

## EDITORIAL

C'est par centaines qu'arrivent au secrétariat de RATP Informations les réponses au questionnaire que nous avons inséré dans le dernier numéro. Souvent, nos correspondants ont pris la peine d'y joindre un petit mot et je dois confesser que nous sommes fort touchés de la sympathie qu'ils nous manifestent.

Nous procédons au dépouillement et nous vous ferons connaître les résultats dans les plus brefs délais possibles.

Un certain nombre de nos correspondants se sont plaints d'avoir à mutiler leur journal pour nous renvoyer le questionnaire. Puis-je préciser à ceux qui voudraient à la fois garder leur journal intact et quand même nous faire part de leurs remarques, qu'ils peuvent parfaitement le faire sur une feuille de papier quelconque, en reprenant, en gros, les rubriques du questionnaire.

Avec ce numéro, vous constatez déjà quelques modifications dans la présentation du journal. Nous nous refusons à des formules conservatrices et nous cherchons, tout en gardant le même style, à vous présenter quelques innovations. Nous souhaitons qu'elles vous plaisent.

Le Directeur de la Publication

## ROGER BELIN et PIERRE GIRAUDET face aux journalistes



M. GIRAUDET

M. BELIN

Au cours de la conférence de presse qui s'est tenue le 13 septembre 1973 au siège de la Direction Générale de la RATP, le Président Roger Belin et le Directeur Général Pierre Giraudet ont évoqué devant les journalistes, les principaux aspects de l'actualité dans les transports parisiens pour la rentrée.

Dressant un rapide bilan des activités de la Régie pour 1973, M. BELIN s'est montré satisfait du trafic, supérieur même aux prévisions pour la ligne de St-Germain du métro régional ouverte il y a tout juste un an.

Les travaux de prolongement et de construction sont en bonne voie et la rénovation du métro se poursuit : installation, l'été dernier, du pilotage automatique sur la ligne n° 3 et mise en service de 30 escaliers mécaniques depuis

le début de l'année; 34 autres sont en cours d'installation.

En ce qui concerne le réseau d'autobus, M. BELIN a insisté sur « la priorité aux transports collectifs ». Le Président a ajouté : « nous y attachons une très grande importance : les transports collectifs sont un élément essentiel du développement des grandes cités. Ils sont économes d'espace urbain et économes d'énergie, à un moment où l'énergie devient rare et chère ».

« Nous nous employons à réhabiliter le réseau d'autobus » a précisé M. GIRAUDET. Une réduction massive du réseau de Paris équivaldrait pour le Directeur Général de la RATP à surcharger la voirie et le métro : elle priverait les voyageurs « captifs » d'un moyen de transport qui leur est indispensable. (suite page 5)

Cliché atelier photographique.

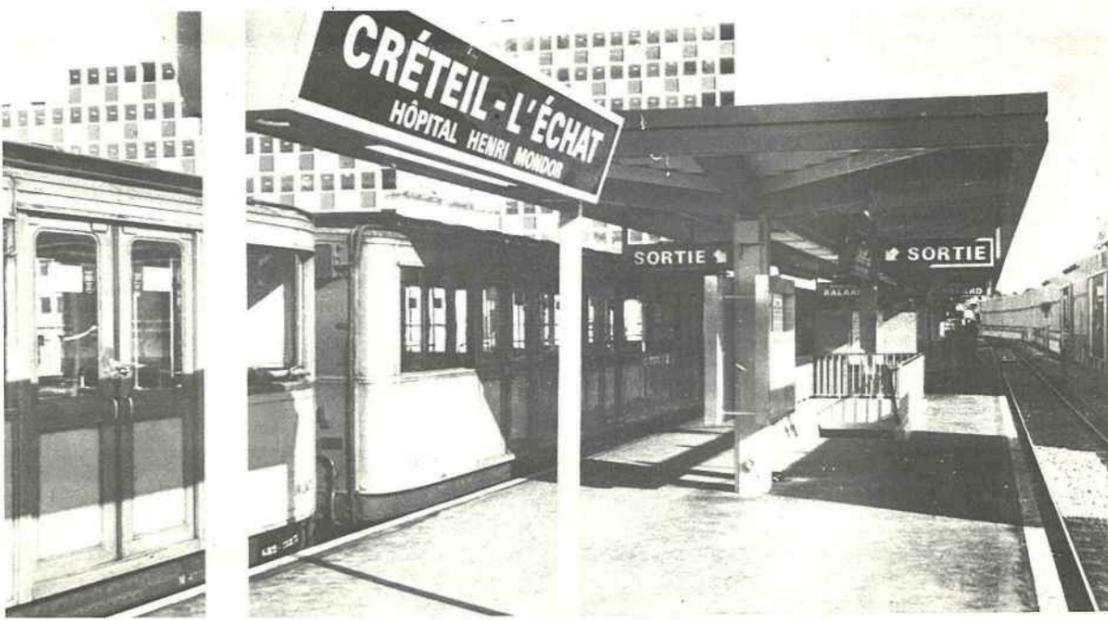
## DANS L'AUTOBUS je me laisse conduire...



C'est la phrase que l'on pouvait lire depuis la fin-septembre à l'avant des autobus dans Paris. La formule qui fait appel à une attitude dont les Parisiens ont, malheureusement et malgré eux, perdu l'habitude : la *décontraction*, est illustrée par une jeune personne aux cheveux fleuris et au sourire engageant.

De quoi s'agit-il exactement ? Tout simplement de la première manifestation concrète d'une vaste campagne que la RATP entreprend en vue d'une nécessaire réhabilitation de l'autobus parisien. (suite page 2)

## NOUVEAU CRETEIL LE METRO EST AU RENDEZ-VOUS



Cliché atelier photographique.

Le 26 septembre 1973 le métro a fait son entrée dans Créteil avec la mise en service de la station Créteil l'Echat-Hôpital Henri Mondor. Après les stations de Maisons-Alfort, la ligne 8 dessert depuis cette date le nouveau Créteil encore en construction. Dans moins d'un an, deux nouvelles stations seront ouvertes à proximité de l'Université et de la Préfecture. (Dossier RATP en page 8)

## DOMINIQUE COLLADANT

Champion du monde junior de Pentathlon Moderne

Dominique COLLADANT a remporté, le 4 septembre dernier, à Berlin, le titre de Champion du monde junior de Pentathlon Moderne. Agé de 20 ans, COLLADANT met ainsi à l'honneur son club : l'US Métro transports où il signa sa première licence en 1966. (article en page 7).

## sommaire

- en page 2 — A propos de publicité Métrobus répond
- en page 3 — Flash RATP
- en page 4 — Le plan d'Entreprise
- en page 6 — Nominations — Vu à Paris — Départs à la retraite
- en page 7 — U.S. Métro — Sur le podium
- en page 8 — Le Métro à Créteil



Cliché atelier photographique.

## Le métro urbain à l'heure du péage magnétique.

1 600 passages équipés de tourniquets d'entrée, analogues à ceux du Métro régional, sont progressivement installés dans toutes les stations du Métro urbain. (suite page 5)

# à propos de publicité ... METROBUS REPOND

Avec près de 400 stations de métro et un peu plus de 3 600 autobus, la RATP offre à priori pour la publicité un support de choix.

Mais derrière la simple préoccupation de « vente d'espace », Métrobus pose la question de l'avenir des services annexes du métro et des recettes qu'ils procurent à la RATP.

Marcel TORDO, Président et fondateur de Métrobus Publicité, a confié à RATP Informations quelques réflexions sur la régie publicitaire qu'il dirige.

Pouvez-vous nous préciser Monsieur TORDO la raison d'être de la publicité transports ?

« La raison fondamentale qui a conduit d'abord l'Administration provisoire du métropolitain, puis la RATP, à exploiter la publicité est la source de recettes supplémentaires qu'elle constitue. Mais le gestionnaire des emplacements métro ne peut pas se conduire en simple marchand d'espace. Certes, la préoccupation de la rentabilité est importante, mais ce ne peut être la seule qui doive le guider dans son choix. Les emplacements publicitaires du métro constituent le plus important portefeuille d'affichage existant sur la région parisienne, mais ces emplacements que nous gérons appartiennent à un service public; cela engendre pour le gestionnaire une conception différente de celle que peut avoir une entreprise privée.

« La publicité en général, et la publicité transports bien entendu pour sa part, permet d'harmoniser et d'ajuster l'ensemble des offres et des demandes en économie de marché. Ce processus est d'ailleurs relativement indépendant du système économique adopté. »

## Qualité des messages

« L'utilisateur a l'impression que le métro est un peu à lui et, au fond, il n'a pas tort. Nous devons donc, nous exploitants de publicité, procurer au client du transport un environnement aussi agréable que possible; ainsi, sommes-nous obligés de nous attacher à la qualité des messages qui sont affichés sur les emplacements dont nous avons la charge et c'est un très gros problème.

« Nous ne pouvons nous ériger en censeurs et, pourtant, tout ce qu'on peut afficher dans la rue ne peut pas l'être toujours dans le métro. Lorsque nous nous trouvons devant des affiches scandaleuses, notre devoir est d'intervenir auprès de l'annonceur et de l'inciter à n'afficher dans le métro que des textes et des messages qui ne soient pas choquants pour les usagers. »

## Qualité du transport

« Notre intégration dans le cadre de la politique générale de la RATP nous amène tout naturellement à repenser la façon dont nous assumons notre rôle, particulièrement dans nos méthodes de vente. La RATP a compris que le métro devait être intégré à l'urbanisme. Elle sait que faire descendre des gens dans un trou est difficile à faire accepter. Elle a donc maintenant une politique d'amélioration de la qualité du transport, non seulement en ce qui concerne la capacité des véhicules et leur rapidité, mais aussi du point de vue du confort du client. Nous devons avec la publicité permettre une amélioration du milieu dans lequel voyage le client, lui procurer lumière et couleur, gaieté enfin, et nous devons faire en sorte que la publicité diminue l'effet de claustrophobie du métro. Dans un système en développement, et avec un pouvoir d'achat qui s'accroît, le citadin a définitivement cessé d'être un « usager » pour devenir un « client ». Ce phénomène est irréversible et les Parisiens ne se feront pas



faute, dans l'avenir plus encore qu'aujourd'hui, d'user de leur pouvoir de choix.

