

entre les lignes

RATP

N° 26 - MARS 1977 - JOURNAL BIMESTRIEL D'INFORMATION DU PERSONNEL

ISSN 0338-7429



page 4



page 6



page 8

SOMMAIRE

pages 2 et 3

MIEUX CONNAITRE
le service des installations
fixes électriques
et électromécaniques

pages 4 et 5

FLASH RATP

page 6

US MÉTRO TRANSPORTS

- équitation
- le Challenge Touzard
au sabre
- métro, judo, dojo...

page 7

CECI VOUS INTERESSE
désormais des assistantes
sociales plus proches
de vous

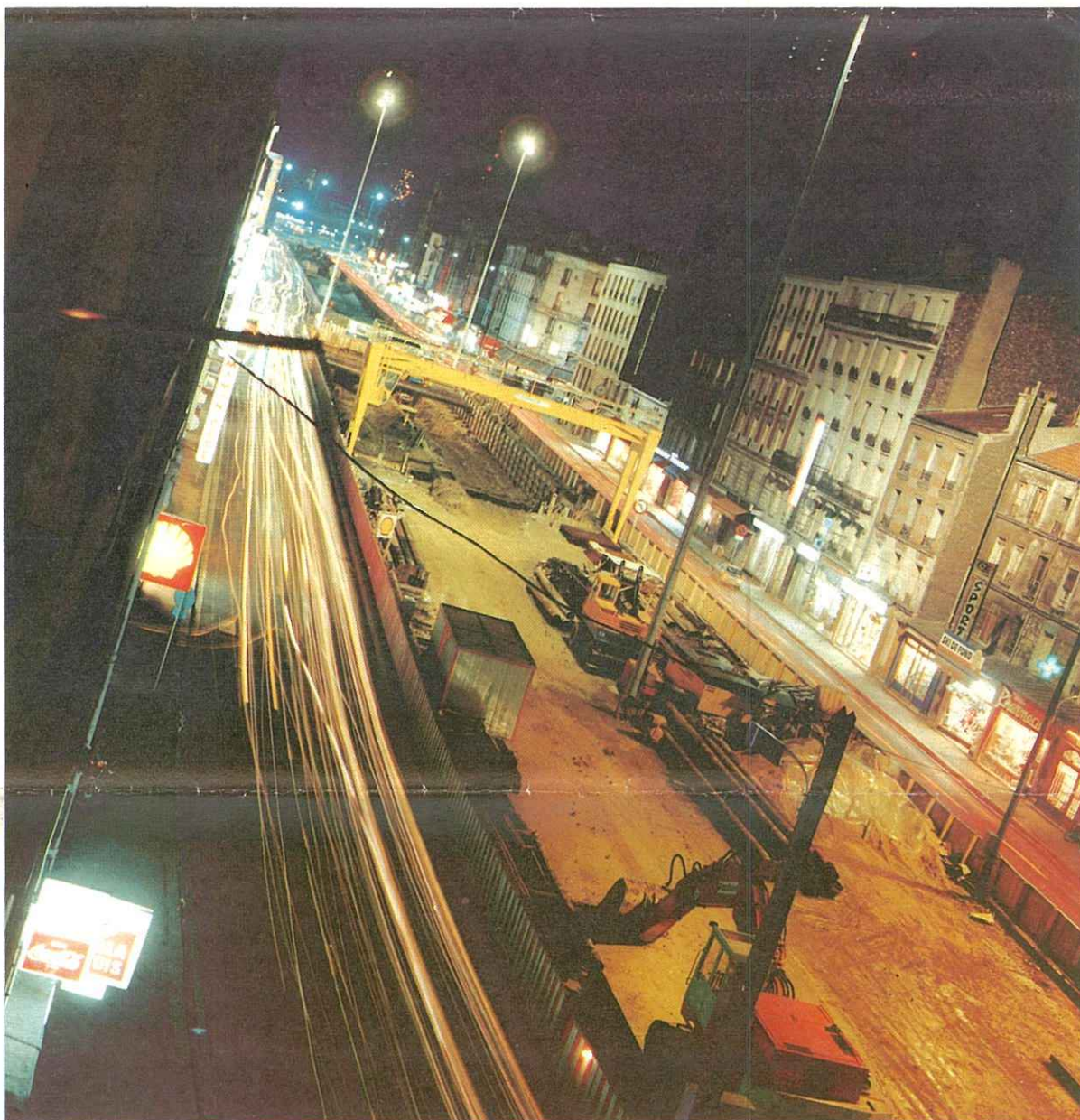
CARNET

- nominations
- départs à la retraite

page 8

ON EN PARLE
métro, molto, allégo
A GRANDS TRAITS
trafic et services 1976

LES LUMIÈRES DE LA VILLE



RATP - Travaux neufs

Cette féerie lumineuse, évoquant on ne sait quels mystérieux Champs-Élysées de banlieue, a été saisie par notre photographe en décembre dernier sur l'emplacement du chantier de la future station « Quatre-Chemins » du prolongement de la ligne 7 (« Porte de la Villette » - « Aubervilliers - Pantin - Quatre-Chemins »). Les travaux sont activement poursuivis, au point que l'on peut d'ores et déjà prévoir l'ouverture de cet important prolongement au nord de la Capitale vers la fin de l'année 1979.

fils de l'air



RATP - Thibaut

Saviez-vous que ce curieux mécano — une caténaire du RER plaquée sur champ d'azur — comporte quelque trois à quatre mille pièces différentes ? C'est l'une des découvertes que vous ferez peut-être en lisant notre nouveau « mieux connaître » (pages 2 et 3) consacré à un important service technique de la Régie, celui des « installations fixes électriques et électromécaniques ».



**POUR VOUS
ET AVEC VOUS**

Un important moyen de communication interne a été mis en service en décembre 1975 : le bulletin d'information téléphonique 4444 (326-04-53 pour ceux qui ne disposent pas d'un poste intérieur). Ce système moderne, d'usage simple et rapide (nos bulletins n'excèdent pas trois minutes), favorise la circulation de l'information dans l'entreprise et constitue un complément utile des autres moyens d'information internes ou externes : tableaux d'affichage, notes de service, notes flash, « Entre les lignes », presse écrite et radio-télévisée, etc.

Dans la mesure où ne l'écoutez que ceux qui désirent l'écouter, et seulement ceux-là, il favorise une attitude dynamique du personnel qu'il convient d'encourager.

Pourquoi ne pas le dire, l'écoute du 4444 est insuffisante. Si nous voulons maintenir ce bulletin d'information téléphonique, il nous faut d'ores et déjà envisager un certain nombre d'améliorations qualitatives et quantitatives :
● seul un renouvellement fréquent des messages peut assurer un taux d'écoute satisfaisant. Ceci implique une participation effective des différents services de la Régie à la collecte et à la transmission au service de presse des informations susceptibles d'être véhiculées par le 4444.

● le traitement des messages doit être personnalisé au maximum si l'on veut rendre les bulletins attrayants. Une alternance de voix originales (féminines et masculines) et l'introduction de « jingles » (indicatifs sonores) peuvent améliorer sensiblement la situation actuelle.

Si vous avez le goût de la diction et un timbre de voix original, faites-le nous savoir. Vous pourrez, sous certaines conditions, participer aux enregistrements.

● enfin, si vous rencontrez des difficultés d'accès à un poste téléphonique, dites-le nous.

VOUS VOULEZ ÊTRE INFORMÉS ? ALORS INFORMEZ-NOUS !

* LE/Presse d'entreprise, 41, rue Caumartin, 75009 Paris. Tél. : 6971 ou 6973 ou 073-36-50.

LE SERVICE DES INSTALLATIONS FIXES ÉLECTRIQUES ET ÉLECTROMÉCANIQUES

Jusqu'en 1975 l'entretien et la modernisation des équipements fixes électriques, électromécaniques, électroniques et cybernétiques étaient assurés, au sein de la direction des services techniques, par un seul service : « le service de l'entretien des installations fixes électriques (T.F.) ».

Dans le cadre général de la modernisation et de l'extension de notre réseau, les dix dernières années ont vu le développement très important du nombre des installations : escaliers mécaniques, ventilation, groupes d'épuisement, électronique, pilotage automatique, systèmes cybernétiques, etc.

La croissance du service T.F. s'était opérée au fur et à mesure des mises en service de ces nouvelles installations.

La poursuite des extensions dans les prochaines années, la diversité des installations à entretenir, allant des équipements électriques ou électromécaniques (caténaires, éclairage et force, appareils élévateurs, groupes d'épuisement des eaux, ventilateurs...) aux systèmes électroniques ou

Pour ce « mieux connaître », aujourd'hui consacré au premier volet (service T.E.), M. Armand Cottet, ingénieur en chef, a bien voulu résumer l'essentiel des activités de son service, avant que nous jetions ensemble un regard plus curieux sur trois d'entre elles.

