril au service du matériel roulant.

présence de la ratp



Cliché Atelier Photographique RATP

Parc des Expositions de la Porte de Versailles

Lors du Salon de l'Agriculture (3 au 10 mars) et de la Foire de Paris (27 avril - 12 mai), le service commercial a organisé l'accueil des visiteurs au pavillon RATP situé dans l'enceinte du Parc des Expositions. Ce centre d'information tenu par des agents du réseau routier a rencontré un vif succès auprès du public.

Palais des Congrès du Centre International de Paris à la Porte Maillot.

Participation du service des relations extérieures RATP au 1^{er} salon international des matériels, des techniques modernes et de l'environnement social pour l'aide à la réadaptation (27 au 31 mars).

Foire internationale de Lille

La Foire internationale de Lille 1974 qui s'est déroulée du 12 au 22 avril, avait cette année pour thème les transports et principalement les transports urbains. Dans le cadre de cette manifestation, le stand RATP conçu par le service des relations extérieures et aménagé par l'atelier des maquettes du service NA, présentait les aspects les plus modernes des réseaux de métro et d'autobus parisiens ainsi que les recherches effectuées dans le domaine des transports nouveaux.

Noisy-le-Grand (Seine-Saint-Denis)

Lors d'une exposition organisée par l'Établissement public de la ville nouvelle de Marne-la-Vallée et la mairie de Noisy-le-Grand, présentation par le service des relations extérieures d'une maquette, du tracé de la ligne du métro régional devant desservir la Ville nouvelle à partir

UITP union internationale des transports publics



Cliché Atelier Photographique RATP

La commission internationale pour l'étude des autobus et la sous-commission de la standardisation des autobus se sont réunies à Paris les 4 et 5 avril aux Grands Augustins. A l'occasion de ces réunions, les participants venus de Barcelone, Bruxelles, Genève, Edimbourg, Hambourg, Rotterdam, Stockholm et Moscou ont assisté à une présentation du système ARAMIS, nouveau mode de transport urbain en commun d'au

LELOUCH DANS LE METRO



« Toute une vie », c'est le titre du nouveau film de Claude Lelouch, dont les acteurs principaux sont Marthe Keller et Judith Magre.

Une des séquences de ce film a été tournée à l'un des accès de la station Porte Dauphine, l'un des derniers à être encore équipé d'une toiture en forme de libellule de style « Art nouveau 1900 » de Hector Guimard.

Les assistantes sociales de la RATP viennent en aide, chaque année, à plusieurs milliers de personnes parmi le personnel en activité ou retraité de la Régie. Elles font partie du groupement affaires sociales de la direction du personnel qui s'occupe aussi des

prêts et du logement, du placement des retraités et des obsèques. Nous vous présentons aujourd'hui les informations recueillies auprès de deux des 18 assistantes sociales. Nous évoquerons les autres activités dans un prochain numéro.



Marguerite Jesson

« Chaque assistante sociale exerce son activité dans un secteur géographique déterminé en fonction du nombre d'agents qui y sont domiciliés. Paris est partagé en 3 secteurs et la banlieue en comporte 14.

Du lundi au vendredi, le matin et l'après-midi, ainsi que le samedi matin, les assistantes sociales assurent une permanence à la station médicale du 191, rue de Bercy, Paris 12^e. Une permanence hebdomadaire d'une journée est assurée à l'école technique. »

Quel est votre rôle ?

« Les assistantes sociales sont tenues au secret professionnel,

on peut donc s'adresser à elles en toute confiance. Nos interventions sont empreintes de la plus grande discrétion et tiennent compte du droit de chacun à diriger ses propres affaires. Notre rôle consiste à conseiller et à aider ceux qui ont recours à nous mais en aucun cas nous n'imposons notre point de vue. Si les familles en expriment le désir nous nous rendons à domicile. »

« Nous pouvons contribuer à résoudre les problèmes d'ordre personnel ou familial, liés ou non à l'activité professionnelle. Notre domaine d'activité n'est pas strictement limité : le service à rendre aux familles constitue le critère essentiel de notre action. Nous effectuons notamment des démarches pour le compte des agents auprès des organismes sociaux publics ou privés, extérieurs à la Régie, avec lesquels nous sommes en constantes relations pour tout ce qui concourt à l'entraide sociale. »

Quelle aide pouvez-vous apporter en cas de maladie ?

« En cas de maladie ou d'hospitalisation, les assistantes peuvent contribuer à régler les problèmes qui se posent au foyer des agents. Ensuite nous pouvons intervenir pour faciliter les prises en charge d'admission dans une maison de repos ou un établissement spé-

cialisé et aussi proposer un établissement. Dans tous les cas, nous nous chargeons des formalités entre l'établissement de soins, les médecins de la Régie et l'établissement de repos concerné. »



Claude Hegoburu

« Les futures et les jeunes marmans peuvent également obtenir le concours d'une assistante pour régler leurs problèmes familiaux. L'aide d'une assistante peut encore être sollicitée pour effectuer, en liaison avec la Caisse de coordination aux assurances sociales, un placement d'enfant dans un établissement spécialisé. »

Quels sont les autres cas où vous pouvez venir en aide aux familles ?

« Dans le domaine de l'aide matérielle, il convient de rappeler que par l'intermédiaire des assistantes la Régie accorde, sous forme de participation, des secours pour l'emploi d'aide familiale ou de femme de ménage. Ces secours sont destinés à aider les familles qui, sur avis médical, font appel aux services d'une aide familiale ou d'une femme de ménage en vue de seconder la mère de famille ou de la suppléer en raison de son état de santé ou par suite d'accouchement.

Le montant de ces secours est fixé suivant les règles adoptées par la caisse centrale d'allocations familiales en tenant compte du nombre d'enfants à charge et des ressources du foyer. »

« Les assistantes sociales sont fréquemment consultées par les agents ayant des difficultés pour équilibrer leur budget familial.

Dans des cas exceptionnels, des secours à caractère social sont accordés pour difficultés financières. Ces secours, destinés à faire face à des situations très critiques sont attribués lorsqu'il n'est pas possible de recourir aux autres formes d'aide ou qu'elles se révèlent inefficaces. Ces secours sont accordés sur proposition de l'assistante sociale par le directeur général. »

QUE FAITES-VOUS MONSIEUR MARTINEZ ?