« Dans 10 ou 15 ans, le Parisien voudra, non seulement être transporté plus rapidement, plus confortablement, mais également optimiser l'utilisation du temps qu'il sera de toute façon obligé d'accorder à son transport.

« La mission de notre société Métrobus, pour ce qui la concerne, est d'anticiper sur les décisions d'innovation de la RATP en lui soumettant, au titre des activités annexes, des formules d'animation et de promotion qui dépasseront de plus en plus le cadre publicitaire, et surtout son expression par le seul affichage. Faute de se voir apporter des services annexes au service transport, le citadin client des transports publics retournera naturellement à des solutions passionnelles et mal budgétées, telles que l'automobile ou tout autre produit de remplacement.

« Considérer dorénavant l'usager comme un client c'est admettre que, comme tout acheteur, les choix qu'il effectue ne sont pas toujours des choix raisonnés, mais sont la conséquence de décisions impulsives. Il y a d'ailleurs de moins en moins de corrélation entre le niveau de vie et le mode de transport adopté. »

## Le métro : « une rue »

« Nous devons apporter autant que possible de la joie et des services. C'est pourquoi j'ai insisté auprès de la RATP pour qu'elle accepte des commerces dans le métro. Les commerces permettent de rendre des services et d'assimiler le métro à ce qu'il est véritablement : une rue, car il n'est pas autre chose qu'une rue plus fréquentée et qui, certes, connaît un moyen de transport particulier, mais une rue qui doit être le plus possible intégrée à l'extérieur. Cette intégration est difficile pour le concédant et il nous appartient de rechercher les moyens par lesquels nous pourrions, dans ce site particulier, apporter notre contribution. C'est ainsi que nous avons créé les stations vitrines et enfin la station Louvre, station rupture, qui

contribue à une meilleure perception de l'environnement transport par l'usager. »

## L'art dans le métro

« Quand j'ai parlé pour la première fois de transformer les stations de métro, et notamment Franklin Roosevelt ligne 9, cela paraissait difficilement admissible. J'étais déjà persuadé que la publicité devait concourir au confort des usagers. Ensuite ce fut l'avènement des « gemmaux » à Franklin Roosevelt ligne 1. Je voulais que les usagers du métro prennent contact avec une forme d'expression nouvelle de l'art. De même, j'ai cherché à faire de Louvre l'antichambre du musée. Le métro Louvre ne devait plus représenter les magasins du Louvre mais le palais et son musée. J'ai pensé que, quand bien même on n'exposerait qu'un dix-millième des richesses du Louvre et sous forme de reproductions, cela valait la peine que les usagers du métro aient un contact, si minime soit-il, avec cet extraordinaire héritage.

## Comment a débuté Métrobus ?

« J'ai créé Métrobus Publicité en 1948. Auparavant la publicité métro et autobus était confiée à deux gestionnaires différents. L'affichage métro était pour moi un support merveilleux que je considérais atrocement mal utilisé. A cette époque, par exemple, dans un cadre de 4 m. x 3 m. il y avait 4 ou 5 affiches. J'ai dû faire preuve de beaucoup d'autorité vis-à-vis des annonceurs pour n'avoir plus qu'une affiche par cadre.

« Pour créer Métrobus Publicité, j'ai recherché quelle était la meilleure formule; c'était difficile. Finalement, et compte tenu du contexte de l'époque, j'ai opté pour l'association Havas et Publicis. Par la parité de leur participation au capital j'ai pu obtenir pour Métrobus une neutralité complète vis-à-vis de chacun d'eux et l'indépendance pour le directeur général sans laquelle il n'aurait pu être au service exclusif de la RATP. » (suite page 4)

# DANS L'AUTOBUS je me laisse conduire ...

1 autobus = 40 voitures

Rappelons qu'un autobus peut transporter autant de monde que quarante voitures pour un encombrement de la chaussée équivalant à trois véhicules. D'une très grande souplesse d'exploitation, l'autobus offre en effet, la seule réserve de capacité de transport pouvant à l'heure actuelle être mise en œuvre sans investissement particulier.

## Désaffection du public

Les autobus assurent aux heures de pointe du soir, près de 30 % des déplacements en surface dans Paris. Or, ils n'occupent que 3 % de la chaussée et ne représentent qu'1 % du nombre de véhicules en circulation. La congestion de la circulation provoquée par la saturation de la voirie et le non-respect des règles de stationnement ont abouti à une lenteur et une irrégularité du service d'autobus, qui se traduisent par une désaffection du public à l'égard de ce mode de transport.

## Couloirs prolongés pour 8 lignes dans Paris

Toutefois la RATP ne veut pas s'avouer vaincue. Pour réhabiliter le réseau d'autobus il suffirait, en particulier, de lui rendre une vitesse et une régularité suffisantes. La Régie dispose maintenant d'un parc moderne, le plus jeune du monde : moyenne d'âge 3 ans 1/2 pour les autobus de Paris.

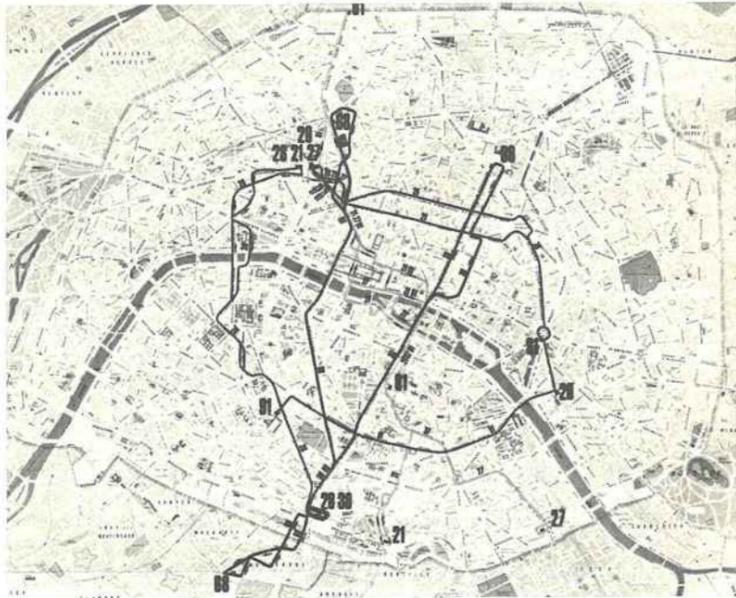
Dans une première étape la RATP a entrepris, dès 1972, une importante étude de restructuration du réseau de Paris (RATP Informations n° 5). De cette vaste étude, le Conseil de Paris a approuvé fin juin 1973, un programme d'extension de couloirs réservés pour 8 lignes.

## Une première expérience pendant trois mois

Les huit lignes retenues relient des zones résidentielles aux principaux centres d'affaires. Chacune dessert au moins deux gares.

Les étapes de mises en service sont les suivantes :

- depuis la mi-septembre :
  - ligne 21 : « Gare St-Lazare-Pte de Gentilly » par la gare du Luxembourg
  - ligne 27 : « Gare St-Lazare-Pte de Vitry » par la gare du Luxembourg
  - ligne 81 : « Gare du Luxembourg-Pte de St-Ouen » par la gare St-Lazare
- depuis la fin-octobre :
  - ligne 38 : « Gare de l'Est-Pte d'Orléans » par la gare du Luxembourg
  - ligne 68 : « Place de Clichy-Montrouge » par les gares St-Lazare et d'Orsay
- à la mi-novembre :
  - ligne 20 : « Gare St-Lazare-Gare de Lyon » par la République et les grands boulevards
  - ligne 28 : « Gare St-Lazare-Pte d'Orléans » par la gare Montparnasse
  - ligne 91 : « Bastille-Gare Montparnasse » par les gares de Lyon et d'Austerlitz.



La création de 18 km de couloirs supplémentaires, dont 2,7 à contresens, devrait permettre de porter à 13 km/h la vitesse commerciale sur ces 8 lignes. Ce chiffre qui correspond à celui de la vitesse commerciale des autobus dans Paris en 1955, représente un gain de 35 % sur les temps de parcours. La durée des trajets dans le centre de Paris pourrait ainsi être réduite de près d'un tiers, ce qui permettrait également une plus grande régularité du service.

Le seul point d'interrogation pour le succès de cette opération reste, bien entendu, le respect de la nouvelle réglementation par les automobilistes.

L. M.

**SOS SANG R.A.T.P.**  
**346 36 93**  
**DONNEZ DU SANG**

# ANNÉE RATP 1973

## quoi de neuf dans le métro ?

29 juillet 1973

Le service de l'ensemble des rames de la ligne n° 3 « Pont de Levallois-Galliéni » est assuré en pilotage automatique avec un seul agent à bord de chaque train.

1<sup>er</sup> août

Livraison aux ateliers de Fontenay de la première rame sur pneus destinée à la ligne n° 6 « Charles de Gaulle-Étoile-Nation ».

17 septembre

Mise en exploitation du service automatique en station (S.A.S.) sur la ligne n° 1 « Vincennes-Neuilly », système qui permettra d'augmenter la capacité de transport de cette ligne par la limitation du temps de stationnement et la régulation de la marche du train.

26 septembre

Mise en service de la nouvelle station « Créteil l'Echat-Hôpital Henri Mondor » de la ligne n° 8.

5 octobre

Ouverture au public de la station « Nanterre-Préfecture » de la ligne n° 17 (Saint-Germain-en-Laye) du Métro Régional.