Le deuxième volet (service T.C.) fera naturellement l'objet d'une présentation analogue dans un prochain numéro d'Entre les lignes.

Le service des installations fixes électriques et électromécaniques (T.E.) est chargé, pour l'ensemble des réseaux ferré et routier, des ateliers et des bâtiments divers, de l'entretien courant et des travaux de gros entretien et de renouvellement d'équipements très diversifiés comprenant : — les installations de distribution d'énergie électrique de traction, d'éclairage et de petite force motrice en aval des postes de redressement et des postes d'éclairage-force — dont la responsabilité est assurée par le service des sous-stations — ainsi que les appareils d'éclairage ; — les installations électromécaniques : appareils élévateurs ou translateurs (escaliers mécaniques, ascenseurs, monte-charge, trottoirs roulants), pompes d'épuisement des eaux, ventilateurs, climatiseurs.

Une telle activité implique des liens étroits, d'une part, avec le service des études (T.T.) qui définit les principes à respecter, d'autre part, avec le service des équipements électriques (N.E.) qui réalise les installations sur les lignes nouvelles ou les prolongements, le service T.E. apportant le concours de son expérience dans le choix des matériels. Outre un groupement **affaires générales**, cinq groupements opérationnels, dont celui **études et travaux** chargé du renouvellement ou de l'adaptation des installations en exploitation, témoignent de la diversité de ses tâches.

— Le groupement **éclairage - traction et éclairage - force motrice** responsable des équipements de trac-

tion, de distribution et d'éclairage du métro urbain ainsi que de la distribution et de l'éclairage des bâtiments et des dépôts.

— Le groupement **Lignes Aériennes de Contact** (LAC) chargé de la caténaire du métro régional, de la distribution et de l'éclairage des gares correspondantes qui effectue également les travaux spécialisés sur la caténaire des lignes en service.

— Le groupement **électromécanique du métro urbain** qui assure l'entretien des installations du métro urbain et du funiculaire de Montmartre.

— Enfin, le groupement **électromécanique du métro régional** qui, en plus des équipes électromécaniques, a la charge de la distribution et de l'éclairage des grandes stations souterraines (La Défense, Etoile, Auber, Nation...).

De par leur nature, les installations peuvent être classées en deux grandes catégories, celles dont la sécurité de fonctionnement est indispensable à l'exploitation, en particulier du réseau ferré, et celles relatives au confort des usagers et du personnel.

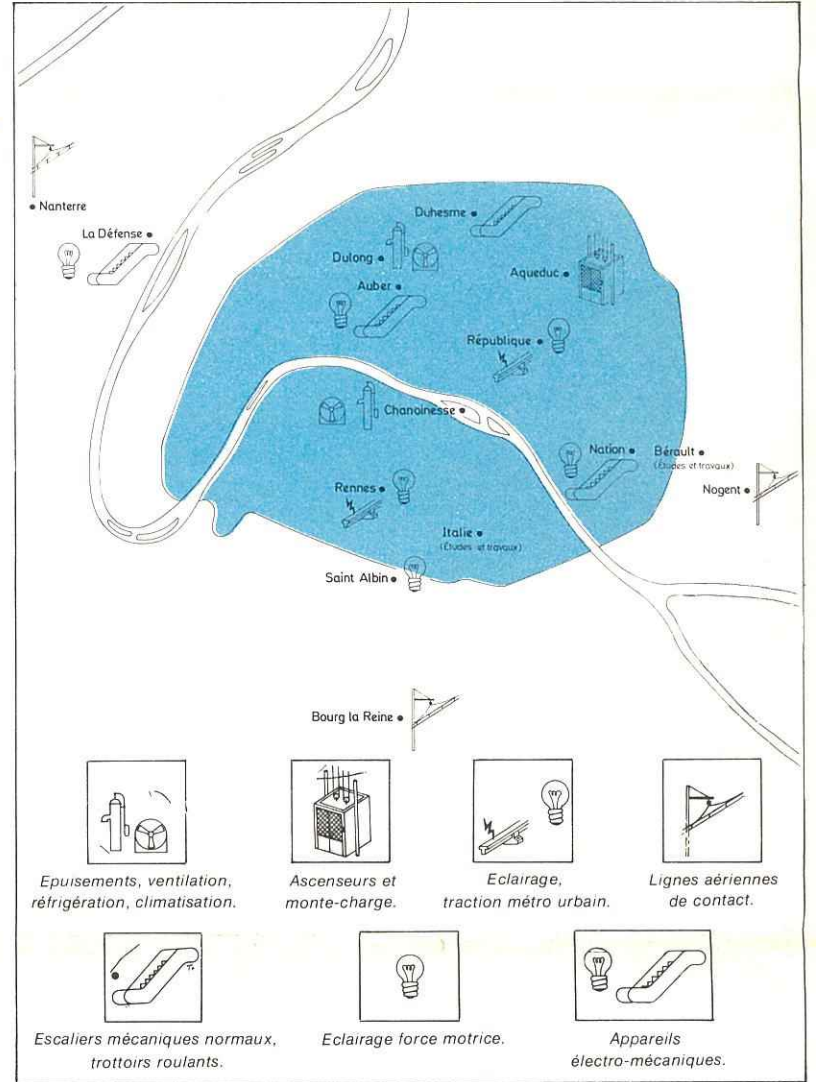
Les premières comprennent les équipements de traction (700 volts pour le métro urbain, 1 500 volts pour le métro régional), de distribution (nécessaires pour l'éclairage des stations, la signalisation, les commandes centralisées...), d'épuisement des eaux. Leur entretien courant et leur dépannage éventuel en cas d'incident nécessitent, 24 heures sur 24, un effectif minimal pour les interventions, le personnel étant appelé, dans ces

conditions, à effectuer des services par roulement (3 x 8). Les travaux sur voies ne pouvant être exécutés que de nuit, avec des précautions particulières de sécurité, c'est ce même personnel qualifié qui se voit confier la protection des chantiers contre les dangers présentés par le courant électrique 700 ou 1 500 V. Les chantiers du service de la voie (T.V.) ou du service des ouvrages d'art (T.B.) sont protégés, sur le métro urbain, par des agents de ces services.

Les secondes incluent ce qu'il est convenu d'appeler les « transporteurs de personnes » (trottoirs roulants, ascenseurs, escaliers mécaniques...), les monte-charge, les palans et ponts roulants électriques, les ventilateurs et les climatiseurs.

Ces différents appareils, dont le nombre s'est singulièrement accru depuis quelques années, obligent à un respect très strict des différentes règles et normes de sécurité.

Le rôle quelquefois obscur, qui incombe à un service dont la vocation est d'assurer l'entretien, n'est peut-être pas toujours apprécié à sa juste valeur. Malgré des difficultés de tous ordres, résultant en particulier de la dispersion géographique et de la diversité des équipements, le service T.E. s'efforce de maintenir en bon état de fonctionnement les installations dont il a la charge et de permettre ainsi leur utilisation optimale. Enfin, une gestion plus efficace est recherchée par l'application d'un système du budget industriel permettant la décentralisation des responsabilités.



Que d'eau, que d'eau !

Que le métro roule sur l'eau, juste au-dessus de la nappe phréatique*, ou même parfois au-dessous, peu de personnes s'en doutent. Et pourtant, qu'elle soit pure, charriant le calcaire ou polluée par les produits chimiques, l'eau rôde insidieuse, le plus souvent invisible, tout autour des ouvrages souterrains. Parfois au détour d'un tunnel, comme pour rappeler son obsédante présence, elle s'écoule goutte à goutte ou en minces filets. Son volume est d'ailleurs parfaitement connu puisque toutes les lignes sont répertoriées suivant leur apport d'eau. C'est ainsi que les lignes 8, 12 et 4 viennent en tête de ce classement insolite.

Comment dans cet environnement quasi-aquatique maintenir au sec traverses et câbles électriques, condition impérative pour assurer une bonne exploitation ? La solution,

en théorie, est simple. Il suffit de considérer le tracé des voies du métro qui, loin d'être strictement horizontal, relie les deux terminus d'une ligne en passant « par monts et par vaux ». C'est aux différents points les plus bas de la ligne que sont captées les eaux dites d'infiltration dans ce que les spécialistes appellent les chambres d'eaux. Celles-ci situées au fond

des postes d'épuisement, recueillent et refoulent les eaux au moyen de 515 pompes dont plus de la moitié sont immergées et qui sont capables de donner l'alerte lors d'une montée dangereuse des eaux.

Il faut donc entretenir, nettoyer pas moins de 188 postes d'épuisement munis de deux, trois ou quatre pompes et 165 postes affectés à la

protection des escaliers mécaniques et des ascenseurs. L'ensemble de ces postes refoule chaque année plus de 5 millions de m³ d'eau dans les collecteurs d'égout, la Seine et les canaux parisiens, soit l'équivalent du contenu de 1 400 piscines olympiques. On est loin actuellement des 16 millions de mètres cube enregistrés en 1945 en raison des dommages

subis par le métro lors de la Seconde Guerre mondiale. Depuis, les tunnels du réseau urbain et régional ont, à la suite des travaux d'injection et grâce aux nouvelles techniques de construction, gagné en étanchéité. Il faut enfin savoir que chaque année six postes d'équipement des eaux sont renouvelés, rythme qu'il est prévu de doubler vers les années 1980-1981.