Le matériel RATP a la vie longue. Lorsqu'il est réformé, il lui arrive bien souvent de connaître de multiples tribulations. RATP Informations s'est rendu au Service d'approvisionnement, rue Championnet et a demandé à M. Martinez, responsable des ventes de vieilles matières de nous parler de ses activités.

En quoi consiste la vente des vieilles matières ?

Les vieilles matières et fournitures, sous-produits de l'activité régulière de tous les services de la Régie, qui présentent une valeur commerciale résiduelle sont vendues ici, à la section MA. Il s'agit surtout de la vente de marchandises et matériels réformés.

Que vendez-vous ?

Des marchandises extrêmement variées, qui vont des vieilles ferrailles aux machines à écrire. Il s'agit de remorques et motrices du métropolitain, d'autobus, de voitures de tourisme et de camionnettes, de rails, de vieux métaux ferreux et non ferreux, de pneumatiques, de vieux papiers, d'huiles de récupération, de machines-outils, de meubles usagés, de machines à écrire, d'abris, etc... La section a même été chargée de surveiller la démolition des sous-stations du métropolitain et d'assurer la vente des éléments récupérables.

Certains matériels, comme les autobus, peuvent encore servir. Ils sont vendus, dans la mesure du possible, au remploi, c'est-à-dire que les acheteurs peuvent les utiliser à certaines fins.

Qui achète ce matériel ?

Nous vendons nos vieilles matières à un public assez diversifié.

Les vieilles ferrailles, les huiles de récupération, les pneumatiques, etc... sont vendus à des spécialistes.

En revanche, pour les autobus, nous avons les acheteurs les plus divers : particuliers, entreprises de travaux publics, municipalités, commerçants, industriels. Dans la plupart des cas, ils acquièrent un ou plusieurs véhicules à titre de remploi soit pour le transport du personnel, soit à des fins publicitaires, après accord du régisseur de publicité de la Régie. La municipalité de Chamonix par exemple a acheté 3 autobus pour faire la navette entre la station et les chalets.

On peut citer des utilisations originales : bibliobus, crêperie, frierie, restaurant, etc...

Beaucoup de jeunes viennent nous voir avant la période des grandes vacances pour acheter un autobus ; ils le transforment un peu pour faire des randonnées en groupe.

Certains particuliers achètent un ou plusieurs autobus afin de les utiliser comme bungalow ou comme abri dans un jardin.

Il faut signaler en outre que les machines à écrire sont souvent très demandées par le personnel ; d'autre part, des spécialistes de machines à écrire viennent nous acheter des vieilles machines sur lesquelles ils récupèrent des pièces détachées, telles que des tabulateurs, des touches, etc...



Combien coûte un autobus réformé ?

Nous sommes sans cesse tenu d'avoir une information permanente sur le cours des métaux, afin de surveiller les tendances économiques, et établir des estimations avant le lancement des appels d'offres. Pour les métaux non ferreux les prix ont doublés en un an ; pour les métaux ferreux une hausse de 10 % en moyenne par semestre est constatée.

Nous vendons les autobus au bout de 12 et 13 ans, ils sont bien amortis. L'autobus est vendu au poids, il fait à peu près 20 tonnes ce qui fait environ 7 000 F. Nous trouvons quelques particuliers

qui achètent ces autobus afin de les transformer en restaurant. Juin est l'époque propice pour la vente des autobus.

Où centralise-t-on ces vieilles matières ?

Le dépôt des autobus se trouve à Gonesse. Pour les moteurs et outillages, il est situé à Pantin-Courtois.

Pour les voitures le problème est différent : nous ne disposons pas chaque année de centaines de voitures à vendre, loin de là, étant donné que sur le réseau nous avons encore des voitures de 1930. Les voitures sont vendues par lots et au poids : on lance

des appels d'offres aux spécialistes. Les ferrailleurs sont souvent en rapport avec nous pour la démolition des rails, et des voitures : nous les sélectionnons après enquête et par catégorie de ferrailleurs. Il est nécessaire de respecter des délais et une garantie de sécurité en cas d'enlèvement sur les chantiers par exemple.

Le petit matériel, telles que les pinces à obliterer, les portes, les banquettes de 2^e classe à lattes, est très demandé, spécialement par les femmes et les collectionneurs. Cela sert de gadgets.

Certains véhicules ne sont-ils pas cédés à des musées ?

En effet, il existe un musée géré par l'Association Métropolitaine des Transports Urbains et Inter-Régionaux (l'AMTUIR), rassemblant différents types de voitures : autobus, motrices et remorques qui sont fournis gratuitement par la Régie.

Avez-vous certains clients comme des organismes sociaux ou des œuvres philanthropiques ?

Oui, nous fournissons du matériel à très bas prix, que nous essayons au maximum de remettre en état, pour les Centres d'aide aux enfants handicapés, les œuvres de jeunes par exemple.

Que pensez-vous de votre métier ?

Je le trouve à la fois passionnant et surtout très diversifié. Mais il ne faut pas oublier que c'est un métier de spécialiste, qui exige les mêmes qualités que le métier d'acheteur : c'est-à-dire, un sens de la négociation, une honnêteté, et beaucoup de dynamisme.

Interview de Brigitte Garin

REPORTAGE

LE POSTE DE COMMANDE ET DE CONTROLE CENTRALISES DU METRO URBAIN

le point de vue de l'exploitant

Avant 1967, sur l'ensemble du réseau, l'augmentation du trafic aux heures de pointe ne cessait de provoquer des retards de plus en plus importants, dus notamment à des stationnements trop longs dans certaines stations à fort trafic, ainsi qu'aux répercussions d'incidents d'exploita-

tion. Par exemple, sur la ligne 1 « Château de Vincennes-Pont de Neuilly » le retard moyen, par jour ouvrable, était de 22 mn en décembre 1966. Ces retards correspondaient en fait à une sensible baisse de la capacité de transport, donc à une diminution du confort, de la rapidité et de la sécurité.

exploitation difficile

Les moyens décentralisés dont disposaient les agents de l'exploitation ne permettaient pas de maintenir la régularité du service. Le gradé chargé de diriger un incident était mal renseigné en raison de la saturation des lignes téléphoniques; la retrans-

mission des dépêches qui passait par l'intermédiaire du chef de station ne fonctionnait pas de façon satisfaisante. De plus, la structure de l'exploitation, divisée en deux services différents, n'était pas adaptée aux difficiles problèmes à résoudre.

incident : retard

L'établissement d'un service provisoire nécessitait l'envoi à pied d'œuvre d'un gradé, ce qui posait de nombreux problèmes aux heures d'affluence. Par ailleurs, les dépêches concernant l'alimentation en courant de traction étaient acheminées dans des conditions critiquables et le système des avertisseurs d'alarme ne réunissait pas les conditions de sécurité désirée. On ne comptait plus les évacuations de trains effectuées dans des zones alimentées sans avertisseur d'alarme. Les moyens de coupure du

courant étaient dérisoires et un conducteur devait abandonner son train, parfois parcourir une distance appréciable dans le tunnel pour trouver un rupteur d'alarme.