8 octobre

Mise en service dans 10 stations du métro urbain de contrôles magnétiques des titres de transport.



Cliché atelier photographique.

25 et 26 juin

Accueillie par M. GIRAUDET, Directeur général, une délégation péruvienne conduite par le Vice-Ministre des Transports, M. José del CASTILLO, visite un chantier du métro régional, effectue un parcours sur les lignes 1, 7 et 17 du métro, et se rend au dépôt d'autobus de Créteil.

## le point sur les travaux

2 juin

Début des travaux de gros œuvre de la station « Porte de Paris » sur le prolongement dans Saint-Denis de la ligne de métro n° 13.

juillet

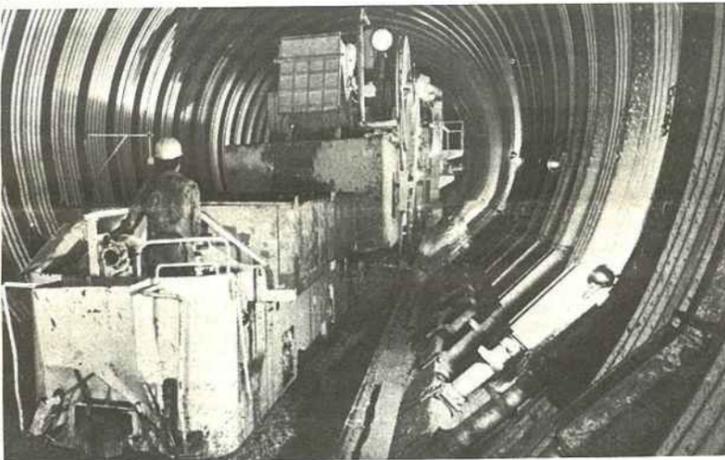
Mise en place de 4 escaliers mécaniques à « Nanterre-Préfecture », « Créteil-l'Echat », « Villiers » et « Porte Maillot ».

30 août

Achèvement de la dalle de couverture, rue de la Légion d'Honneur à Saint-Denis, d'une des sections du prolongement de la ligne n° 13 en banlieue-nord.

21 septembre

La machine « Robbins » qui fore les tunnels du tronçon central du Métro régional sur la section Châtelet-Gare de Lyon, a réalisé 935 mètres de tunnel. Son avancement maximum a été de 92 mètres en une semaine (photo).



Vue arrière de la machine « Robbins ». D'un diamètre extérieur de 7 m et d'une puissance de 900 chevaux, la machine comporte une tête de forage comptant 45 outils constitués par des molettes.

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

6 juillet au 5 septembre

173 autobus ont assuré du lundi au vendredi le transport d'enfants entre différentes écoles et les centres aérés de la ville de Paris situés en proche banlieue.

Juillet-août-septembre

Lors des départs ou des retours des colonies de vacances, le transport d'enfants entre différents points de rassemblement et les gares a été assuré par 308 autobus du 2 au 8 juillet, 368 du 30 juillet au 5 août, 492 du 6 au 12 août, et 317 du 3 au 9 septembre.

8 et 9 septembre

La desserte du Parc des Sports de la Courneuve, lors de la fête

annuelle du journal « l'Humanité » a nécessité le renforcement du service de 8 lignes d'autobus, la prolongation du service de 5 lignes, jusqu'à 0 h 30, et la création de services directs sur les lignes 149, 250 A et 250 B et d'un service de navettes entre le parc de stationnement du Bourget et l'accès du parc départemental à la Courneuve.

17 septembre

Création de la ligne 350 « Gare de l'Est-Le Bourget (Aéroport) » par l'autoroute du Nord A 1.

14 nouveaux couloirs de circulation dont 3 à contresens, ce qui porte à 60 km la longueur des couloirs réservés aux lignes urbaines d'autobus.

## COMMUNIQUÉS

### GRUPEMENT ARTISTIQUE AUREOLE

Prochaine représentation : « METRO-FOLIES », le dimanche 18 novembre à 15 h au théâtre municipal de Charenton.  
Renseignements et location par téléphone : 628-77-70 et 77-71, tél. intérieur 9045.

### ORCHESTRE SYMPHONIQUE DE LA RATP

Prochain concert, le samedi 24 novembre à 21 h, salle Gaveau, 45, rue La Boétie, Paris 8<sup>e</sup>.  
Renseignements et location par téléphone : 628-77-72, tél. intérieur 9042.

## livre d'or

26 et 27 août

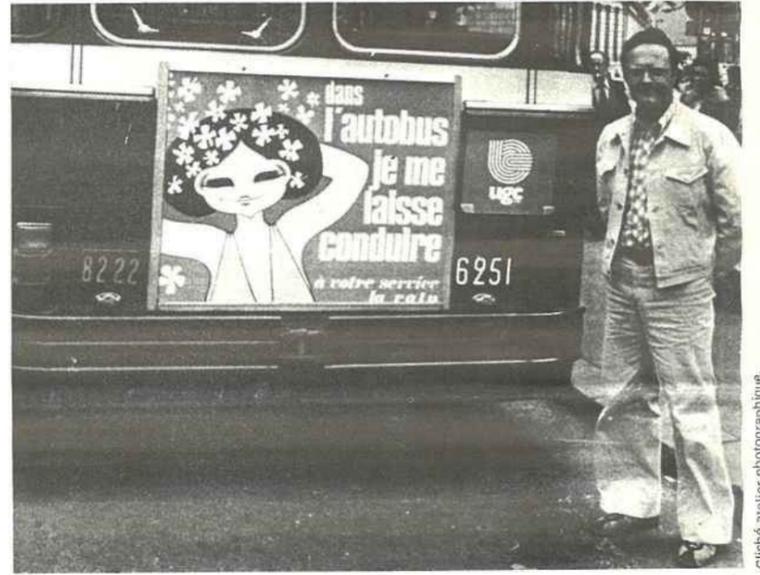
M. GIRAUDET, Directeur général, présente le métro régional à M. HERRINGER, Directeur fédéral des transports urbains des États-Unis d'Amérique. Précédemment, le visiteur avait effectué un parcours en autobus et en métro puis s'était rendu au poste de commande centralisée (PCC) de Bourdon.

28 août

M. GUENA, Ministre des Transports, prend le métro. Accueilli par M. BELIN, Président du Conseil d'Administration, et M. GIRAUDET, Directeur général, à la station Charles de Gaulle-Étoile du métro régional, il effectue un parcours sur le RER et les lignes 7 et 1. La visite se termine par une présentation du PCC. (photo)

12 et 13 septembre

M. BELIN, Président du conseil d'administration et Président de l'UITP, reçoit aux Grands Augustins le Comité des installations électriques de l'Union des Transports publics allemands. Les participants, accompagnés d'ingénieurs du réseau ferré, des travaux neufs et des services techniques, visitent divers équipements électriques du métro.



Affiche publicitaire RATP réalisée par M. DUMONT, dessinateur au réseau routier (RC) pour l'opération promotionnelle UGC-RATP.

A l'occasion de l'ouverture à Paris le 19 septembre de trois complexes de 11 salles de cinéma à Montparnasse, rue Marbeuf et à l'Odéon, une opération promotionnelle a été réalisée conjointement par l'union générale cinématographique (U.G.C.) et la RATP.

Un service spécial d'autobus a permis à de nombreux parisiens d'aller visiter ces nouvelles salles. Un mini-stand d'information « à votre service la RATP » était à la disposition des visiteurs dans chacun des halls des trois complexes de cinémas.

Lors du Salon du Cuir qui s'est déroulé au Parc des Expositions de la Porte de Versailles du 8 au 11 septembre, le pavillon d'information RATP a reçu de nombreux visiteurs.

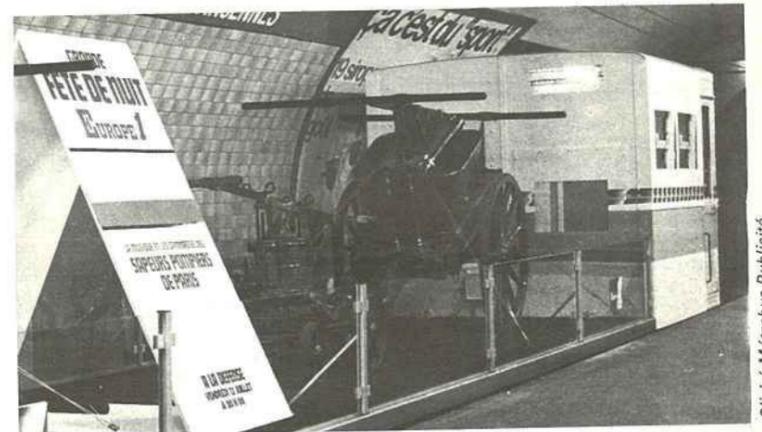
## UITP union internationale des transports publics

Les 20 et 21 septembre, à Vienne en Autriche, 32<sup>e</sup> session du Comité International des Métropolitains.

La délégation de la RATP comprenait M. GIRAUDET, Directeur général, M. ESSIG, Directeur du réseau ferré et M. LINON, Chef du service des relations extérieures.

## métro insolite

Les 12 et 13 juillet dernier, les Parisiens ont vu circuler sur la ligne Vincennes-Neuilly, une rame de métro insolite s'intercalant entre les autres trains. Dans le cadre du bal du 14 juillet organisé à la Défense, sur le thème « la fête des pompiers », le train présentait une rétrospective du matériel des pompiers de Paris de 1699 à nos jours.



Cliché Métrobus Publicité.