* Nappe d'eau souterraine qui alimente les sources



Vérification des pompes immergées et des tuyaux de refoulement.



La station Odéon pendant les crues de 1910.

cybernétiques les plus évolués (pilotage automatique, électronique et radio, commande centralisée des lignes, péages automatiques, etc.) montraient à l'évidence la nécessité de scinder le service T.F. en deux services relevant respectivement des activités « courants forts » et des activités « courants faibles ».

Cette création ayant été décidée, elle est entrée en application le 1^{er} décembre 1975.

Les deux nouveaux services ont pris les appellations respectives suivantes :

- pour les « courants forts » : service des installations fixes électriques et électromécaniques (T.E.),
- pour les « courants faibles » : service des installations fixes électroniques et cybernétiques (T.C.).

Raymond Ganier

Ingénieur général, adjoint au directeur des services techniques.

Ils roulent pour vous

Si en 1967, 87 escaliers mécaniques équipaient le réseau urbain, fin 1976, ce nombre avait plus que quintuplé puisqu'on en comptait 473, métro urbain et régional confondus, soit en hauteur cumulée une dénivellée de 3 100 m. Cette multiplication qui se poursuivra d'ailleurs dans les années futures, a nécessité la mise en place d'une politique d'entretien et d'intervention conditionnée par l'implantation des attachements et l'évolution des techniques. Les plus anciens escaliers à « Porte des Lilas » sont en service depuis 1924, la nouvelle génération date de 1967 et les premiers escaliers compacts sont apparus en 1973.

Les constructeurs assurent eux-mêmes l'entretien, par ouverture des trappes ou démontage des mar-

ches, des 97 escaliers de type compact qui ne sont pas équipés de locaux de machinerie.

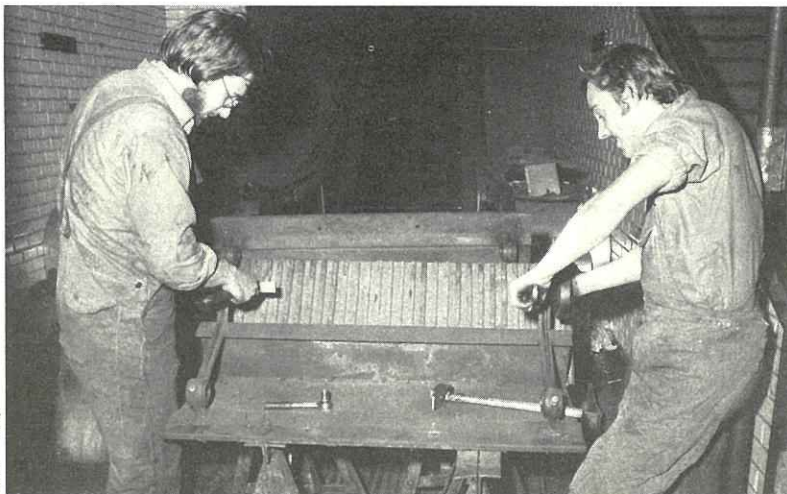
Les agents de la Régie, quant à eux, auscultent chaque semaine le mécanisme des 376 escaliers normaux et deux fois par semaine les appareils les plus importants en hauteur, tels ceux de la station « Place-des-Fêtes » qui depuis 1935 détient, avec leurs 22,45 m de dénivellée, le record toute catégorie. Cet entretien permanent permet d'atteindre, pour l'ensemble du parc, un taux de disponibilité des appareils voisin de 97 %. Les anomalies sont réparées le plus rapidement possible par les équipes d'entretien dès lors que la durée de l'intervention n'excède pas deux heures. Au-delà, interviennent des équipes de travaux spéciaux. En-

fin, des révisions cycliques ont lieu tous les sept ans. Elles comprennent l'échange des galets, la visite des roulements de poulie, des guides et des chaînes de mains courantes ainsi que la vérification des habillages. Tous les douze ans environ, une grande révision impliquant la mise à nu de l'appareil et éventuellement le remplacement des organes usés est entreprise. Sur les appareils anciens, il est procédé tous les vingt-cinq ans à l'échange des chaînes de marches et des roulements.

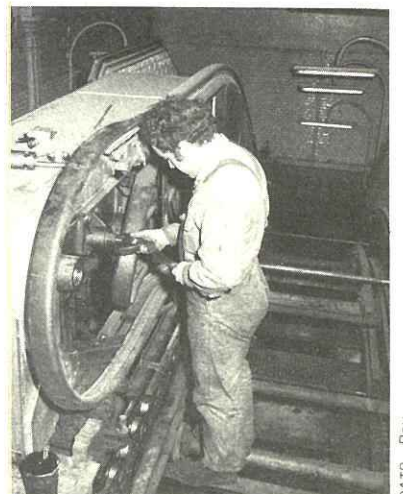
Les ascenseurs, monte-charge, trottoirs roulants, ainsi d'ailleurs que le funiculaire de Montmartre, font tous l'objet de visites périodiques suivant un planning spécifique alternant les visites d'entretien et de sécurité.



Introduction d'une cage d'ascenseur à la station « Porte des Lilas ».



Resserrage des plateaux de marche.



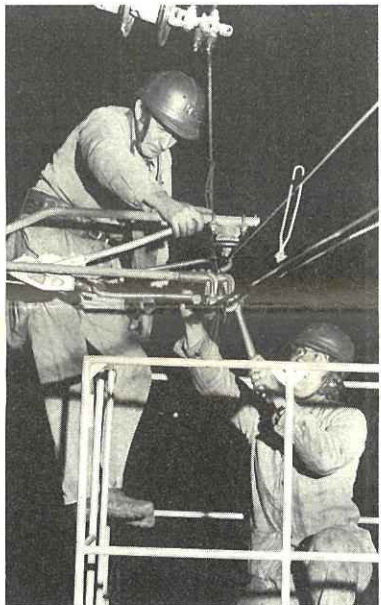
Démontage des organes d'entraînement de mains courantes.



Armement d'un poteau : montage d'une console à bec.



Blocage du talon de console.



Montage de l'antibalançant et des bras de rappel.

365 jours dans le lac !

Spécialistes des LAC ce qui, en langage ferroviaire, signifie « Lignes Aériennes de Contact », près de 200 « caténaristes » entretiennent et dépannent, à la Régie, 250 km de caténaire, chiffre qui sera porté à 285 km, dès la fin de l'année, lors de la jonction des lignes de Sceaux, Boissy-Saint-Léger, Noisy - Marne-la-Vallée et Saint-Germain-en-Laye.

Si pour le profane la caténaire 1 500 volts représente des fils électriques qui surplombent, de poteaux en pylônes, les voies du RER, pour l'homme de l'art, elle est en fait un assemblage complexe de 3 à 4 000 variétés de pièces différentes assurant une prise de contact par le pantographe* à une hauteur variant entre 4,60 et 6,30 m. C'est dire la précision que requiert l'entretien de ce matériel. Une voiture d'observation avec vigie sur le toit, permettant des prises de vues par caméra vidéo, enregistrées au magnétoscope, améliorera, dans un proche avenir, l'auscultation de la caténaire.

A partir des trois attachements de Nanterre, Nogent-sur-Marne et Bourg-la-Reine, des équipes composées d'agents de la Régie et de personnel d'entreprises privées interviennent essentiellement de nuit, les journées étant consacrées à l'entretien de l'éclairage des tunnels, des stations aériennes, à des travaux concernant la climatisation ou à la confection en atelier de pièces spéciales.

La caténaire, spécialité uniquement enseignée à l'Ecole nationale de la SNCF, exige une formation de longue haleine, l'expérience jouant un rôle prépondérant dans l'acquisition

d'un haut degré de technicité. Quelles qu'en soient les contraintes (horaires décalés et roulements, difficultés d'intervention, par tous les temps, à 5 m au dessus du sol...) les caténaristes doivent être à même de résoudre les divers incidents dont la fréquence dépend pour une large part de l'ancienneté des installations.