Le métro courait à la catastrophe, tant sur le plan de l'efficacité que sur celui de la sécurité. Les règlements en vigueur étaient complètement périmés.

La lenteur des moyens d'information et d'intervention constituait un obstacle majeur à l'efficacité des agents de l'exploitation.

● surveiller le mouvement des trains pour en saisir les irrégularités et les corriger

● vérifier la position des appareils de voie

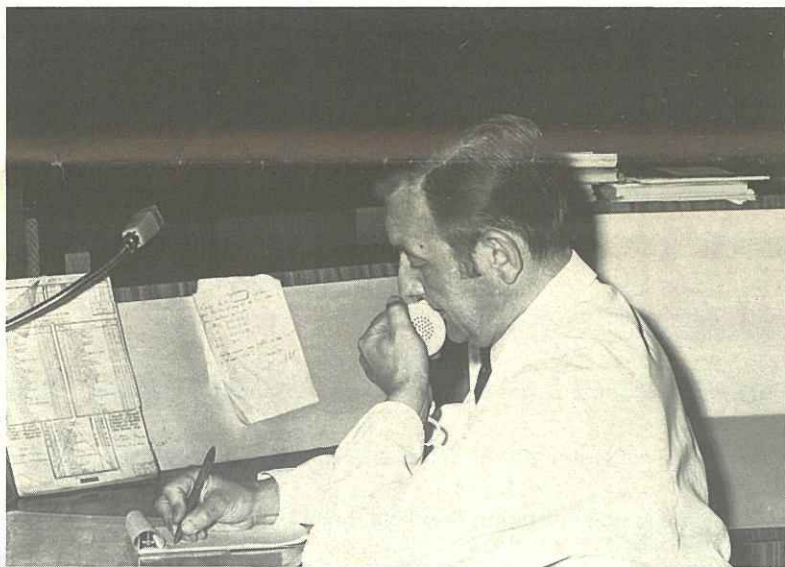
● contrôler l'indication d'un signal de manœuvre. Ils disposaient par ailleurs d'un « self-service » traction permettant la commande à distance de la coupure du courant sur toute la ligne ou dans une section. Il leur était possible de réalimenter une sous-section en conservant le fonctionnement des avertisseurs d'alarme.

automatismes

Ils étaient aidés d'automatismes : *machines-programmes* pour la mise en ligne des trains et la régulation d'horaire et d'intervalle. Ils pouvaient également commander à distance les services provisoires.



Machines-programmes pour la régulation automatique du dégarage, de l'horaire et de l'intervalle des trains.



service amélioré

Depuis 1967, 10 autres lignes ont été équipées et bientôt tout le réseau le sera. Bien sûr, la technologie a beaucoup évolué depuis 1967 et la logique intégrée a remplacé la logique câblée : les ordinateurs sont maintenant largement utilisés.

Le PCC a été l'élément clé de toutes les opérations ayant pour but d'augmenter la capacité de transport, objectif primordial de la Régie. Citons en particulier :

● les départs programmés qui permettent de maîtriser les temps de stationnement dans les stations à fort trafic et d'augmenter le nombre de trains aux heures d'affluence,

● le pilotage automatique qui assure l'indispensable régularité de marche, aux heures d'affluence, et qui sera progressivement généralisé.

Le PCC permettra enfin de mettre en œuvre une signalisation plus performante et de réaliser des intervalles minimaux inférieurs à 80 secondes.



Gestion par ordinateur.

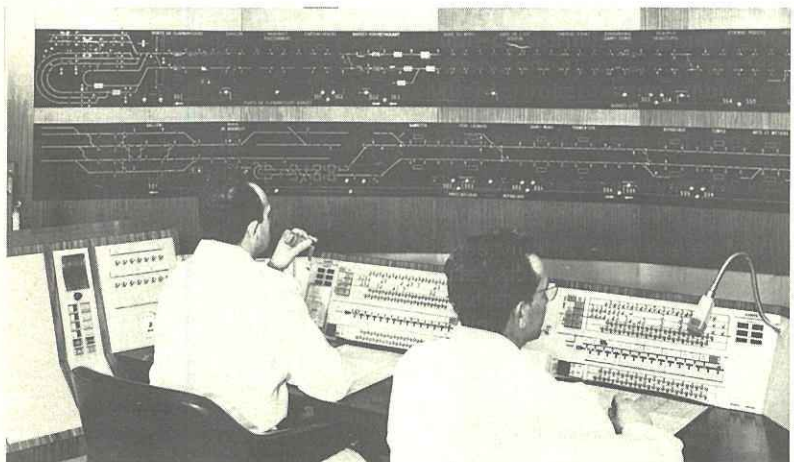
Bien qu'un effort reste à faire dans le domaine de l'information des stations lors des incidents d'exploitation, le PCC est un outil de travail qui permet aux exploitants de savoir, de comprendre et d'agir.

téléphone haute fréquence

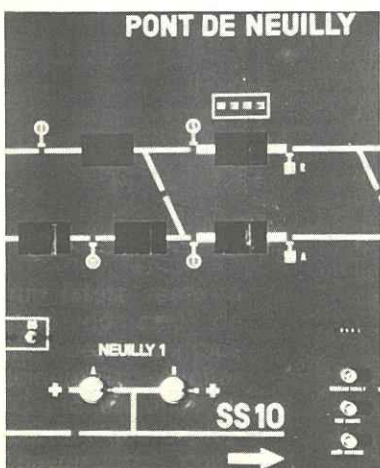
Mais surtout, ils découvraient l'extraordinaire assistance du téléphone haute fréquence, qui permet au chef de régulation de converser avec les conducteurs. Des liaisons téléphoniques directes assurent l'efficacité de la transmission des informations.

Les résultats furent remarquables. Dès décembre 1967, le retard moyen qui était, rappelons-le de 22 mn en 1966, passait à 2 mn 30, ce qui correspondait à une augmentation importante de la capacité de transport qui, pour la première fois, atteignait presque la capacité théorique.