## EN BREF

### EXAMENS ET CONCOURS 1973-1974

#### NOVEMBRE

- Inspecteur adjoint (toutes filières)
- Ouvrier qualifié
- Chef de groupe contremaître
- Chef de section magasinier vérificateur
- Chef de section systèmes cybernétiques
- Chef de section électromécanique (MR)
- Sous-Chef de poste MR (Ligne de Sceaux - Ligne de Boissy-St-Léger - Ligne de St-Germain-en-Laye)

#### DÉCEMBRE

- Employé qualifié de magasin
- Chef de groupe dessinateur
- Conducteur

#### JANVIER

- Chef de groupe adm. (sécurité sociale)
- Chef de groupe surveillant de trav.
- Chef de manœuvre RU (préliminaire)

#### FÉVRIER

- Chef de groupe sténodactylographe
- Chef de groupe géomètre-topographe
- Chef de section d'exploitation du réseau ferré (préliminaire)

#### MARS

- Sténodactylographe
- Employé qualifié dessinateur
- Technicien

#### AVRIL

- Employé qualifié de bureau
- École d'apprentissage
- Examens d'instruction générale pour l'accès aux concours de maîtrise

#### MAI

- Chef de groupe administratif
- Chef de section programmeur-pupitre

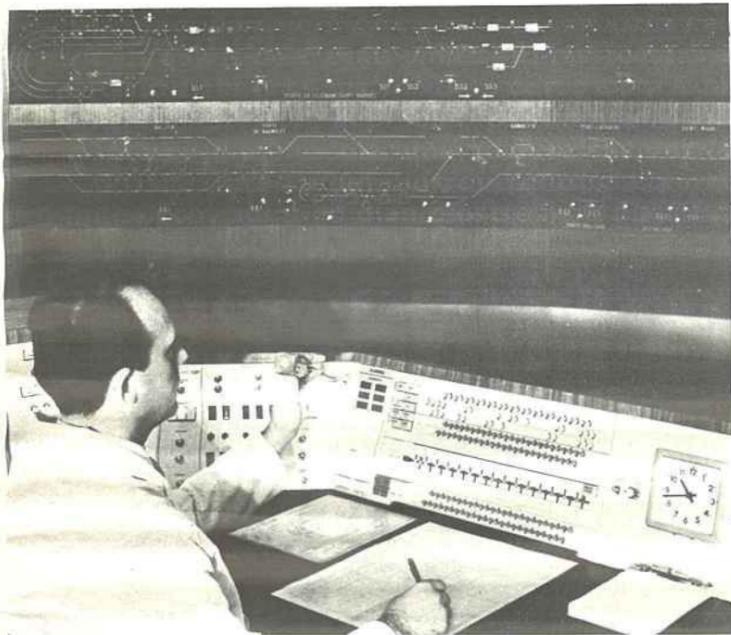
## la presse en parle...

1,25 % d'augmentation au 1<sup>er</sup> octobre

A la suite de la signature entre les syndicats F.O., C.F.T.C. et Autonome, et la Direction de la RATP, d'un avenant au protocole d'accord du 2 décembre 1972, une augmentation supplémentaire des salaires a été appliquée le 1<sup>er</sup> octobre 1973. Compte-tenu de l'évolution exceptionnelle des prix, l'augmentation a été fixée à 1,25 %.



# PLAN METRO



Postes de commande centralisée (PCC) des lignes N° 3 et 4, installés boulevard Bourdon.

Le métro transporte plus de 3 millions 1/2 de voyageurs par jour ouvrable. Moyen de transport pratique et rapide, il présente toutefois certaines insuffisances, dues au retard d'équipement en ce qui concerne la capacité de transport aux heures de pointe et le confort. Pour combler ces lacunes, le plan métro a fixé des objectifs et déterminé des programmes d'action.

La sécurité actuel du métro, l'un des plus élevés du monde. Ces objectifs doivent être réalisés tout en réduisant les coûts de fonctionnement et en améliorant le cadre de travail du personnel.

## Actions

- 1 Améliorer le service en station**  
Le nombre d'escaliers mécaniques dans le métro urbain était de 132 au 1<sup>er</sup> janvier 1973. Il est fixé à 338 à la fin 1978, soit une augmentation de plus de 150%.  
Le métro urbain compte 344 stations dont 6 sont neuves, 101 rénovées et 7 en cours de rénovation; 78 stations doivent être modernisées d'ici 1978.

## Objectifs

- 1 Améliorer la qualité du service**, en accroissant la capacité de transport et la régularité, en augmentant le confort et en renouvelant la décoration des stations.
- 2 Maintenir le haut niveau de**

# LE PLAN D'

Fin 1972, il y avait 133 postes de ventilation. En 1978, 76 nouvelles installations auront été mises en service ou seront en cours d'achèvement.

Enfin, il est prévu d'installer environ 250 postes de télévision de surveillance pour accroître la sécurité.

## 2 Améliorer le service des trains

L'un des principaux domaines d'action reste l'accroissement de la capacité de transport aux heures de pointe. On peut y parvenir par la mise en œuvre de plusieurs moyens techniques :

- liaison entre chacune des lignes du réseau et un poste de commande centralisée, (PCC) (photo).
- installation sur les lignes les plus chargées d'un système de **départs programmés**, système qui offre l'avantage de réduire l'intervalle entre deux trains en limitant le temps de stationnement.
- mise en place d'une nouvelle signalisation qui associée au **pilotage automatique** des trains permet de réaliser des intervalles égaux ou inférieurs à 80 secondes.
- allongement des quais pour augmenter le nombre de voitures par rame.

La modernisation du matériel roulant joue également un rôle important en ce domaine. Le matériel moderne offre un plus grand nombre de places et un meilleur confort aux voyageurs comme aux conducteurs. Les études de matériels nouveaux s'attachent principalement à accroître la fiabilité et la sécurité et à augmenter souplesse et silence des voitures ainsi qu'à diminuer leur coût d'entretien.

En mai 1974 la RATP publiera pour la première fois **1975-1980**. Pour préparer ce plan, plus de 25 groupes de travail ont travaillé de 1972 à avril 1973. Il constitue une première base de réflexion et d'élaboration. RATP Informations vous présente ci-dessous **autobus**, et **trois des principaux plans fonctionnels** : personnel, matériel et action sociale.

## concertation à tous les niveaux

Définir de façon plus claire les niveaux de responsabilité afin de permettre une délégation plus large, associer plus étroitement les responsables aux décisions, tels sont les principaux thèmes de recherche qui ont contribué à l'établissement du plan de personnel et d'action sociale.

## Politique de Personnel

Une étroite corrélation entre les actions de recrutement et les études de gestion prévisionnelle est la condition nécessaire pour offrir aux employés, à tous les niveaux de la hiérarchie, les postes qu'ils sont les plus aptes à remplir. Ainsi pourraient être connus les besoins immédiats, élaborés des plans de carrière et réalisée une meilleure répartition géographique du personnel. Pour être efficace, cette politique de personnel à long terme doit s'accompagner d'une amélioration des actions de formation tant du point de vue du contenu des programmes que des méthodes d'enseignement et du contrôle des connaissances.

En ce qui concerne l'avancement, l'harmonisation des carrières, hautement souhaitable, serait favorisée par la mobilité, ce qui suppose une information sur les emplois et un lien étroit entre le plan de formation et les actions de mobilité.

## Action sociale

Du point de vue médical, le plan d'action sociale s'attache à rapprocher les centres médicaux des lieux d'attachement des employés et par ailleurs, à agrandir et moderniser les installations. En ce qui concerne les équipements sociaux, une action est à mener en faveur des restaurants d'entreprise pour le renouvellement du matériel, le réaménagement et la création de nouveaux restaurants. Un programme de renouvellement de distributeurs de boissons fait également l'objet d'études.

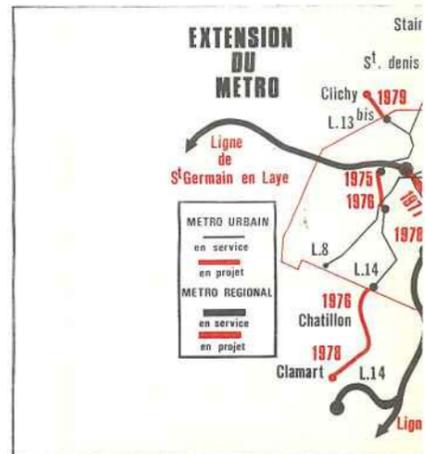
## Comment voyez-vous l'avenir ?

« Pour nous, l'important c'est l'évolution actuelle de la RATP. Je suis enchanté qu'elle se pose le problème de faire comprendre à ses clients les mesures nouvelles qu'elle prend dans leur intérêt; cela la conduit à un dialogue et du dialogue naît la compréhension. Pour nous, c'est énorme. Nous devons nous y adapter. Nous devons nous remettre en cause.

« Il n'y a pas seulement dans le programme de Métrobus Publicité un plan financier, un plan commercial et un plan technique, il y a d'abord un plan humain et maintenant une nécessaire intégration dans le cadre de la nouvelle politique de la RATP. »

Une interview de Laurence Moachon

# INVESTIS 50% du chiffre d'affaires



En 1973, les investissements engagés soit près de la moitié du chiffre d'affaires RATP parmi les grands investisseurs d'équipement.

## Extension

Améliorer les conditions de déplacement parisienne est l'un des objectifs majeurs en service pour les années à venir, il faut des lignes de métro N° 8 à Créteil (1977-81), N° 14 à Châtillon (1976-77), N° 7 à la Courneuve (1980-81). La Bobigny est prévue pour 1980-81. En ce qui concerne le prolongement de la ligne de Sceaux jusqu'à la Courneuve, mise en service en 1978 de la ligne de Sceaux jusqu'à la Courneuve en 1980-81; dès 1977, la ligne de Marly-lez-Lille.

## Plus grande capacité

Pour le métro, la liaison en 1974 entre les dépôts programmés (déjà en service Sceaux) aux lignes N° 1, 2, 3, 4 et 5 en 1976, l'allongement des quais en vue d'accroître les principales opérations qui ont lieu aux heures de pointe et d'améliorer le régime des billets.