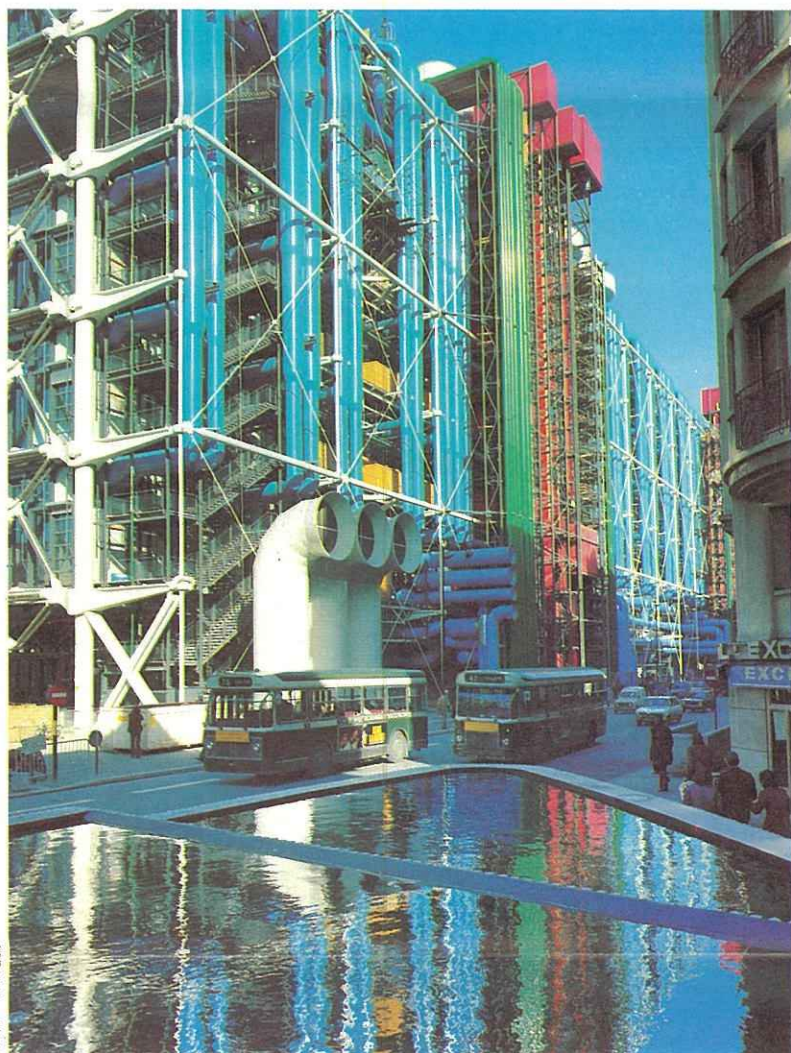
Suivant la gravité de l'incident, trois types de procédure sont possibles : soit l'anomalie est bénigne et le train, bénéficiant de la vitesse acquise, baisse son pantographe sous la portion défectueuse de la caténaire pour reprendre ensuite une marche normale, soit l'incident impose la mise hors service d'une voie, le trafic se faisant alors sur une voie unique temporaire (VUT), soit l'incident exige un arrêt total du trafic sur le secteur perturbé.

En cas d'alerte, les sept agents de service qui sont de permanence — elle est assurée jour et nuit 365 jours par an — rejoignent immédiatement le lieu de l'incident à bord d'un camion-magasin d'intervention. Pour parer à toute éventualité, les accès hors stations doivent pouvoir être aisément franchis et le matériel d'intervention opérationnel 24 heures sur 24. En outre, les caténaristes s'entraînent sur une « caténaire école » à résoudre des incidents simulés et ce d'autant plus qu'ils ont un rôle important à jouer en matière de sécurité lorsqu'ils assurent notamment la protection de tous les travaux effectués en hauteur sur les lignes 1 500 volts (RER).

* Appareil installé sur le toit d'une motrice électrique et qui transmet le courant de la caténaire.

Les bus de la culture

« Centre Pompidou, ce bus vous y conduit ». C'est par cette invitation, apposée sur la plaque avant des autobus concernés, que la Régie a participé à sa manière aux diverses manifestations qui ont salué l'ouverture du Centre National d'Art et de Culture Georges Pompidou. Pour ne pas être en reste, les « métronautes » ont pu assister sur un quai de la station Concorde, à un montage audiovisuel destiné à mieux leur faire connaître ce nouveau « temple » de la culture contemporaine.



RATP - Thibaut



RATP - Minoli



RATP - Minoli

Livre d'or

M. Vladimir Fedorovitch Promyslov, maire de Moscou, a visité, le 27 janvier, à la tête d'une importante délégation, la station « Châtelet-Les Halles », le PCC et effectué le 28, à bord d'un train spécial, le trajet entre « Etoile » et « La-Défense » sur la ligne de Saint-Germain-en-Laye.



RATP - Barinet

M. Jean-Pierre Fourcade, ministre de l'Équipement, s'est rendu le 3 février sur les chantiers des stations « Châtelet-Les Halles » et « Gare-de-Lyon », a effectué un parcours sur la ligne 13 et visité le PCC.

Quoi de neuf dans le métro ?

Rénovation des stations. Le métro travaille pour le confort des voyageurs : ceux-ci ont pu admirer à Reuilly-Diderot (ligne 8) la station telle qu'elle se présentera à eux lorsque les travaux actuels l'auront transformée. Quant aux quais des stations Boucicaut et Concorde (ligne 8), leur rénovation est terminée.

Nouvelles méthodes d'exploitation. La ligne 12 « Porte de la Chapelle-Mairie d'Issy » sera équipée du pilotage automatique en octobre 1977.

Ateliers de Choisy. Pour améliorer les conditions de travail des agents, l'atelier « moteur » ainsi que les travées « levage » et « bogie » ont été modernisés.

RER. 33 voitures, livrées entre avril et octobre, viendront renforcer le parc existant en vue de la mise en service du tronçon central du RER « Auber-Nation », en attendant de nouveaux renforcements en matériel d'interconnexion (MI 79).

Correspondances SNCF/RATP. A la station « Gare d'Orléans-Austerlitz », un couloir réduisant de 40 m le cheminement des voyageurs des lignes 5 et 10, se dirigeant vers la gare SNCF, a été mis en service le 22 décembre 1976.



RATP - Minoli



RATP - Roy

Que se passe-t-il sur

St Quentin-en-Yvelines

Depuis novembre 1975, un réseau de cinq lignes d'autobus est exploité sous le contrôle de la RATP à Saint-Quentin-en-Yvelines. Il avait été étudié par la RATP et l'établissement public de la ville nouvelle afin de répondre aux besoins en transport des premiers quartiers actifs.

Afin de prendre en compte l'évolution de l'urbanisme et des équipements, une révision et un renforcement de ce réseau sont intervenus le 17 janvier 1977.

Ont été modifiées les lignes 411 B « Gare de La Verrière-Maurepas (La Villeparc) » anciennement « Bois de Maurepas » et 416 « Gare de La Verrière », anciennement « Maurepas (centre commercial) - Trappes (zone industrielle) ».

Trois lignes nouvelles ont été mises en service : les lignes 417 A « Trappes (Gare)-Plaisir (zone industrielle des Gâtines) », 417 B « Trappes (Gare)-Trappes (Square Jean-Cocteau) » et, le 7 février, la ligne 418 « Guyancourt (allée de Versailles)-Montigny-le-Bretonneux (gare de Saint-Quentin ou centre commercial) ».

Rueil-Malmaison

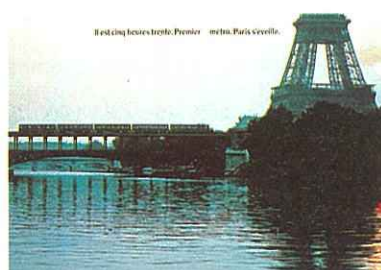
Depuis le 20 décembre 1976, la ville de Rueil-Malmaison organise, à l'intérieur des limites de la commune, un service urbain d'autobus exploité par la RATP sous l'appellation NR.

Le prix du trajet est d'un ticket RATP, une garantie de recette étant assurée à la Régie par la commune.



RATP - Carrier

A L'AFFICHE



Elles et la Régie

Trois annonces de la Régie ont été successivement sélectionnées en juin, septembre et octobre par un jury composé de lectrices de « Elle ».

« Elles » choisissent chaque mois, parmi toutes les publicités parues dans ce magazine, celles qui leur paraissent les meilleures tant sur le plan de la qualité des illustrations que sur celui de la clarté et de la crédibilité des messages. Qu'« elles » soient remerciées de ce choix flatteur pour l'action de promotion de la Régie.

Prix d'excellence à la chorale

Carte de vœux géante et colorée, apposée en 1 200 exemplaires dans le métro, cette amusante affiche de Patrick Maupéou a été distinguée au mois de décembre dernier par la presse spécialisée qui a voulu ainsi rendre hommage à la prestation de cette chorale humoristique.



le réseau d'autobus ?

Ce nouveau service fonctionne tous les jours, à l'exception des dimanches, jours de fête et du mois d'août, de 8 h à 19 h 30, entre la place du 8-Mai-1945 et le lycée.

Banquettes en rotonde

Huit autobus standard, équipés à l'arrière d'une banquette en rotonde et présentant une nouvelle découpe de peinture ainsi qu'un toit blanc, ont été mis en service au début de cette année. La livraison de plus de 150 autobus de ce type est prévue courant 1977.