Téléphone haute fréquence.



Pupitre de commande et tableaux de contrôle optique.



Détail du tableau

un poste central

Pour modifier complètement la situation, il fallait disposer, dans un poste central, de liaisons rapides avec la ligne et de moyens de télétransmission permettant d'intervenir à distance.

Le 15 juin 1967, le PCC de la ligne 1 « Vincennes-Neuilly » était mis en service. Pour la première fois, les exploitants, réunis dans un service unique, pouvaient sur un tableau de contrôle

Cliché Atelier Photographique RATP

Cliché Atelier Photographique RATP

DISTINCTIONS

Ordre de la Courtoisie Française



Six agents de la RATP ont reçu un diplôme de l'Ordre de la Courtoisie Française, pour leur amabilité à l'égard des voyageurs.

« RATP Informations » est heureux de les citer dans cette rubrique.

Pour le réseau ferré,
Mme DESNOUS, chef surveillante à Vavin
Mme DELAHAYE, surveillante receveuse à Solférino
M. GUASCONI, chef surveillant principal à Châtelet.

Pour le réseau routier,
Mme SPILMONT, machiniste-receveuse au dépôt d'Asnières
Mme COTTEL, machiniste-receveuse au dépôt de Malesherbes
M. RICHARD, machiniste-receveur principal au dépôt de Croix-Nivert.

NOMINATIONS

A la date du 1^{er} avril 1974 est intervenue une réorganisation du secteur financier avec la création d'une direction financière. M. Lestrade, ingénieur général, a été désigné comme directeur financier.

REMERCIEMENTS

Madame SAUNIER et son fils remercient tous ceux qui ont pris part à leur peine à la suite du décès de M. SAUNIER, inspecteur de permanence à Bourdon.

LES ŒUVRES A LA RATP l'orphelinat paris ratp

Quel peut-être l'intérêt pratique pour un célibataire ou pour un couple sans enfants d'adhérer à l'orphelinat de la RATP ? Et pourtant...

Savez-vous que l'Œuvre a pour but de protéger moralement et matériellement l'enfance en secourant les orphelins des membres participants ?

Le régime exclusif de l'Orphelinat est le système de l'éducation familiale. Les pupilles sont laissés au père ou à la mère survivant, ou à défaut, à leur tuteur légal.

L'assistance consiste en allocations statutaires versées aux tuteurs jusqu'à la dix-septième année des enfants. Au-delà, l'Orphelinat continue à donner son appui moral et aide l'enfant dans la mesure de ses moyens soit à compléter ses études, ou au début d'une carrière. Il est en outre accordé aux Orphelins les plus dignes d'intérêt des allocations extraordinaires, prélevées sur le fonds des ressources extra-sociales.

Adhérer à l'orphelinat, c'est un acte de solidarité ; en le faisant vous augmenterez l'aide apportée aux pupilles et vous encouragerez l'action de ses délégués.

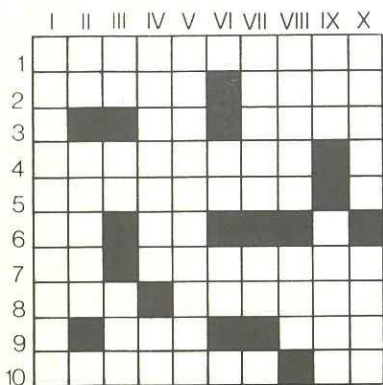
Pour tous renseignements complémentaires téléphoner au 206.88.10. ou au poste 5947 les mardi, mercredi et vendredi. Adresse chèque postal : Paris 40.45.41.

Le Président G. Pépin
La Secrétaire R. Favry
Le Permanent H. Turk

MOTS CROISES

par M. LAMORLETTE

Problème n° 3



HORIZONTALEMENT

1. - Racistes — 2. - Chêne vert - couche géologique — 3. - Venu à l'envers - porte culotte — 4. - Qui vous vide vite la bourse — 5. - Les rois ont les leurs — 6. - Participe -

est dans la nature — 7. - Fraction d'ère - papillon nocturne — 8. - Vent arrière - fûts — 9. - Langue - Condiment mélangé — 10. - Ne s'arrête pas partout - deux voyelles.

VERTICALEMENT

I. - Graveur sur bois — II. - Deux muettes - petit bout de femme — III. - Telle l'arrivée du nouveau-né - article étranger - le 3^e donne l'heure — IV. - Où il y a beaucoup d'osier - la fin d'un désir — V. - Qui peut être compris — VI. - Note - peut accompagner un oui — VII. - Gros - toujours en tête du train — VIII. - Parties sur lesquelles repose quelque chose - dame dure à manier — IX. - Sans elles il n'y a pas d'ensemble - chiffre — X. - On peut jouer la comédie dessus - moitié de huit.

Solution
du problème N° 2

	I	II	III	IV	V	VI	VII	VIII	IX
1	A	E	R	O	T	R	A	I	N
2	L	U		R	H	A	B	D	O
3	I	D	E		E	C	L	A	T
4	Z	E	B	U		L	E		I
5	A	S		R	U	E		V	O
6	R		M	A		S	I	O	N
7	I	D	E	E	S		F	I	N
8	N	E	S	T	O	R		L	E
9	E	S	S	E	N	T	I	E	L

Solution
du problème N° 3

— X. Scène - Esse.
— VIII. Bases - Hié — IX. Ens - Tr. S
VI. H - Ur - Na - S - S - S - S - S - S - S
IV. Oénètrable — V. Pénitence — VI. Top
— Ee - Naine - X - III. Nu - El - Top
— Verticalement : I. Xylographe — II. Express - Ee.
— Pét - Barils — 9. H - O - El - S — 10.
6. Ri - Ur - M - 7. An - Xanthie — 8.
4. Onéreuse - N — 5. Gallettes - E —
2. Yeuse - Banc — 3. L - En - Esse —
Horizontalement : 1. Xénophobes —

départs à la retraite

MARS 1974

ÉTUDES GÉNÉRALES
Service GO
M. MOULY Roger, insp. pl.
PERSONNEL
Service PA
M. DESMOULIERES Roger, surv. ronde pl.
Mme HAVAS Léa, ag. adm. HC
MM. MENOU Jean-Baptiste, huis. pl.
TERRU Norbert, surv. d'étage
Mme VAN DE VINKEL Liliane, ch. pl. sec. sténo

Service P/CA
M. GALLINOTTI Luc, conduct. SBT pl
Service P/CA-CLD
M. RAYET Robert, O.P.
Service P/CCAS
Mme TRUILLET Marie, O.P. ple
SERVICES D'APPROVISIONNEMENT
Service MM
M. RIBAS Roger, distrib. pl. CE

SERVICES TECHNIQUES
Service TF
M. RAOUX Robert, insp.
Service TV
MM. BALZAN Michel, O.Q.S. pl. menuis.
OURCEAU Roland, contrem.
Service TB
MM. AVERANO François, contrem.
LAVERGNE Germain, contrem.
MOSSOT Pierre, ch. bur.