Pour le réseau routier, la construction de nouvelles stations, la création de nouveaux dépôts en vue de l'augmentation de la capacité.

## Automatisme

Après l'application du pilotage automatique des lignes N° 6 et 7 en 1974, N° 14 en fonction du renouvellement du matériel.

En 1974, toutes les stations de métro sont équipées des billets.

Entre 1973 et 1976, 1 500 autobus du système SECAMA permettant le contrôle des billets pourrait être progressivement adopté.

## Matériel

Le renouvellement du matériel d'une ligne de métro en 1983 ou 84 de voir disparaître les derniers véhicules du matériel de la RATP en cours de renouvellement de la ligne n° 9 (1974-76), n° 2 (1978-1980), n° 8 (1979).

Les commandes concernant le métro régional de Marne la Vallée et prolongement de la ligne de Marne la Vallée de 30 véhicules devraient être effectuées en 1977.

Pour les autobus, le rythme d'acquisition de nouveaux véhicules doit être adapté en fonction de l'obsolescence rapide des m

# à propos de publicité ... METROBUS REPOND

## Comment fonctionne Métrobus ?

« Métrobus a actuellement 100 collaborateurs. Le choix des collaborateurs est fonction de leur efficacité et, en matière de vente, de leur rendement. La moyenne d'âge est inférieure à 35 ans.

Les équipes — je préfère parler d'équipes plutôt que de services — sont très interdépendantes; toute action publicitaire fait appel à 3 catégories de responsables :

- équipe commerciale
- équipe technique et exécution
- équipe comptable et contrôle de gestion

On imagine trop souvent que le « monopole » de l'espace rend facile la vente du support, mais il faut savoir que nous sommes quotidiennement mis en concurrence avec les autres moyens d'expression : télévision, radio, presse, autres formes d'affichage. Toute réalisation, toute campagne est la résultante d'une somme d'efforts et d'une pression constante sur le marché. Or, ce marché est capricieux, instable et soumis en priorité aux aléas de la conjoncture. La publicité ne doit pas être assimilée à un travail d'artiste

ou de décorateur.

« A Métrobus il n'y a pas un patron, mais un collège composé du Président Directeur Général qui l'anime, du Directeur Général Adjoint et de directeurs. Le principal souci de cette équipe est de ne pas être dépassée par l'entreprise, de ne pas être robotisée. Pour qu'un individu soit admis dans cette équipe il faut d'abord qu'il ait conscience de la nécessité de conduire les opérations et de ne jamais être en retrait. »

## R.a.t.i.pistes

« Notre problème est d'abord d'éduquer le personnel. Il faut que nos collaborateurs deviennent des Ratipistes. Il faut leur inculquer l'esprit maison, ce qui ne s'acquiert pas du jour au lendemain. Nous n'avons jamais embauché un bon vendeur; cela n'existe pas; nous prenons des hommes capables d'être formés et auxquels nous inculquons la foi.

« Ce que nous voulons à tout prix conserver c'est cet esprit apporté par une confrontation constante aux problèmes de la RATP. Certes, nous sommes des

publicitaires, mais le côté forcément éphémère induit par l'exercice de cette profession est balancé par le sens du service public qu'ont acquis nos collaborateurs. »

## Métrobus Publicité est-elle une entreprise rentable ?

« Oui, Métrobus est une entreprise rentable, suffisamment pour procéder à ses propres augmentations de capital, pour envisager dans l'avenir de développer un service d'études et de recherches plus étoffé que par le passé, et pour investir.

« Il est d'ailleurs vital pour Métrobus, comme pour toute autre entreprise, de pouvoir garantir au moins la rémunération de son capital, d'abord pour s'acquitter pleinement de sa charge et également pour pouvoir se concilier des collaborateurs de bon niveau.

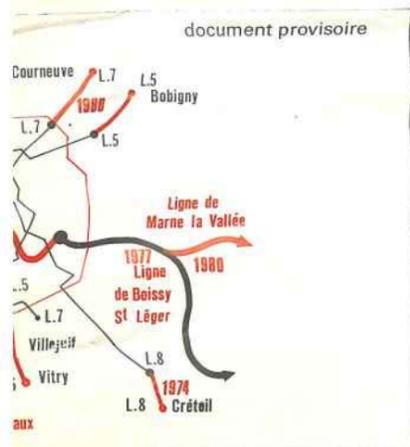
« Positionnés comme nous le sommes entre un service public et l'économie privée, nous devons respecter à la fois des impératifs de chiffre d'affaires et de profit et tout déséquilibre serait préjudiciable au concédant comme au régisseur. »

# ENTREPRISE

## PLAN AUTOBUS

plan d'entreprise. Ce plan de 6 ans couvrira la période 1977-1982. Les travaux ont été créés au sein de la Régie, dès septembre 1974. Un document d'étude provisoire a pu être élaboré en la préparation du plan officiel, actuellement en cours. Une analyse succincte des plans opérationnels, métro et tramway, du transport, personnel et équipement, tels qu'ils ont été définis dans le plan d'entreprise de la RATP.

### ÉVÉNEMENTS de affaires



Le budget de la RATP dépassent 1 400 millions, ce montant qui classe la Régie parmi les premiers réseaux, souligne l'importance du plan.

#### Les réseaux

En s'adaptant à l'évolution de la région parisienne, la RATP. Parmi les programmes de mises en service des prolongements (voir le graphique ci-dessus), N° 13 à Saint-Denis (1976-78) puis jusqu'à Clamart (1982), N° 13 bis à Clichy-sous-Bois par le métro de Villejuif, Vitry et Noisy-lez-André, et concerne le métro régional : sur la ligne de Clamart à Châtelet puis liaison avec la gare du Nord à Noisy-lez-André.

#### Modernisation des lignes

Ensemble des lignes et le PCC, l'application des lignes N° 7, 9 et 12 et la Ligne de Clamart, N° 6 et 8 en 1974 et N° 13 et 14 en 1977. L'objectif est de réduire la longueur des trains de plus grande longueur, ce qui permettra de diminuer le taux de charge et d'améliorer le service.

Le réaménagement de terminus en site unique permettra également un accroissement de la capacité.

#### Modernisation

Sur les lignes N° 1, 3, 4 et 11 il est prévu de remplacer les véhicules par des véhicules plus modernes et plus confortables.

Les véhicules seront équipés d'appareils de contrôle automatique du mouvement des autobus.

#### Modernisation

Le nombre de métro par an devrait permettre de construire des véhicules avant guerre. Au début de l'année 77, il faut ajouter l'équipement en matériel roulant (1974), n° 2 (1980) et en matériel fer (1975-77), n° 5 (1976-78), n° 13 et 14 (1977-78).

Les liaisons sont liées aux extensions du réseau : la ligne de Sceaux à Châtelet. Elles sont en cours de réalisation.

Le matériel est fonction des nécessités de renouvellement : il est d'environ 300 voitures par an.

### le souci du client...

La préoccupation du client, soucieux de la qualité de son service, doit occuper une place de choix dans l'action de la RATP : c'est la raison d'être du plan de promotion du transport.

Service public, la RATP se doit avant tout d'être au service du public. Dans son cas particulier, l'action commerciale ne peut pas se traduire uniquement en termes de rentabilité ou de chiffre d'affaires, ce qui ne devrait toutefois pas faire oublier le souci du client. Ainsi les besoins du client doivent être pris en considération tant au niveau de la conception globale du transport que dans la réalisation des systèmes particuliers. Une grande importance doit, d'autre part, être accordée à l'information et à l'accueil du public.

#### Connaître les besoins

Pour mieux servir le client, il importe avant tout de connaître ses besoins et ses désirs. C'est pourquoi un vaste programme d'études sur l'opinion que les utilisateurs ont des services offerts, leurs motivations, leurs souhaits, vient d'être entrepris.

Ces enquêtes vont de pair avec les études de coordination des transports existants et la création de services nouveaux pour améliorer le transport offert au public.

#### Communication avec le public

Des enquêtes en cours permettant de mieux connaître l'image que les voyageurs ont des services (métro et autobus) ainsi que de l'image de la RATP en tant qu'entreprise, permettront de préciser les domaines où l'information doit être renforcée et la communication améliorée.

Rappelons que dans le cas de la Régie l'information ne peut revêtir l'aspect d'un matraquage publicitaire ; il s'agit en fait de la promotion d'un état d'esprit marqué par une préoccupation d'ouverture à tous les niveaux de l'entreprise. Il s'agit de promouvoir une action de relations publiques qui sera menée parallèlement.

#### Titres de transport

Si la tarification reste toujours un point très délicat, des études sur les structures tarifaires et les modalités de paiement sont indispensables pour améliorer les relations avec les utilisateurs.

De même, la vente, la tarification et le contrôle des titres de transport revêtent un aspect essentiel dans les contacts avec le public. A ce niveau, les modes de distribution, l'information et l'accueil jouent un rôle primordial.

En 1972, le réseau routier a transporté 504 millions de voyageurs soit près du tiers du trafic global de la RATP. Cependant, depuis plusieurs années, son évolution est marquée par une baisse constante du trafic. Cette baisse résulte, en grande partie, du ralentissement et de l'irrégularité du service provoqués par les difficultés de circulation. Les objectifs et les programmes d'action du plan autobus répondent à cette situation.

#### Objectifs

L'objectif prioritaire est de maintenir au moins et d'augmenter, si possible, le trafic par une amélioration de la qualité du service. On doit y arriver par :

- la diminution du temps de parcours,
- l'augmentation des fréquences,
- une meilleure régularité,
- un plus grand confort au point d'arrêt et dans les voitures,
- l'information des voyageurs.

Plusieurs de ces critères sont directement liés à la priorité accordée aux autobus sur les véhicules particuliers.