Radiotéléphonie

Le programme d'équipement en radiotéléphonie de 2 100 voitures, commencé en juillet 1974 et interrompu en mars 1976, en attente de

l'attribution d'une nouvelle bande de fréquence a repris selon le programme suivant :

— de mars à juin 1977, sera poursuivi le programme « 2 100 voitures » sur les dix lignes déjà prévues comportant un service de soirée, sur les quatre dernières lignes urbaines restant à équiper (52 - 53 - 74 - 94), et sur les services de soirée du dépôt de Gonesse (7 lignes - 25 voitures).

— de juin à octobre 1977, seront équipées en priorité 250 voitures affectées à 42 lignes assurant un service de soirée et réparties dans huit dépôts.

— enfin, d'octobre 1977 à décembre 1978, sera achevé l'équipement de la totalité du parc.

Le point sur les travaux

Station "Châtelet - Les Halles"

Pendant les mois de décembre et janvier, huit escaliers mécaniques ont été introduits, ce qui porte à quatorze le nombre d'appareils mis en place dans la station. Dans le couloir reliant la salle d'échanges aux quais du métro urbain, l'installation de trottoirs roulants est entreprise.



Prototype du platonnement lumineux de la station « Châtelet-Les Halles » et habillage circulaire des escaliers d'accès aux quais, au niveau de la salle des échanges RER.

Station "Gare-de-Lyon"

Le génie civil de l'ouvrage sous parvis est achevé, ce qui a permis de rendre à la circulation routière la presque totalité des emprises situées sur la voirie. Le nombre d'escaliers mécaniques introduits a été porté à 13.

Ligne 10

De « Porte d'Auteuil » à « Jean-Jaurès », le gros œuvre du tunnel à une voie est entrepris entre l'ouvrage de raccordement Molitor et le tunnel à deux voies du prolongement.



Chemin de câbles électriques dans la station « Gare de Lyon ».

Ligne de Marne-la-Vallée

La plate-forme entre la station « Val-de-Fontenay » et le viaduc de Neuilly-Plaisance a été remise au service de la voie.



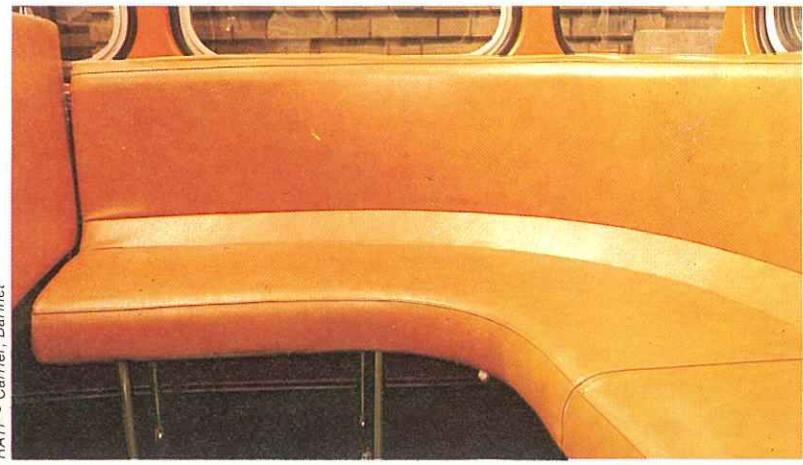
Mise en place des garde-corps sur le pont de Neuilly-Plaisance.

Ligne 13 bis

De « Porte de Clichy » à la station « Clichy-Centre » le terrassement est terminé et les travaux de bétonnage ont commencé. De part et d'autre de la Seine, les fondations des viaducs ont été entreprises.

Ligne 7

A la station « Porte-de-la-Villette », la mise en service de la nouvelle gare routière, d'une salle de billets ainsi que de leurs accès est prévue dans le courant du mois d'avril.

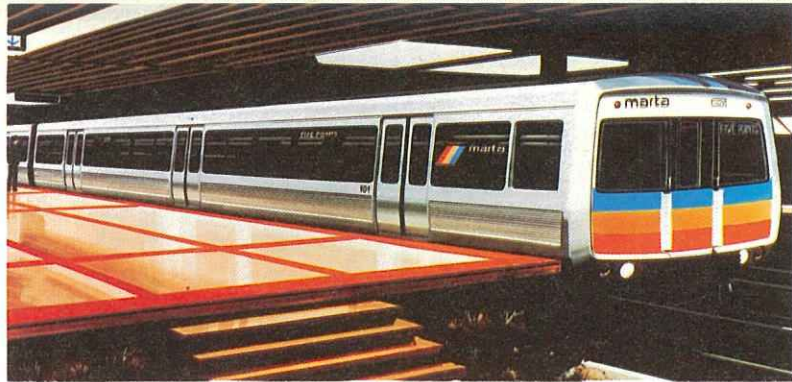


RATP - Carrier, Barnett

SOFRETU

Atlanta, Abidjan, Athènes

Trois nouveaux contrats ont été signés à la fin de l'année 1976 : le premier concerne la participation à certaines études et le contrôle en usine du matériel roulant du métro d'Atlanta aux Etats-Unis. Le 31 décembre, deux autres contrats, amorce d'une présence en Afrique Noire, étaient signés avec deux



Eskisse du métro d'Atlanta.



Abidjan : gare routière d'Agban.

organismes de transports publics : l'un avec la R.A.N., société exploitant le chemin de fer Abidjan-Niger, portant sur un projet d'utilisation, à des fins de transports urbains, d'infrastructures ferroviaires existantes traversant la ville ; l'autre avec la SOTRA*, portant sur la réorganisation de l'exploitation de cette compagnie publique d'autobus.

Les autorités grecques ont fait connaître officiellement le 10 janvier leur intention de confier les études du métro d'Athènes à un groupement français d'ingénierie piloté par SOFRETU et associé au bureau d'études grecques A.D.K. Le contrat est actuellement en cours de mise au point.

* Société des Transports d'Abidjan.

La parole aux voyageurs

Les voyageurs utilisent chaque jour davantage les nouvelles possibilités de déplacement que leur offre la ligne 13 « Saint-Denis-Basilique - Chatillon-Montrouge ». Pour mesurer tous les effets de l'opération et mieux connaître sa clientèle afin de mieux la satisfaire, la Régie a décidé d'effectuer un sondage réalisé en deux temps.

Avant la mise en service de la ligne, le 9 novembre 1976, des enquêteurs ont interrogé 70 000 voyageurs susceptibles d'être concernés par la nouvelle liaison.

Après cette opération, à partir du 6 janvier et tout au long du premier trimestre 1977, l'enquête a été étendue à toutes les stations du métro urbain et de la ligne de Sceaux : 200 000 interviews environ ont été effectuées comportant les questions posées avant la jonction (point de sortie, itinéraire, nature du titre de transport, motif du déplacement) et quelques questions complémentaires destinées à améliorer la connaissance de la clientèle de chacune des stations du métro.

Ce deuxième volet de l'enquête « avant et après » la jonction des lignes 13 et 14 s'intégrera dans une enquête analogue qui, dans le même esprit, mesurera les améliorations apportées par les mises en service concernant le RER en décembre 1977 (jonctions Auber-Nation et Luxembourg-Châtelet, ligne de Marne-la-Vallée - Fontenay-sous-Bois - Noisy-le-Grand).

Lundi 11 heures. Place de l'Opéra. Rendez-vous avec un client. C'est direct avec le 95.



Profitez de la ville. Prenez le bus.

Art-Métro, Busrama chez vous

Depuis le 7 février, chacun d'entre vous a la possibilité, s'il le désire, de se procurer les posters des expositions Art-Métro et Busrama mis en vente, au prix de 5 F l'unité, 53 bis, quai des Grands-Augustins, tél. 4216.



RATP - Minoli

La ronde des expositions

Deux expos, un même succès

L'exposition Busrama, qui a fermé ses portes le 10 janvier dernier, a attiré plus de 40 000 visiteurs dont 12 000, spectateurs attentifs, ont assisté à la projection des films de la Régie.

Après avoir accueilli quelque 6 000 visiteurs, l'exposition de Clichy consacrée au prolongement de la ligne 13 bis a été transférée du 19 février au 15 mars à Asnières, pour permettre aux habitants concernés de prendre connaissance à l'aide des maquettes, photographies et plans exposés de l'état définitif du projet.

Le Caire, le Bourget

La RATP-SOFRETU a présenté, lors de la Foire internationale du Caire qui s'est tenue du 17 au 31 mars, ses activités tant en région parisienne qu'à l'étranger.

Comme chaque année, la Régie sera présente lors de Transport-Expo 1977 qui se tiendra au Bourget du 19 au 24 avril prochain.

A noter toutefois une innovation cette année, le stand commun SNCF-RATP consacré à l'interconnexion où sera notamment exposée une maquette du futur matériel d'interconnexion (MI 79).