AVRIL 1974

PERSONNEL
Service P
Mme ROCHEBOIS Lucienne, emp. bur. ple
Service P - C
M. JUBIN Georges, ch. div. 1^{er} cl.
Service P - CA
MM. COLOMBANI Jean, ch. bur.
CROSSET Maurice, ch. bur. pl.
Mme DEVERMELLE Rosemonde, rec.
Service PA
MM. ALMERAS André, ag. adm.
BLONDEL Lucien, ch. bur. pl.
PREVOTAT Edmond, ch. bur. pl.

SERVICES FINANCIERS
Service EC
Mme AUREJAC Yvonne, ag. adm.

SERVICES D'APPROVISIONNEMENT
Service MA
M. RAMADOUR André, O.Q. pl. élect. ajust.

RÉSEAU FERRÉ
Service FE
Mme BAYLET Marie, surv. rec. ple
MM. BERRY Georges, ch. surv. pl.
BERTHAUD Pierre, surv. rec.
BOUCHET Lionel, ch. surv. pl.
COLOMBET Yves, conduct. S.B.T. pl.
CREMER Roger, conduct. A.S.B.T. pl.
DEDRENNE Jeanne, surv. rec. ple
MM. DUGUE Maurice, ch. surv. pl.
DUPUY Justin, s. ch. ligne
MM. INGOAT Yves, conduct. A.S.B.T. pl.
LINDNER Raymond, ch. équipe recettes pl.
Mme MARKOVIC Jeanne, C.S.I.
MM. PAGNIEZ Pierre, ch. manoeuv. pl.
PARRAT Lucien, surv. conduct. ascens. pl.
PERRIGAULT Michel, ch. équipe contrôle
PESTRE Marcel, ch. train pl.
Mmes POCHET Lucienne, surv. rec. ple
ROUSSEAU Renée, surv. rec. ple
M. SERENI François, surv. rec. pl.
Mmes SIMONNEAU Yvonne, ch. surv.
VERGNOLLE Marie, surv. rec. ple
Service FR
MM. GOUY René, O.Q.S. mont. visit.
IVORRA Juan, O.Q.S. pl. outill.
JARDE Edouard, O.Q.S. mont.
LOQUET Norbert, O.Q.S. mont. visit.
MASSE Roger, O.Q.S. pl. élect. ajust.
RICARD Romain, O.Q.S. pl. sellier
TISSOT Arsène, O.Q.S. mont. visit.

RÉSEAU ROUTIER
Service RM
MM. CAPPEL Werbert, mach. rec. pl.
CARTRAUD Roger, rec. bural. pl.
GEYMAN Gilbert, rec. C.C.I.L. pl.
GRIGNON Arsène, contr. pl.
JAN Louis, mach. rec. pl.
LE LIEVRE DE LA TOUCHE Jean, insp. pl.
MAGNIN Robert, contr. pl.
MASSEL Jean, rec. bural.
MAUFFRET Raymond, rec. C.C.I.L. pl.
MEUNIER Henri, ch. sect. pl.
MICHEL Jean, mach. rec. pl.
MIGNOT Louis, mach. rec. pl.
PIEDOR André, mach. rec. pl.
THEBAUD Alain, mach. rec. pl.
Service RT
MM. CARRION Raphaël, O.Q.S. mécan. carros. métal.
GUEGUEN Jean, mach. rec. pl.
LEGAL André, ch. lav. pl.
ROYET André, contrem.
SILVESTRE Aimé, lav. remis.
TASTEVIN Claude, contrem.
Service RA
MM. ESCRIBA Michel, O.Q. pl. peintre en voit.
LEBRAS Joseph, O.Q. pl. peintre en voit.
PEREZ Antoine, O.Q.P. menuis.
TROTIN Robert, magas.

TRAVAUX NEUFS
Service N
M. BEAUVILLAIN Victor, plant.
Service NA
Mme ARGUELLES Hélène, O.S. ple
SERVICES TECHNIQUES
Service TF
MM. BRIMONT Roger, tech. télép.
HERAULT Fernand, contrem.
LAFIEVRE Henri, ch. sect. pl.
Service TS
M. MAUCHAUSSAT Paul, contrem.
Service TV
M. DIAULT Gaston, O.Q. poseur
Service TB
M. TETTARD Marcel, contrem.

C.R.

SPORTS SPORTS SPORTS SPORTS SPORTS SPORTS SPORTS

U.S. METRO TRANSPORTS

résultats de la fin du premier trimestre



Jean VILLEMER,
président de l'US
Métro Transports

Au cours de la séance du 20 février 1974 le Comité Directeur de l'US Métro Transports a élu à la présidence du club M. Jean VILLEMER.

A l'US Métro depuis 1938, Jean VILLEMER y a pratiqué le rugby, le judo et surtout le canoë de compétition, discipline où il reste toujours actif.

Responsable de la section canoë-kayak, il obtient par trois fois le titre de vice-champion de France de descente en canoë biplace et deux fois celui de champion de la ligue parisienne.

Membre du comité directeur puis vice-président de l'US Métro de 1970 à 1973, il est titulaire de la médaille d'argent de l'éducation physique et des sports.

Entré à la RATP en 1945, Jean VILLEMER est actuellement chef de bureau principal au Service du mouvement du Réseau Routier.



BASKET-BALL

M. COURTOIS
tél. 3236 et 7247

Championnat de France de Nationale III : La 1^{re} demeure en tête de sa poule et est désormais assurée de sa montée en Nationale II. L'équipe corporative parvient en 1/8^e de finale de la coupe nationale.



BOULES

M. MOULIE
tél. 1968

A Troyes, dans le **championnat des 138 quadrettes**, nos représentants prennent une excellente 2^e place.