Parallèlement à cet objectif principal, le plan se fixe également pour objectif de minimiser les coûts de fonctionnement, de réduire la pollution et les nuisances et d'améliorer les conditions de travail du personnel.

#### Actions

##### 1 Améliorer le service des autobus

Une étude complète de la structure et de l'exploitation du réseau urbain d'autobus a été présentée aux pouvoirs publics. Elle met en évidence quelques principes directeurs tels que la nécessité de réunir sur un même itinéraire les parcours aller et retour d'une même ligne, et de regrouper plusieurs lignes sur quelques axes prioritaires, afin d'obtenir des voies réservées.

La première application est toute récente : environ dix nouveaux kilomètres de couloirs de circulation viennent d'être réservés aux autobus dans Paris. Mais la réalisation, dans les années à venir, d'une véritable restructuration du réseau, opération capitale pour la Régie, dépend de la volonté des autorités parisiennes d'accorder une réelle priorité aux transports en commun sur les transports individuels.



Pour améliorer la régularité du service, ...le radiotéléphone.

La généralisation de la radiotéléphonie sur les autobus de Paris (photo) et des commandes centralisées de dépôts, pour la plupart des lignes du réseau routier, permettra d'améliorer le service des autobus.

Le renouvellement régulier des autobus (en service une douzaine d'années) se traduira par des véhicules confortables et de bonne présentation, offrant un haut niveau de sécurité, et bénéficiant des progrès de la technique.

Le renouvellement régulier des autobus (en service une douzaine d'années) se traduira par des véhicules confortables et de bonne présentation, offrant un haut niveau de sécurité, et bénéficiant des progrès de la technique.

Le renouvellement régulier des autobus (en service une douzaine d'années) se traduira par des véhicules confortables et de bonne présentation, offrant un haut niveau de sécurité, et bénéficiant des progrès de la technique.

##### 2 Améliorer le service aux arrêts.

Une étude est en cours sur les conditions de correspondance entre les autobus, le métro et les gares SNCF.

Par ailleurs la RATP poursuit son programme d'équipement en abris aux arrêts, conjointement à la mise en place d'abris publicitaires.

Lors de la réalisation de gares routières et de l'aménagement de terminus, il sera procédé à la pose de sièges et d'une protection contre les courants d'air.

L'information « autobus » des voyageurs va être améliorée aux arrêts, dans les abris et les gares routières ainsi que dans le métro.

Ces différents domaines d'action tendent à une réhabilitation de l'autobus qui permettrait de réaliser rapidement une amélioration des transports, sans investissement onéreux.

#### ROGER BELIN et PIERRE GIRAUDET face aux journalistes

#### Automatisation des péages

Le contrôle manuel des tickets a disparu dans presque toutes les villes du monde. A Paris, l'automatisation du contrôle décidée au début de 1971 est maintenant à la phase d'installation des lecteurs magnétiques. Au printemps 1974, a annoncé M. GIRAUDET, la totalité des stations du métro urbain sera équipée.

#### Carte émeraude

A la suite des décisions prises par le Conseil de Paris, le Conseil Général des Hauts-de-Seine et la Municipalité de Rueil-Malmaison, la RATP a imprimé une carte émeraude donnant le droit aux personnes âgées secourues par les bureaux d'aide sociale, à la gratuité de transport pour les habitants de Paris et de Rueil, au demi-tarif pour ceux des Hauts-de-Seine.

## Le métro urbain à l'heure du péage magnétique.

La base du système est le codage magnétique des billets. Lors du passage d'un billet dans un appareil automatique de contrôle, les inscriptions codées sont lues par un groupe de trois têtes magnétiques, puis transmises à un calculateur de péage. Après vérification de la validité du billet, un nouveau codage est inscrit ; il indique la date et la période d'utilisation du titre de transport.

Les 1 600 contrôleurs et ultérieurement 1 500 distributeurs automatiques de billets seront connectés à un centre de gestion unique dit Poste de concentration des données (PCD) équipé de deux calculateurs qui traiteront les informations issues de 12 calculateurs de péage chargés de la gestion directe des contrôleurs et des distributeurs. On aboutira ainsi à une gestion par l'informatique de toutes les fonctions se rattachant à la perception du prix du transport : distribution des billets, contrôle à l'entrée et à la sortie sur les prolongements de banlieue, contrôle des recettes, statistiques de trafic.

A.M.

# NOMINATIONS

M. COLLET a été nommé Ingénieur en chef, Chef du service de l'atelier central du réseau routier (RA) à compter du 1<sup>er</sup> août 1973.

M. de CORDEMOY, Chef des services juridiques (J), a été nommé Inspecteur général à compter du 1<sup>er</sup> septembre.

M. BEZAGUET, Sous-Directeur, a été affecté le 1<sup>er</sup> septembre à la Présidence du Conseil d'Administration pour y exercer les fonctions de Chef du cabinet du Président.

A compter du 1<sup>er</sup> octobre, M. GERMAIN, Ingénieur en chef, a été nommé adjoint au Directeur du personnel, M. BONY, Chef du service Études et Communication (PE), M. ROUY, Chef du service Formation-Carières (PC), et M. PATTE, Chef du service Administration et Prestations (PA).

# départs à la retraite

1<sup>er</sup> juillet 1973

- DIRECTION GÉNÉRALE**  
 M. PRESTON Édouard, ag. bur. pl  
**ÉTUDES GÉNÉRALES**  
 Service GO  
 M. DUJARDIN Marius, contrem.  
**PERSONNEL**  
 Service PA  
 M. CONER Paul, ch. sect. pl  
 LECOCQ Charles, garc. bur.  
 NOSLAND Jean, surv. étage  
 Mme VÉRITÉ Jane, insp.  
**SERVICES FINANCIERS**  
 Service EC  
 M. BERNARD Marie-Antoinette, ch. sect. adm.  
 M. FRETIERE Raymond, ch. bur. adj.  
 Mme LEPETIER Anne-Marie, ch. sect. adm.  
**SERVICE JURIDIQUES**  
 Service JC  
 MM. MASUCCI Jean, ch. bur. adj.  
 RETOUF Louis, insp.  
**SERVICES D'APPROVISIONNEMENT**  
 Service MM  
 M. LARGEAU Roland, OQ  
**RÉSEAU FERRÉ**  
 Service FC  
 MM. BENET Élie, insp. pl  
 FROMAGET Robert, insp. pl  
 SCHMITT Pierre, ch. bur. adj.  
 Service FE  
 ANDRÉ Robert, ag. rempl. départ pl  
 ARNOULD André, conduct.  
 BERGER Henri, s. ch. gare  
 BIEN François, ch. train int.  
 CHAUVET Camille, insp. pl  
 CORSET Roger, surv. stand. étab. pl  
 DELTOUR Jacques, conduct.  
 M. ÉVRARD Marie-Louise, s. ch. sect.

- Service TV**  
 MM. DANTON Louis, ch. bur. adj.  
 HIET Maurice, insp. pl  
**Service TB**  
 M. LENTE Pierre, OP pl  
**1<sup>er</sup> août**  
**PERSONNEL**  
 Service PA  
 M. GUILLOT Raymonde, ch. bur.  
 M. LAPORTES Louis, ch. div.  
**SERVICES FINANCIERS**  
 Service EB  
 M. ORSINI Paul, ch. bur. pl  
**SERVICES JURIDIQUES**  
 Service JC  
 M. GRUYER Estelle, sténo-dactylo.  
**SERVICES D'APPROVISIONNEMENT**  
 Service MM  
 MM. MANTOVANI Patrick, OQ pl  
 VÉROT Marcel, insp.  
**RÉSEAU FERRÉ**  
 Service FE  
 MM. BERTRAND Jean, ch. manœuv. int.  
 BLAVIGNAC Joseph, conduct. pl  
 BONNET Roger, rec. pl  
 CONCHODON René, conduct. pl  
 COUDIÈRE Lucien, conduct. pl  
 DELGUEL Jean, conduct. pl  
 DELOS Gaston, s. ch. gare  
 DEMIGNE Marguerite, ag. control.  
 M. DERRIAN René, conduct. pl  
 DESCOUENS Maurice, ch. surv. pl  
 GALLOU Yves, control. pl  
 GIFFARD Marcel, ch. train pl  
 GOUNEAU Roger, rec.  
 GRANGER Didier, ch. surv. pl  
 GRESSY Henry, s. ch. ligne  
 Mmes HUGOT Denise, surv. rec.  
 LAMBERT Ginette, surv. rec.  
 M. LAROUS Ammar, ch. train  
 LEBRAS Louis, ch. gare

- CORBIN François, OQS pl ajust.  
 MAZAUDIER Roger, OQ pl ajust.  
**Service TS**  
 M. MICHELENA François, insp. adj.  
**Service TV**  
 MM. ALLAIN Ange, OQ pl  
 MARIGO Jean, contrem.  
**1<sup>er</sup> septembre**  
**PERSONNEL**  
 Service PE  
 MM. CHEVALLIER Charles, control.  
 PALAY Raymond, insp. pl  
**Service PA**  
 M. GABAY Jean, ch. bur. pl  
 M. JULIEN Suzanne, huis. ple  
 M. LE HIR Octave, EQB  
 M. MARTY Armand, ch. bur.  
 M. MERLIN Colette, ch. sect. infirm.  
**SERVICES FINANCIERS**  
 Service EC  
 MM. GUILLOT René, ch. bur. pl  
 VAUZELLE Paul, ch. bur.  
**SERVICES JURIDIQUES**  
 Service JC  
 M. BERTRAND Christian, ch. bur. adj.  
**SERVICES D'APPROVISIONNEMENT**  
 Service MA  
 M. LEMAITRE Elvira, OQ, ple imprim.  
**Service MM**  
 M. LE NAOU Marie, OQS imprim.  
 M. ROBERT Gustave, EQM pl  
 M. SANTUCCI Ange, OP pl  
**RÉSEAU FERRÉ**  
**DIRECTION F**  
 M. POULAIN Marcel, ch. bur.  
**Service FC**  
 M. LE GREVELLEC Julien, ag. bur. pl  
**Service FE**  
 M. AUDY André, s. ch. ligne  
 M. BAILLE Marcelle, ch. surv. pte  
 M. BEAUDIN Paul, s. ch. sect.