La vie du rail

Une exposition ferroviaire s'est tenue, du 25 mars au 3 avril, dans la salle des fêtes de Villiers-le-Bel sous l'égide de la SNCF. La RATP a pour sa part présenté au public des photos et maquettes des réseaux urbain et régional.

Mieux connaître la région

Sur les quais de la station « Gare-de-Lyon » (ligne 1), du 15 décembre 1976 au 31 mars 1977, une exposition a permis de mieux faire connaître au public les nouvelles institutions ainsi que les principaux domaines d'intervention de la région Ile-de-France.



RATP - Minoli

US. METRO

Équitation TRANSPORTS

C'est 2 000 ans avant notre ère, en Egypte, qu'on s'accorde généralement à situer les premiers cavaliers. L'usage de la selle s'est surtout répandu au VI^e siècle après J.-C. en même temps que celui des étriers et du mors. L'équitation, entendue comme un sport, naquit chez les Arabes qui pratiquèrent, dès l'Antiquité, courses et jeux (Fantasia). Plus tard, l'équitation se confondit avec la chevalerie et les tournois.



et femmes, les met à égalité de chance dans des conditions identiques aussi bien en jumping, en dressage qu'en concours complet.

La France a su conserver sa brillante tradition équestre et figure toujours en bon rang dans la hiérarchie de l'équitation mondiale ainsi qu'en témoigne la récente médaille d'or obtenue par nos cavaliers aux derniers Jeux de Montréal.

Règles

Les sports équestres comprennent trois spécialités olympiques, avec classement individuel et par équipes :

Dressage (ou haute école) avec les principaux mouvements suivants (airs) : appuyer, changement de pied, passage.

— Jumping ou saut d'obstacles, concours dans lequel la vitesse n'intervient que pour départager les ex-aequo.

— Concours complet qui comprend une épreuve de dressage, une épreuve de fond et une épreuve de sauts d'obstacles.

Les Jeux Olympiques, les championnats du monde et les concours hippiques internationaux constituent les principales épreuves.

A l'US - Métro

Créée en mars 1950, la section d'équitation de l'USMT comprenait douze cavaliers ; les reprises avaient lieu dans divers manèges de la région parisienne avec des chevaux loués.

Dès 1951, grâce aux actions souscrites par les cavaliers, deux chevaux sont achetés mais ce n'est qu'en mars 1960 que la section acquiert son propre manège : une partie de l'ancien dépôt d'autobus de Levallois-Perret, aménagée avec l'appui financier de la direction des haras et du secrétariat d'Etat à la jeunesse et aux sports.

Les installations comprennent un manège de 34 m x 16 m (le plus grand manège civil de Paris avec celui du Touring club de France), treize boxes, le foyer des cavaliers, une chambre pour le lad qui assure le pansage et la nourriture des chevaux, l'entretien des harnachements et des boxes, ainsi qu'une sellerie.

La section compte aujourd'hui 140 cavaliers de tous âges — 9 à 60 ans — dont la formation est assurée bénévolement, le soir et en fin de semaine, par un instructeur et un moniteur diplômés d'Etat.

En plus d'une très sérieuse préparation aux examens de la Fédération française des sports équestres — 1^{er} et 2^e degrés — (1975 : 19 candidats reçus sur les 20 présentés ; 1976 : 16 reçus sur 16 présentés), la section équestre participe à quelques manifestations inter-club à Paris, et organise chaque année, sur le terrain du Club hippique du bois de Boulogne, un concours auquel sont invités divers clubs d'entreprise de la région parisienne. Mais les instructeurs de la section s'attachent essentiellement à donner aux cavaliers le « goût du cheval », à le leur faire connaître, puis apprécier, afin que cavalier et cheval forment un couple harmonieux nécessaire à toute bonne pratique de l'équitation.

La section est le seul club d'entreprise en France à posséder ses propres installations et ses chevaux dont le nombre s'élève à douze et qui, en dehors des promenades en fin de semaine dans le bois de Boulogne voisin, sont envoyés chaque été un mois « au vert » dans les prairies de la Somme.

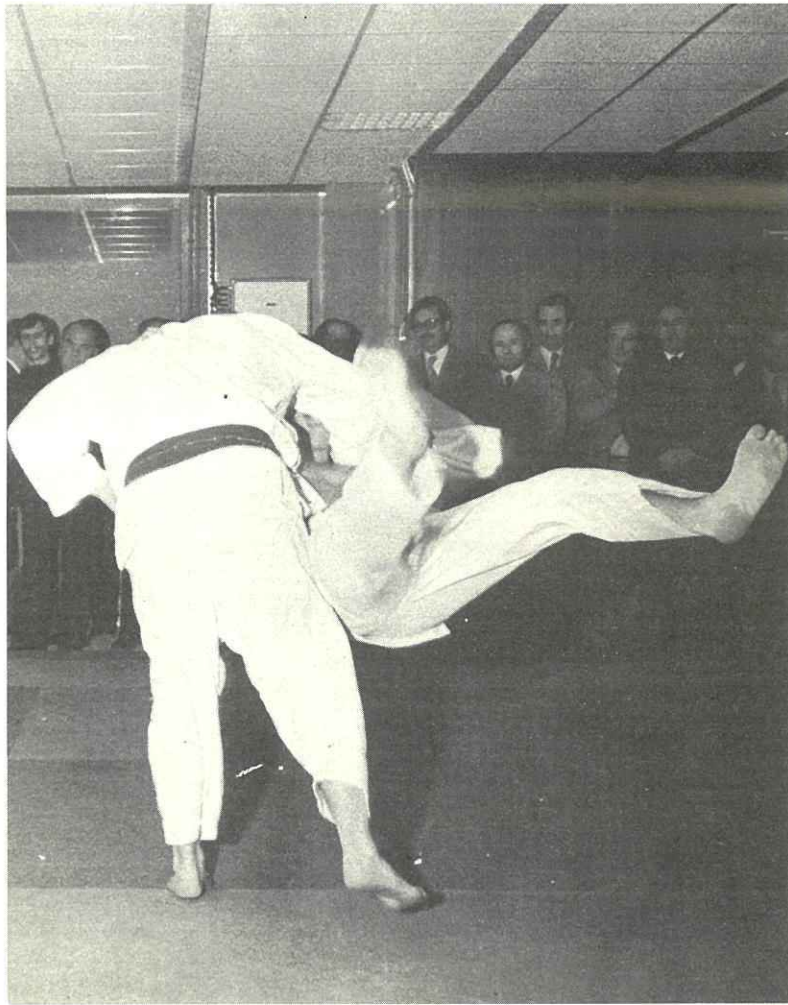
Responsables et entraînements :
M^{lle} Colonna 346-34-92
M. Rubin 346-43-34
Reprises les lundi, mardi, mercredi et jeudi de 19 h 30 à 22 h.
le samedi de 14 h à 18 h
le dimanche de 9 h à 12 h
24, rue Ernest-Cognacq
à Levallois-Perret.

Assemblée générale du club

Sportifs de l'USMT, venez nombreux à cette assemblée (mercredi 27 avril à 17 h 45, 4, rue des Grands-Augustins, Paris 6^e) et participez au vote pour le renouvellement du tiers sortant du Comité directeur.

Vous témoignerez ainsi de l'intérêt que vous portez à la vie du club et apporterez un encouragement précieux pour la poursuite de notre effort.

Métro, judo, dojo...



RATP - THIBAUT

La nouvelle salle tant attendue, et que beaucoup n'osaient plus espérer, a été inaugurée le 5 janvier dernier, au n° 77, de l'avenue Arnold Netter, 75012 Paris.

La petite salle des Gobelins (56 m²) qui accueillait nos judokas depuis 15 ans avait fait son temps. C'est en 1974, que fut prise la décision de sortir la section judo de son « ghetto ».