CANOË-KAYAK

M. VANDERMEULEN tél. 1968
M. LAUNAY tél. 4507

Dans le slalom, en eau vive, de Joinville, Mlle G. MADRANGES (cadette) se classe seconde de l'épreuve de kayak monoplace. VANDERMEULEN obtient la 4^e place en canoë monoplace senior, du **critérium de la Haute Oise**.



ÉCHECS

M. SAVALLE
tél. 4279

L'équipe est actuellement 3^e de l'épreuve inter-entreprises de 1^{re} division.

Les échecs en trois jours... grâce à son livre publié sous ce titre, Michel BENOIT, champion de France, nous apprend à devenir, pas nécessairement un Fischer ou un Spassky, mais plus modestement un bon joueur, comme des millions de pratiquants dans le monde. Il nous révèle d'une façon claire, rapide et simple toutes les finesses de ce sport cérébral passionnant.



AMITIÉ ET NATURE

M. OZANNE
tél. 9361

Participations au **challenge régional de ski de randonnée** des Menuires et à la sortie organisée par la **commission fédérale de montagne de la FSGT**, dans la vallée de Névache (Htes-Alpes).



ATHLÉTISME

M. JARROT
tél. 1973

En **cross country**, le junior J. TERRY se classe 16^e du **championnat de France** au Touquet et remporte le championnat national USCF. Excellents résultats également pour M. HEREAU, sélectionné en équipe de France FSGT, qui obtient une très bonne 4^e place au **semi-marathon international de la Ferté-Bernard** (400 participants).



AVIRON

M. ROSSIGNOL
tél. 1968

Brillant classement pour COUCARDON qui, associé à FRAISSE termine 1^{er} en double scull du 2 000 m des **régates internationales de Senef** (Belgique). A la **journée CAILLAT de Nogent-sur-Marne**, sur 1 000 m, victoire pour le quatre barré junior composé de



HOCKEY SUR GAZON

M. PAILLARD
Tél. 1496

Les 1^{res} masculine et féminine conservent la tête du **championnat de Paris**. Dans le même championnat l'équipe cadette est 3^e de sa catégorie. Le **tournoi international de Pâques** organisé par la section est remporté par l'équipe belge de NIVELLE (Belgique) chez les messieurs et par l'équipe de l'US Métro Transports chez les dames.



NATATION

M. LUCHE
Tél. 4368

Qualification pour la finale de l'**Île-de-France de l'épreuve de la médaille** pour Mlle C. BROCHER et E. HERLIN et M. G. VU-NEY.

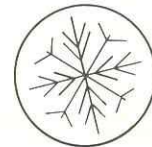
Cinq nageurs (H. BUFFARD, E. et B. HERLIN, L. et M. TRIEBEL) ont participé aux **championnats de France FSGT** et y ont obtenu un classement honorable.



RUGBY

M. BOURESCHÉ
Tél. 3366

Après une victoire en 1/32^e de finale du **championnat de France de III^e division**, la 1^{re} est battue en 1/16^e par RIOM sur le score de 14 à 3 et manque de très peu l'accession en championnat de France de II^e division. Les cadets parviennent en 1/32^e de finale de leur **championnat de France**.



SKI

M. MARTIN
Tél. 1997

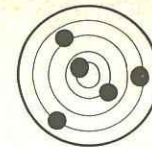
Au **challenge USCF de Samoens**, l'équipe de ski alpin se classe 4^e grâce à MANHES, MICHON et GICQUEL tandis que les fondeurs (CHENEVAT, RAMBAUD) terminent à la même place, permettant au club d'obtenir la 4^e place (sur 8 équipes) du classement combiné.



TENNIS DE TABLE

M. JARROT
Tél. 1973

Sa place de 1^{re} de sa poule du **championnat de France de III^e division** permet à l'équipe 1^{re} de retrouver la II^e division et de prétendre au titre national de son championnat.

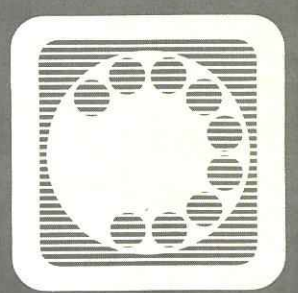


TIR

M. BALLARD
Tél. 1968

Dans le **challenge inter-société** (10 m Air) la section remporte 3 brillantes victoires successives.

SUR VOTRE ANNUAIRE



M. VILLEMER, président : tél. 4260 ou 346.42.60

M. JARROT, secrétaire général : tél. 1973 ou 206.52.38

M. ROBINEAU, secrétaire général adjoint et secrétariat de l'US Métro Transports : tél. 1968 ou 206.52.38

M. MARTIN, trésorier adjoint : tél. 1997 ou 206.52.38.

Avec émotion, nous avons appris le décès dans sa 70^e année, de M. Miron RAIZMAN, membre de la section échecs.

Six fois champion de France, champion USCF en titre, il a obtenu durant sa longue carrière sportive le plus brillant palmarès des joueurs français, avec de nombreuses sélections dans les équipes olympiques, de France et de l'USCF. Ses qualités morales et sportives faisaient de lui un maître, un camarade et un équipier exceptionnels dont tous les membres de l'US Métro Transports qui le connaissent garderont le meilleur souvenir.

MICHEL BOUSSARD
natation - plongeon

Il obtient une brillante 2^e place aux championnats de France d'Hiver dans l'épreuve du tremplin de 3 m. Sélectionné en équipe de

France, il participe au meeting international de Rennes où il termine 4^e (1^{er} des Français) dans la même épreuve.

CHRISTIAN BOESTCH
lutte

Déjà champion de l'Île-de-France et sélectionné en équipe de France junior, il remporte le titre de champion de France Junior de lutte gréco-romaine dans la catégorie des 82 kg.



Christian BOESTCH, champion de France junior de lutte gréco-romaine portant une ceinture en souplesse à son frère Bernard BOESTCH.



LUTTE

M. THÉVENOT
Tél. 3656

Très bons résultats pour B. BOESTCH (90 kg), M. MÉCHET (90 kg) et DESCAMPS (68 kg) sélectionnés en équipe d'Île-de-France.



PENTATHLON

M. JARROT
Tél. 1973

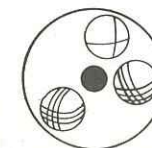
A Fontainebleau, en **coupe latine** (10 équipes nationales) COL-LADANT (6^e) et GAUDRY (24^e) contribuent à l'excellente prestation de l'équipe de France.