# VU A PARIS

## EXPOSITION GEORGES BRAQUE

Au Musée de l'Orangerie du 17 octobre 1973 au 14 janvier 1974  
 Ouverture: tous les jours de 10h à 20h, sauf le mardi le mercredi de 10h à 22h  
 Entrée: 5 F.

### La vie du peintre

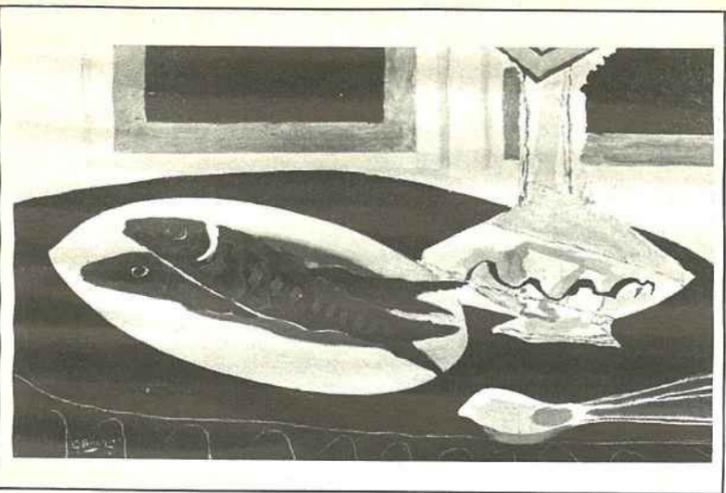
Né en 1882, élève de l'École des Beaux Arts, Georges Braque s'installe à Montmartre en 1900 où il dessine et peint avec ardeur. Il étudie ensuite à l'Académie Humbert en Angleterre puis revient à Paris, y loue son premier atelier et se rallie au Fauvisme.

A plusieurs reprises Braque va peindre à l'Estaque (au nord-ouest de Marseille), l'un des sites préférés de Cézanne, dont il subira profondément l'influence. Jusqu'alors ses toiles avaient été très proches de celles des Fauves. Mais Braque abandonnera le fauvisme pour se consacrer au Cubisme dont il sera l'un des principaux promoteurs avec Picasso.

Braque est mort en 1963. Il eut des obsèques nationales.



Départ de M. LÉBOIS, Inspecteur principal au Service de l'atelier central (RA). Au cours d'une amicale réunion, M. COLLET, chef du service, lui adresse ses vœux de bonne et longue retraite.



« La Carafe et les Poissons »

### Son œuvre

Plus que tous les autres Cubistes, Braque a apporté un sens du concret et de l'analyse ainsi que des accords de tons rares. Il a su créer un espace plastique et donner l'illusion d'une nouvelle profondeur. Ses recherches se sont d'abord appliquées à la figure humaine, puis à la nature morte. Ce fut ensuite l'époque des « Papiers collés », technique nouvelle dont il est l'initiateur : Braque fixait sur une feuille des papiers imprimés ou décoratifs et les posait autour ou en surimpression des traits de crayon ou d'encre : le pototier 1912, femme à la guitare 1913, l'aria de Bach.

### L'exposition

Elle regroupe environ une trentaine de toiles qui constituent une rétrospective de l'œuvre dans son intégralité (60 ans).

Les toiles exposées donnent une vue d'ensemble de l'œuvre à travers ses différentes phases : le Fauvisme, puis le Cubisme et enfin les Natures Mortes.

Brigitte GARIN

Nous avons appris avec regret, le décès de M. Roger ROCHUT, ancien chef de division au réseau ferré, et bien connu des sportifs de la maison. Sa famille, très touchée par les nombreuses marques de sympathie qu'elle a reçues, nous a priés d'être son interprète pour remercier ses nombreux amis.

- MM. FABRÈGUES Albert, s. ch. ligne  
 GARNIER René, ch. train pl  
 M. GEY Paulette, ch. surv.  
 M. GIRARD Raymond, contrem.  
 M. GUILLAUME-GONIN Jeanne, surv. rec. ple  
 MM. GUILLAUMIN Claude, conduct. pl  
 ISRANIC Guy, empl. qual. ligne pl  
 JAUCENT Jean, conduct.  
 LÉBOUC Norbert, conduct.  
 M. LEEKS Lucienne, rec.  
 MM. LEGENDRE Aimé, conduct.  
 MONTAGNAC André, conduct.  
 M. PORTALIER Delphine, surv. rec.  
 M. PRIEUR André, conduct.  
 SABOUREAU Jean, conduct. pl  
 SOUVILLE Robert, s. ch. ligne  
 M. TELLIER Odette, surv. rec. ple  
 MM. TEULIE Maurice, conduct. pl  
 WARGNIER Raymond, conduct. pl  
**Service FR**  
 MM. ERBS Charles, insp.  
 GENET Georges, ing. ch. div.  
 LEMAR Pierre, OQ pl élec. ajust.  
 LHERN Alphonse, OQP mont. visit.  
 PÉRON André, contrem.  
 PITOIS Raymond, ing. ch. div.  
 ROSSI Roger, OQS ajust.  
 VERNHES Raoul, OQ pl mont. visit.

### RÉSEAU ROUTIER

- Service RC**  
 MM. CHANTON Marcel, ch. sect. pl  
 MALO Pierre, ch. bur. pl  
**Service RM**  
 MM. BECKER Léon, mach. rec. pl  
 DEDENIS André, ch. sect. pl  
 DUPAIN Marcel, rec. bural. pl  
 FABIQUX André, mach. rec. pl  
 FEYSSAGUET Lucien, rec. pl  
 HURELLE Marceau, mach. rec. pl  
 JOLLY Louis, control.  
 KAZIZ Joseph, control.  
 LACARRIÈRE Henri, mach. rec. pl  
 LICK Lucien, insp.  
 MOURIES Georges, mach. rec.  
 MUTSCHLER Roger, control.  
 STEVENS Jules, rec. pl  
 VACHERON Gabriel, mach. rec. pl  
 VAN POUCKE Bernard, mach. rec. pl  
**Service RT**  
 MM. BENAZET Raoul, OQ pl  
 BERNIGUET Georges, lav. remis. pl  
 HOFF Raymond, contrem.  
 LAMÈCHE Madani, lav. remis. pl  
 MEVEL Jean, OQ pl ajust. méc. auto.  
 NAVARRO Charles, OQ pl peint. voit.  
 RIBOT Camille, OQP  
**Service RA**  
 MM. DECOURTET Charles, ch. sect. pl infirm.  
 JAGER Roger, surv. ch. établ  
 TESTA Jean, OQ menus.  
**TRAVAUX NEUFS**  
**Service NS2**  
 M. PALMIÉRI Noël, OS pl  
**Service NE**  
 M. CHÉDÉAU Marcel, insp.  
**SERVICES TECHNIQUES**  
 Direction T  
 M. SENEN Pascal, ag. adm.  
**Service TF**  
 MM. GIBELIN Jean-Pierre, contrem.  
 MOTCHAN Maurice, contrem.  
**Service TS**  
 MM. CARLIER André, insp. pl  
 NOBLET René, ing. ch. div.

- LEDUC Edouard, ch. surv. pl  
 Mmes LEDUC Raymonde, surv. rec. ple  
 LE FLOCH Yvonne, surv. rec. ple  
 LENEUTRE Solange, surv. rec. ple  
 LENOIR Amélia, surv. rec. ple  
 MM. LIMOGES Robert, conduct. pl  
 LOUVET Jean-Michel, conduct. pl  
 LOY Raymond, ch. train pl  
 LUNEL Maurice, conduct. pl  
 MANTEL Guy, ch. surv. pl  
 OBER Maurice, ch. train pl  
 M. PELLERAY Yvette, surv. rec. ple  
 M. PLANIOL Jacques, conduct. pl  
 M. RAVET Flora, surv. rec. ple  
 M. REY Joseph, ch. train pl  
 ROUSSEAU Gaston, conduct.  
 M. STEBE Fernande, ag. adm.  
 MM. STRUB Roger, s. ch. term. pl  
 VLODY Pierre, ch. surv. pl  
 M. WUNSCHENDORFF Régine, surv. rec. ple  
**Service FR**  
 MM. COLIN Charles, OQS menus.  
 METENDORFF Jacques, conduct.  
 PATRU Charles, OQ pl mont. visit.  
**RÉSEAU ROUTIER**  
**Service RC**  
 M. TARI Bernadette, ag. adm.  
**Service RM**  
 MM. BIENVENU Pierre, ch. sect. pl  
 BIZARD Marcel, mach. rec.  
 BONHOURE Julien, rec. pl  
 BRENAUT Henri, mach. rec. pl  
 CAMP Charles, mach. rec. pl  
 CAVALIE Pierre, mach. rec. pl  
 CHADELAS Jacques, mach. rec.  
 DÉBERT Maurice, rec. pl  
 DOBBELAERE Henri, mach. rec. pl  
 DOBEL Louis, rec.  
 DUPÉRON Edmond, ch. sect.  
 FOUCHER Roger, insp. pl  
 FOURNIER Charles, control.  
 GAYE Cyrille, rec. pl  
 GILS François, mach. rec. pl  
 GIN Jacques, mach. rec.  
 GOURIOU Yves, mach. rec.  
 JAOUEN André, control.  
 M. LAFONT Raymond, rec. pl  
 LAMOTTE Michel, insp.  
 LANGLOIS Paul, rec. pl  
 LAYTIEN Henri, mach. rec. pl  
 LEGROS Michel, rec.  
 LÉROY Gabriel, mach. rec. pl  
 LURIER Maurice, mach. rec. pl  
 MARIE Robert, mach. rec. pl  
 MOTELEY Roger, control.  
 PIERI Joseph, mach. rec.  
 QUAGLIOZZI Marcel, control.  
 RIÇHY Alfred, rec.  
 M. SOUAVIN Christiane, rec. bural.  
 M. TEDESCHI Josué, control.  
 VINCENT Georges, rec. pl  
**Service RT**  
 MM. ANTONSANTI Léon, ch. lav. pl  
 CHAPUIS André, lav. remis. pl  
 CREVEAU Lucien, OP pl  
 FOIS René, insp. adj.  
 PONCHARAL René, OP pl  
 TAILLEFERRE Louis, contrem.  
 TESSIER Émile, insp. pl  
 VIALLE François, OQS pl  
**TRAVAUX NEUFS**  
**Service NE**  
 M. BEY Jacques, insp. pl  
**SERVICES TECHNIQUES**  
**Service TF**  
 MM. CASANOVA Fernand, OQS élec. mont.