La salle des billets « Invalides », installée provisoirement à la jonction

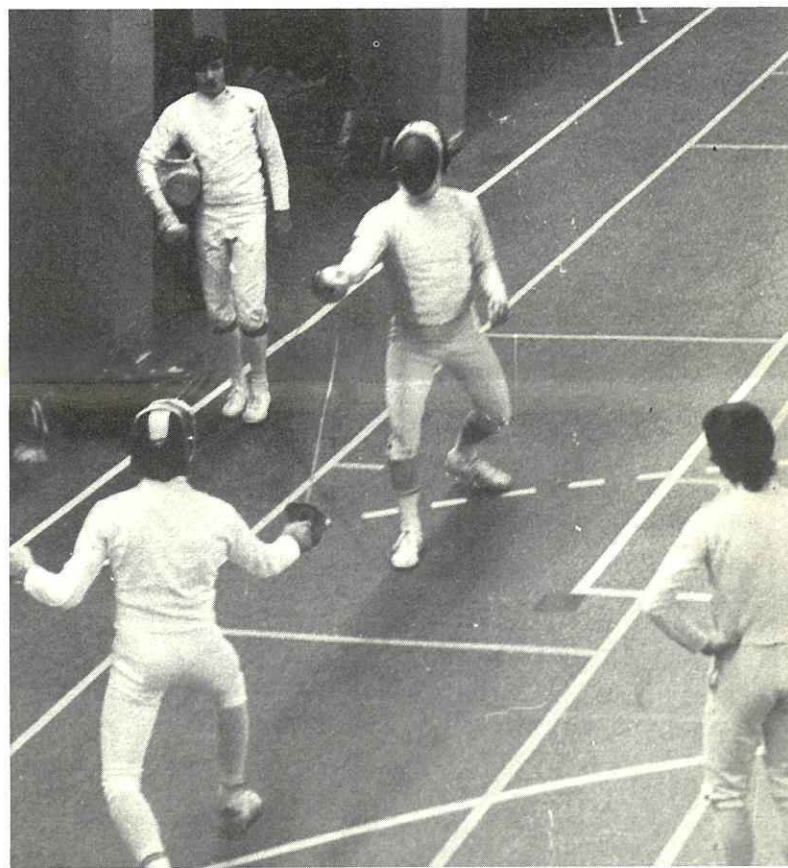
des lignes 13 et 14, devait, une fois transplantée avenue Arnold Netter et après aménagement, offrir un dojo de choix à nos adhérents.

Que tous ceux dont la ténacité et la patience ont favorisé cette réalisation soient ici remerciés.

Souhaitons maintenant que l'essor de ce sport reprenne de plus belle au sein du club et que les jeunes, tout particulièrement, viennent nombreux chaque mercredi de 10 h à 12 h et de 15 h à 17 h.

ESCRIME

Le Challenge Touzard



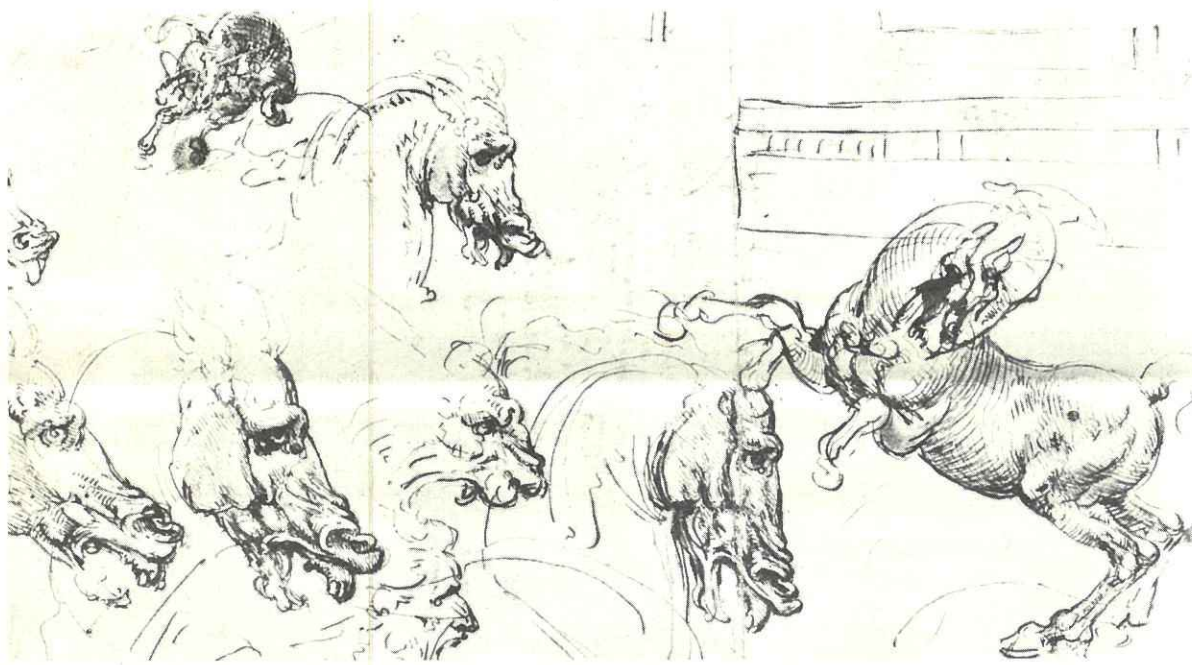
Cliche M. Bouchaut

Les 15 et 16 janvier derniers s'est disputée au gymnase de la rue des Poissonniers, l'une des principales épreuves de sabre du calendrier français, voire même européen.

Il s'agissait du challenge Touzard, organisé par l'US Métro, qui de-

vait réunir les meilleurs sabreurs d'une demi-douzaine de nations.

Au terme de deux journées de rudes assauts, le Français Vitrac devait finalement l'emporter devant Quivrinet, le Polonais Kiermacz et Vallée ; le jeune Lamour terminant à la 6^e place derrière un autre Polonais Korfanty.



Etude de Léonard de Vinci

Vive l'école !

Vive l'école !... cette exclamation, peu courante dans la bouche de jeunes enfants, est pourtant de mise chaque mercredi sur le court couvert du boulevard de Reuilly* où garçons et filles de 6 à 18 ans s'adonnent avec autant d'entrain que d'application à l'initiation au tennis sous la férule bienveillante de moniteurs spécialisés.

*16, bd de Reuilly, 75012 Paris, de 14 h à 18 h.



RATP - ROY



TRAFIC 1976

Le nombre des voyages effectués en 1976 sur l'ensemble des réseaux de la RATP s'est élevé à 1 896,5 millions contre 1 770,7 en 1975, soit une augmentation de 125,8 millions (7,1 %).

Cette progression confirme la tendance au redressement du trafic constatée ces dernières années. En 1975, celui-ci avait déjà été supérieur de 4,8 % au niveau de 1974.

Ventilation du trafic par mode de transport (en millions de voyages effectués)				
		1975	1976	% 1976/1975
Réseau ferré	Métro urbain	1060,6	1062	+ 0,1
	Métro RER	130,7	131,6	+ 0,7
	Total	1 191,3	1 193,6	+ 0,2
Réseau routier	Lignes de Paris	223,4	296,3	+ 32,6
	Lignes de banlieue	356	406,6	+ 14,2
	Total	579,4	702,9	+ 21,3
Ensemble RATP		1 770,7	1 896,5	+ 7,1

Ces résultats appellent quelques commentaires :

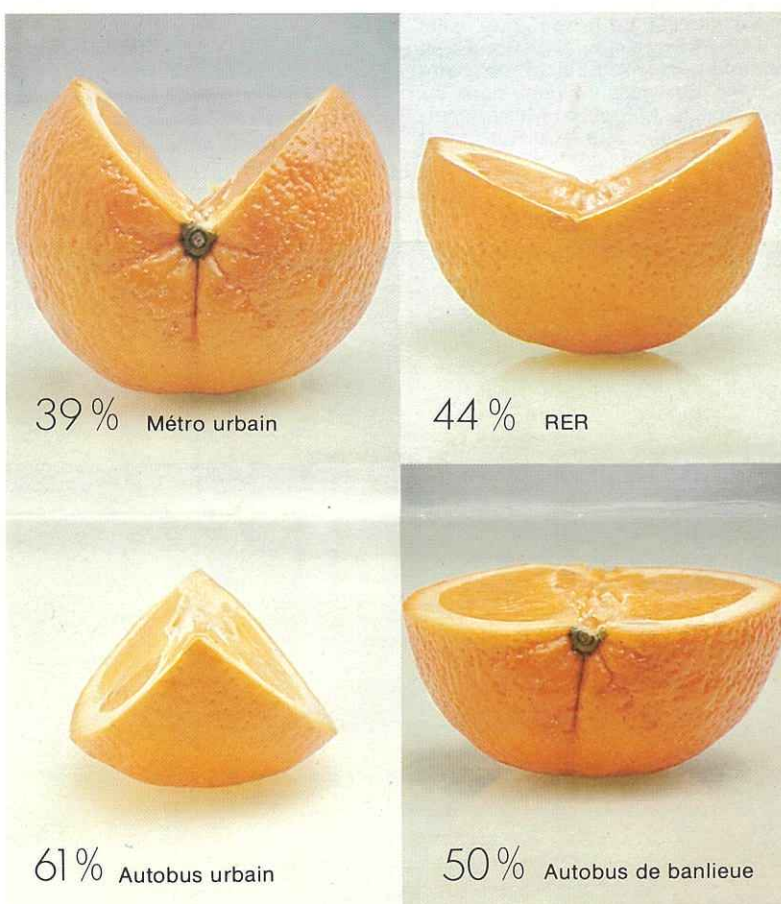
Le trafic du métro urbain est resté stable d'une année à l'autre, cependant les résultats des derniers mois de l'année traduisent une certaine reprise de l'augmentation du trafic : c'est ainsi que certains jours de novembre et de décembre, plus de 4 millions de voyageurs ont été transportés. Cette stabilité en moyenne annuelle masque un apport de voyageurs qui s'est trouvé contenu par un transfert vers le réseau d'autobus (celui-ci semble représenter environ 3 à 4 % de la hausse de trafic enregistrée sur le réseau de surface).