MARCHE

M. COILBAULT
Tél. 8759 ou 726-61-81

DUNIACK et CARPENTIER se classent respectivement à la 4^e et 6^e place de la **course éliminatoire LIFA DES 20 km**. L'épreuve de Vélizy voit CARPENTIER terminer 4^e et se qualifie ainsi pour la



PÉTANQUE

M. PÉLISSON
Tél. 3306

Le **challenge de Ste-Geneviève** est remporté par l'équipe COM-MANDOUY, BOUTIER, GRESSE.



FOOTBALL FFF

M. ROBINEAU
Tél. 1968

Fin de saison difficile pour l'équipe première qui se place 5^e de son groupe (12 clubs) du **championnat régional de 1^{re} division**.



FOOTBALL

« Dépôts et Ateliers »

M. PROUVAT
Tél. 9080

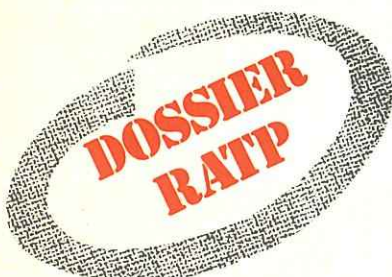
L'équipe de « La Chapelle » se qualifie pour la finale de l'épreuve J. DIEMERT.



HALTÉROPHILIE

M. JACQUET
Tél. 1968

Victoire pour GEORGET (militaire) en finale du **prix intergroupe**. Il termine, par ailleurs, 4^e du



LE METRO REGIONAL DANS LA VALLEE DE LA MARNE

Vers 1985 l'est parisien, actuellement peu ou pas urbanisé, aura subi une complète refonte. A cette époque, grâce à l'implantation des *villes nouvelles* prévue par le *schéma directeur d'aménagement et d'urbanisme* de la région parisienne, la vallée de la Marne devrait compter 500 000 habitants et offrir 160 000 emplois.

Cet ensemble d'agglomérations constituant la *Ville Nouvelle de Marne la Vallée* s'échelonne le long de la rive gauche de la Marne, entre Noisy-le-Grand et la vallée du Grand Morin.

desserte par le métro régional

A l'heure actuelle, la desserte de cette région est assurée uniquement par des lignes d'autobus qui rabattent les voyageurs sur la ligne de Boissy-Saint-Léger du métro régional. Ce service serait insuffisant dans l'avenir, compte tenu de l'accroissement important de la population dans ce secteur et une desserte ferroviaire à grand gabarit a été envisagée dès 1972, pour assurer les débits considérables qui sont prévus. En 1973, la RATP a entrepris la construction d'une nouvelle ligne du métro régional « la ligne de Marne la Vallée ».

de fontenay à torcy

La ligne de Marne la Vallée sera réalisée au cours des VI^e et VII^e Plans. Son rôle sera double :

- d'une part, assurer la liaison entre Paris et les agglomérations de banlieue, existantes ou en projet;

- d'autre part, permettre les relations intérieures entre les différents secteurs des villes nouvelles de la vallée de la Marne;

et de la Seine-Saint-Denis (communes de Neuilly-Plaisance et de Noisy-le-Grand) et se termine par une station intégrée dans le centre urbain de Noisy I.

Cette première partie des travaux entrepris en octobre 1973 comporte :

- 1.525 m en viaduc, avec en particulier le franchissement de la Marne,
- 3.368 m en souterrain, dont 2.724 m exécutés en tranchée couverte,
- 3.659 m en remblai ou déblai.

quatre stations

Quatre stations de 225 m de longueur seront desservies par la première section :

- « Val-de-Fontenay » située dans la ZUP de Fontenay, en correspondance avec la ligne SNCF Paris-Gretz.

- « Neuilly-Plaisance » établie en viaduc, au-dessus de la RN 34. Le bâtiment voyageurs est prévu au niveau de la voie publique, avec à proximité une gare routière RATP pouvant recevoir 7 terminus d'autobus.

- « Bry-sur-Marne » en correspondance avec un terminus d'autobus.

- « Noisy I », terminus provisoire, en correspondance avec une gare routière. La station construite à ciel ouvert sera souterraine et intégrée dans la structure d'un centre urbain.

Ces quatre stations seront équipées d'escaliers mécaniques.

mise en service en 1977

La ligne est réalisée pour sa plus grande partie à l'air libre ou comprend des ouvrages souterrains construits à ciel ouvert, un



Construction du tunnel à ciel ouvert dans la ZUP de Fontenay.

EN DIRECT AVEC... PIERRE GIRAUDET

(suite de la p. 2)

Quel rôle tiendra le métro régional dans ce réseau intégré ?

Toute la fin du siècle dernier a été marquée par une longue lutte entre l'État et les compagnies de chemin de fer, d'une part et la ville de Paris d'autre part, dont l'enjeu était le choix entre un métro à petit gabarit uniquement réservé à la ville de Paris et un réseau résultant de la jonction, à l'intérieur de Paris, des différentes lignes de chemin de fer. C'est la Ville de Paris qui a eu le dessus et c'est le métro urbain qui a été réalisé.

En fait, les deux réseaux sont maintenant nécessaires. Le métro régional lui, n'a été entrepris que récemment et n'est encore composé que de trois lignes indépendantes : celle d'Auber à St-Germain-en-Laye, celle de la Nation à Boissy-Saint-Léger, et celle de Sceaux.

Dès 1972-73, des travaux ont été entrepris pour relier ces différentes lignes et en faire un réseau. Le tronçon central Auber-Nation a été entrepris en 1972. La ligne de Sceaux est en cours de prolongement à Châtelet et à partir de Fontenay-sous-Bois, une branche du métro régional desservira Noisy-le-Grand.

Mais nous voulons aller plus loin : l'interconnexion RATP-SNCF verra le jour au début des années 1980. La réalisation en est capitale : elle constituera un réseau commun avec le métro régional RATP et les principales lignes de banlieue de la SNCF. Le projet implique notamment de prolonger la ligne de Sceaux du Châtelet jusqu'à la gare du Nord et de connecter les réseaux SNCF-RATP à la gare du Nord à la gare de Lyon, dans deux stations communes. Ainsi sera-t-il possible d'aller de banlieue à banlieue en traversant Paris par les voies de la RATP. L'étude de nouveaux systèmes d'exploitation permettra sur le tronçon central du RER de faire passer un train par minute ce qui est une assez grande innovation dans le domaine ferroviaire.