Cette évolution témoigne d'une situation de concurrence, bénéficiant actuellement à l'autobus dans Paris, entre deux modes de transport dont la complémentarité est souhaitable.

Le trafic du RER a moins progressé que l'année précédente (+ 0,7 % contre + 2 %) mais l'évolution des différentes lignes qui le composent est assez contrastée : celui de la ligne de Saint-Germain-en-Laye poursuit, avec un gain de 2 %, une progression régulière. Le trafic de la ligne de Sceaux, après une augmentation rapide au cours des dernières années, progresse très légèrement : 0,4 %, en raison, semble-t-il, d'un certain ralentissement de l'urbanisation dans sa zone d'influence et du développement de la rocade A 87 qui stimule la circulation automobile. Enfin, la ligne de Boissy-St-Léger est la seule à enregistrer une baisse de trafic de 2,2 % par rapport à l'année précédente par suite de l'électrification de la ligne SNCF de Gretz qui a entraîné un certain transfert de voyageurs et de la concurrence de l'automobile, favorisée par la mise en service de l'autoroute A 4 (Paris-Strasbourg).

Le trafic du réseau d'autobus a augmenté de façon spectaculaire par rapport à 1975 de plus de 21 % en moyenne et de près du tiers sur le réseau parisien intra-muros. Ces progrès accompagnent le développement de la carte orange, dont le nombre de coupons vendus mensuellement à la fin de 1976 était de 1 150 000 (contre 430 000 en septembre 1975 et 900 000 en décembre 1975).

% des voyageurs utilisateurs de la carte orange selon le mode de transport



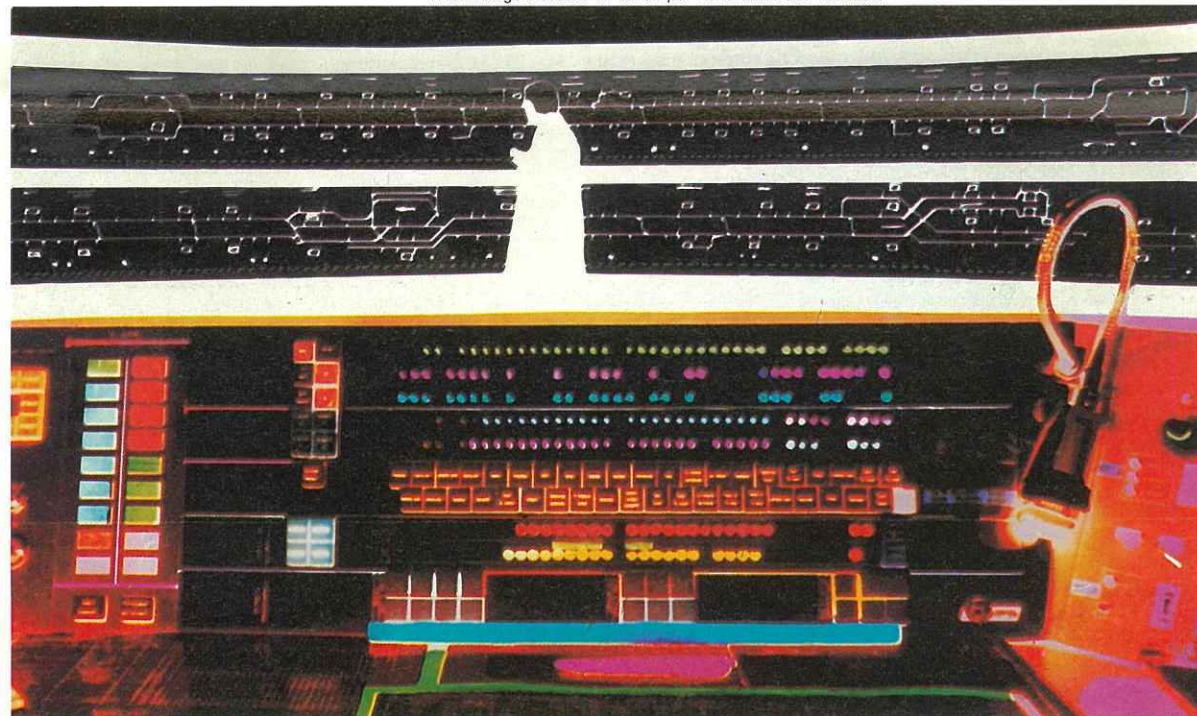
SERVICES

Le service a été amélioré sur l'ensemble des réseaux, avec 6,6 millions de voitures-kilomètres* supplémentaires par rapport à 1975 : 354,7 millions de voitures-kilomètres contre 348,1 en 1975.

Sur le métro urbain et le RER, ce gain de capacité de transport se traduit globalement par un meilleur confort. Il a permis le renforcement du service de la nouvelle ligne 13, appelée à connaître rapidement un développement important de son trafic.

Le succès de la carte orange et l'augmentation du trafic qu'il a entraînée sur le réseau routier, a exigé la mise en service de voitures supplémentaires pour répondre à la demande : depuis le dernier trimestre 1975, 135 voitures sont venues ainsi renforcer les lignes les plus affectées par cette évolution.

* Kilométrage effectué en un an par l'ensemble des voitures.



METRO MOLTO ALLEGRO

Plus de 200 concerts viennent d'avoir lieu dans le métro les 23, 24, 25 et 26 mars. Les formations les plus diverses, orchestre d'enfants, chorale de religieuses, clowns musiciens, big band ont participé à ce festival tout à fait original où les genres musicaux les plus variés furent représentés : musique ancienne et classique, rock, folk, accordéon... Le Comité d'entreprise y a été également associé, puisque l'orchestre de la Régie et l'harmonie du personnel ont participé avec succès à ces journées.

Cette semaine des musiciens inaugure une série de manifestations destinées à améliorer auprès des voyageurs l'image du métro, moyen de transport efficace mais souvent ressenti comme manquant d'ouverture suffisante sur la ville. Aussi la Régie souhaite-t-elle, parallèlement aux améliorations techniques prioritaires, y introduire une certaine qualité de vie en développant tous les moyens propres à rendre plus accueillant et plus chaleureux le cadre du transport en métro.

Certes, la publicité et l'existence de divers commerces créent déjà une certaine forme d'animation dans la mesure où leurs activités représentent un réel service complémentaire pour le voyageur. De plus, la rénovation des stations offre également d'intéressantes possibilités.

Plusieurs stations se prêtent à l'introduction d'éléments reliant l'univers du métro à son environnement de surface, passé ou présent. La station Montparnasse évoque, par exemple, la figure du « père du métro », Fulgence Bienvenüe ; le musée d'histoire naturelle est présent à la station « Jussieu », dans une large vitrine consacrée à ses activités. « Louvre » en 1967, « Saint-Denis-Basilique » en 1976 ont été aménagés dans une perspective culturelle et artistique liée à la proximité du musée du Louvre et de la basilique.

Des projets de même inspiration sont actuellement envisagés pour les stations « Varenne » où, en liaison avec le musée Rodin situé à proximité, seront exposées des sculptures et « Gobelins » qui présentera les activités de la Manufacture. Enfin, l'atmosphère d'une station 1900 sera également reconstituée grâce au décor, un mobilier et un affichage d'époque. Cinq ou six stations pourraient au total être complètement renouvelées avec mise en place d'aménagements culturels importants.

Des vitrines au contenu culturel, éducatif, distrayant ou artistique seront implantées sur les quais ou dans certains couloirs de correspondance, pendant un temps limité afin d'éviter la lassitude des voyageurs.

Outre ces améliorations, la Régie souhaite favoriser certaines opérations dites d'animation, consacrées soit à des catégories d'âge de la population (journée des enfants), soit à des catégories professionnelles : la semaine des musiciens en est un exemple, une semaine des arts manuels et de l'artisanat pourrait en être un autre. L'intérêt manifesté précédemment par le public pour des manifestations non directement commerciales comme les démonstrations de judo à Auber et Saint-Augustin, est significatif de l'accueil favorable qu'il pourrait réserver à de telles initiatives.

Certaines de ces manifestations seront organisées directement à l'initiative de la Régie ; dans d'autres cas, elle facilitera les initiatives extérieures émanant des fédérations sportives ou organismes sociaux culturels ou de spectacles. C'est ainsi que le métro devrait accueillir entre le 28 avril et le 14 mai, 730 équipes de la Croix-Rouge au cours de la campagne « Les quatre gestes qui sauvent une vie » destinée à informer les voyageurs sur les premiers secours à apporter à un blessé en cas d'accident.

Dans le même esprit, « il se passera sans doute quelque chose » dans le métro courant juillet. Une opération « accueil touristes » fera appel à des volontaires bénévoles, parlant une ou plusieurs langues étrangères, pour renseigner et guider dans le métro les voyageurs étrangers.