Il s'agit d'un changement fondamental puisque nous constituons avec des lignes appartenant à deux entreprises différen-

tes, un réseau unique avec un matériel de même conception et une même tarification, réseau qui permettra l'accès direct de la banlieue à tous les centres vitaux de Paris. Ainsi sera également résolu le problème de la desserte et de la liaison des deux aéroports de Roissy et d'Orly.

Existe-t-il des projets analogues pour le réseau d'autobus ?

Le problème est différent : dans ce domaine la véritable difficulté réside dans la circulation. L'abus de l'usage des voitures individuelles dans la zone dense de l'agglomération a provoqué une chute considérable de la vitesse commerciale dans les 15 dernières années.

Nous entreprenons la restructuration du réseau afin d'optimiser le service et nous nous efforçons de promouvoir une politique de réduction de la circulation automobile dans les parties les plus denses de l'agglomération, par restriction du stationnement, aménagement de couloirs réservés, protection des carrefours, pour rendre au réseau d'autobus une vitesse et une régularité suffisantes.

D'autre part, le réseau d'autobus est insuffisamment connu du public et nous menons des études approfondies en vue d'une meilleure information des voyageurs. Par ailleurs, nous avons expérimenté pour les zones peu denses des minibus d'une douzaine de places. Nous nous efforçons enfin d'améliorer la complémentarité entre les différents modes de transport, notamment par des rabattements sur les lignes SNCF et les terminus du métro.

desserte des villes nouvelles

Les transports ne peuvent pas s'organiser coup par coup et ligne par ligne, sans unité et sans

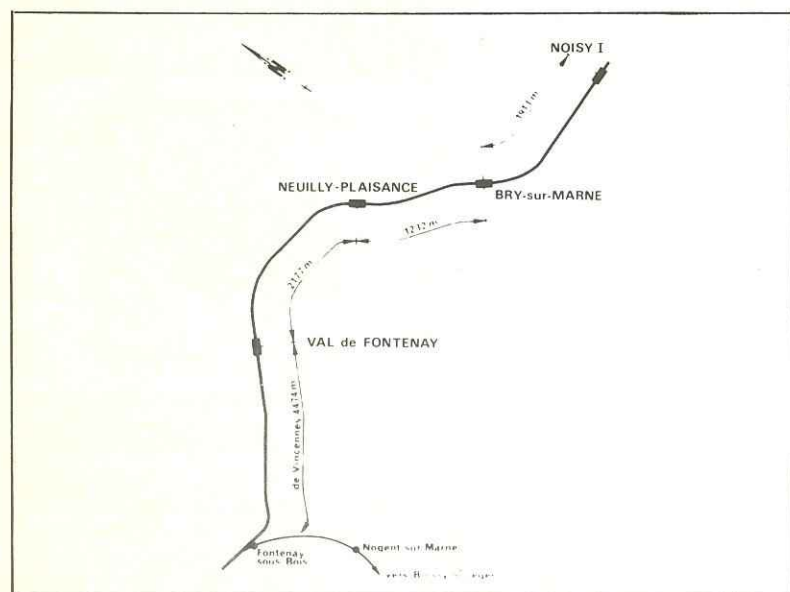
plan d'ensemble. Aussi, sans vouloir bouleverser la situation existante, la Régie estime-t-elle avoir vocation de structurer, dans le domaine du transport collectif, les villes nouvelles et la banlieue où l'urbanisation se développe rapidement. Comme cette banlieue est en général une zone d'urbanisation peu dense, les systèmes en site propre ne se justifient guère dans la plupart des cas. Aussi est-ce à l'autobus qu'il faudra faire appel pour la desserte. La Régie estime qu'elle est en mesure d'apporter pour cette desserte une politique, son expérience d'exploitant ainsi que les idées nouvelles qu'elle développe en matière de nouveaux modes d'exploitation et de techniques nouvelles.

Il faut signaler dans ce dernier domaine qu'après avoir inventé et largement diffusé en France et à l'étranger la technique du métro sur pneus, la RATP participe actuellement à la mise au point et la réalisation d'innovations nombreuses et de modes nouveaux tels que l'aérotain, le système de transport personnalisé « Aramis » et un accélérateur de piétons : le « Trax ».

La constitution d'un réseau intégré suscitera-t-elle des modifications dans le domaine de la tarification ?

La Régie et la SNCF étudient des réformes importantes de la tarification, avec comme objectif de la rendre plus simple, plus compréhensible, plus équitable et plus aisée pour les voyageurs. C'est une opération difficile, car les titres de transport et leurs systèmes de contrôle sont très différents. Les deux entreprises se sont attelées à cette tâche ardue et tout laisse à penser que l'on pourra déboucher progressivement sur la mise en place d'une tarification commune à l'ensemble des modes de transport.

Une interview de Laurence Moachon



D'une longueur de 17 km environ la nouvelle ligne desservira successivement en aval de la station « Fontenay-sous-Bois » de la ligne de Boissy-Saint-Léger : Val de Fontenay, Neuilly-Plaisance, Bry-sur-Marne, Noisy I, Noisy II, Noisy III, Noisiel, Lognes et Torcy.

première étape noisy I

La section « Fontenay-sous-Bois - Noisy I », longue de 8.552 mètres, constitue la première étape du projet. S'embranchant entre les stations « Vincennes » et « Fontenay » sur la ligne de Boissy-Saint-Léger, elle traverse les départements du Val-de-Marne (communes de Fontenay-sous-Bois, Le Perreux et Bry-sur-Marne)

important problème d'expropriation se pose donc, auquel est étroitement subordonné le respect du calendrier prévisionnel de l'opération.

Les travaux de gros œuvre de la tête du tunnel de Fontenay, côté ZUP, ont été entrepris en octobre 1973.

Dans la ZUP de Fontenay, la Société pour l'aménagement et l'équipement de la région parisienne a entrepris la réalisation de 590 m de tranchée couverte tandis que le pont-rail de la ligne de Mulhouse, commencé par la SNCF en juin 1972, est terminé depuis juillet 1973.

La mise en service de cette première section est prévue vers la fin de l'année 1977.

M.C.

ratp informations

RATP, Service des Relations Extérieures
53 ter, quai des Grands-Augustins, 75271 Paris Cédex 06.
Tél. 346-41-07 ou 346-41-32
Directeur-Fondateur : Michel Linon
Directeur de la Publication : Marcel Kopp
Rédacteur en chef : Laurence Moachon - Mise en page : Atelier DG
Imprimerie Mantaie, 21, rue des Naffetières, 78200-Mantes-la-Ville.