- BERNARD Paul, conduct. pl  
 M. CARRENO Suzette, surv. rec.  
 MM. CARRIQUIRIBORDE Auguste, SRI  
 DANIEL Jean, conduct. pl  
 M. DARDING Lucienne, ch. groupe  
 DELGUEL Rolande, ch. surv. pl  
 M. DEVALCOURT Louise, surv. rec. ple  
 M. FRANCOIS Albert, EQL  
 GIOVANNELLI Pierre, ch. équip. control.  
 GUILLELAND Maurice, ag. surv. gle pl  
 Mmes HAUTY Lucienne, surv. rec. ple  
 JOLY Camille, surv. rec. ple  
 MM. KUNTZ Henri, rec. pl  
 LE GOUGUËC Louis, conduct. pl  
 LÉROY Victor, insp.  
 LUCCHINI François, ch. train pl  
 MAUREL Jules, ch. train pl  
 MOMAS Louis, conduct. pl  
 PENINGAULT Gustave, OQS pl ajust.  
 RIBAUMONT André, conduct. pl  
 Mmes ROCA Régine, ag. control.  
 SERPIN Alice, surv. rec. ple  
 M. VIDAL Paul, ch. sect. pl  
**Service FR**  
 MM. COUTURIER Jean, ing. ch. div.  
 DORADOUX Lucien, OQ pl élect. ajust.  
 FABRÈGUES Roger, OQ pl tourn.  
 JASMIN Roger, OP  
 OMNES Alexis, contrem.  
**RÉSEAU ROUTIER**  
**Service RM**  
 MM. ANTOINE François, control.  
 COULON Clémentin, mach. rec.  
 FLAUX Eugène, control.  
 GALY Aimé, rec.  
 LE BIHAN Marcel, mach. rec. pl  
 MARI Jean, insp. pl  
 PALOFFIS Raoul, mach. rec. pl  
 PINCON Yves, ch. sect. expl.  
 ROBINET Robert, control.  
 VALLEAU Henri, rec. pl  
**Service RT**  
 MM. CORTES François, OP pl  
 DIESNY Joseph, ch. lav. pl  
 JASMIN Moïse, mach. rec. pl  
 JOUSSET Rosaire, contrem.  
 LEVARY Jérémie, contrem.  
 LLEDO Joaquim, OQP MCM  
 SAUGET Pierre, rec. pl  
**Service RA**  
 MM. BOULOT Philippe, contrem.  
 BRAHIMI Simon, OP pl  
 DELPEUCH Marius, OQ pl peint. voit.  
 FÉLICES Pierre, OP pl  
 HUGOT Bernard, OQ pl serrur.  
 LÉBOIS André, insp. pl (photo)  
 MINA Georges, OQ pl ajust. méc. auto.  
 NOGUERRA Lucien, OP pl  
 POITRINEAU Émile, conduct. cam. pl  
 TEDESCHI Roger, insp.  
**TRAVAUX NEUFS**  
**Service NE**  
 M. RAFFIN André, surv. stand. établ. pl  
**SERVICES TECHNIQUES**  
**Service TF**  
 MM. DAVID Jacques, ch. div.  
 VANDRA Jacques, OQS pl télé.  
 VILLATEL André, tech. élec. méc.  
**Service TS**  
 M. CLARISSE Louis, ing. ch. div.  
**Service TV**  
 MM. CHANTEREAU Pierre, OQS sabot.  
 LAUMONIER Roger, OQ jardin.  
**Service TB**  
 M. MANSION René, OP.

Cliché atelier photographique RATP.

# SPORTS SPORTS SPORTS SPORTS SPORTS SPORTS

## U.S. METRO TRANSPORTS

Saison 1972-1973

Les résultats de 13 sections ont été donnés dans le n° 5 de RATP Informations. Voici ceux de 18 autres sections du club.

**Escrime**  
M. LEGRAND  
Tél. 265-02-74

BALME, GAUDRY et STERN ont été qualifiés pour les championnats de France. Dans le challenge USCF, l'équipe remporte le titre avec STERN, 1<sup>er</sup> au fleuret, GAUDRY, 1<sup>er</sup> à l'épée et JEANNY, 2<sup>e</sup> au sabre. Victoire également au challenge d'Artagnan à Auch.

**Football FFF**  
M. ROBINEAU  
poste 5968

La 1<sup>re</sup> et la réserve terminent respectivement 4<sup>e</sup> et 5<sup>e</sup> de leur poule de 1<sup>re</sup> division. Les juniors 1 et les cadets 1 sont 2<sup>e</sup> et 6<sup>e</sup>. Les équipes minimes 1 et 2 sont championnes de leur groupe. Dans le critérium du dimanche matin, l'équipe de la Croix-Nivert est championne de promotion d'honneur et finaliste de la coupe de Paris. En championnat de Paris corporatif l'USM-Villette remporte le titre de 2<sup>e</sup> division.

**Football FSGT**  
M. RONZEL  
poste 8173

Ivry-RM champion du Val-de-Marne des équipes de dépôts et ateliers de 1<sup>re</sup> division. La coupe J. DIEMERT est remportée par Malherbe qui bat Ivry-RM en finale. Lagny a vaincu Point du Jour et remporté la coupe du Comité d'Entreprise. La coupe de la CGT est enlevée par Ivry-RM qui bat Fontenay-sous-Bois par 2 buts à 1.

**Gymnastique**  
M. LACROIX  
poste 9883

En coupe de Paris, très bons résultats de la part des jeunes cadets qui se classent 2<sup>e</sup>, 3<sup>e</sup>, 7<sup>e</sup> et 8<sup>e</sup> sur 80 participants. Dans le championnat de Paris des minimes, l'équipe se classe 3<sup>e</sup> sur 12 et peut ainsi disputer le championnat régional.

**Hand-ball**  
M. JOUETTE  
poste 5180

En championnat régional excellence Paris-Sud, la 1<sup>re</sup> senior termine 6<sup>e</sup>, la réserve 2<sup>e</sup>, les cadets 2<sup>e</sup> et les minimes 5<sup>e</sup> de leur poule respective (10 clubs). La 1<sup>re</sup> féminine finit 4<sup>e</sup> sur 10 en championnat régional Paris-Sud de 1<sup>re</sup> division.

**Hockey sur gazon**  
M. PAILLARD  
poste 6721

La 1<sup>re</sup> masculine est 4<sup>e</sup> sur 12 en championnat de France fédéral. La

réserve finit 6<sup>e</sup> sur 16 en championnat de Paris. Les féminines terminent 1<sup>re</sup> en championnat de Paris de 2<sup>e</sup> série. Mlle BOUJEANT a été sélectionnée en équipe de France féminine et JEGO en équipe de France minime. Les cadets MORIN, KRAUSS et ROUSSEL, les seniors GRIMALDI, DELACHAISE et DIEU ont fait partie de l'équipe de Paris de leur catégorie. Au tournoi de la Croix de Berny, la 1<sup>re</sup> termine 2<sup>e</sup> tandis que l'équipe 2<sup>e</sup> finit 6<sup>e</sup> dans un lot relevé de 7 formations françaises et étrangères.

**Judo**  
M. GOUJON  
poste 9736

LEROY qui vient d'être reçu professeur de judo, est finaliste de la coupe de la ville de Vittel. L'équipe remporte plusieurs interclubs à Meudon, Fresnes et surtout Épernay grâce à MORO, BLOUIN, ANDRÉ, LEROY et BETIN. Au tournoi international de Gournay, excellents résultats de la part de BLOUIN (médaillon d'or) de LAVIGNE (médaillon d'argent) d'ANDRÉ, JANDIE, ADJOUL et du junior BERTHET (médaillon de bronze).

**Lutte**  
M. THÉVENOT  
poste 3930

Au challenge BILLET de lutte libre, très bons résultats : DESCAMPS 1<sup>er</sup> des 68 kg, DOUAL 2<sup>e</sup> dans la même catégorie, RECHET 1<sup>er</sup> des 82 kg et PATURAUD 3<sup>e</sup> dans celle des 62 kg. Dans les championnats de France de

lutte greco-romaine, DESCAMPS, B. BOETCH et le junior C. BOETCH terminent respectivement 5<sup>e</sup> et 7<sup>e</sup> de leur catégorie. D. DESCAMPS remporte le titre de champion de France FSGT des 68 kg.

**Marche**  
M. COILBAULT  
poste 8759

Au Danemark (6 pays et 102 concurrents) ARNOUX et DUGAST se classent respectivement 8<sup>e</sup> et 12<sup>e</sup> des 20 km. L'équipe finit seconde du classement interclub ; en Allemagne, CARPENTIER, MORTIER et LETOURNELLE assurent à l'US Métro la 2<sup>e</sup> place de l'épreuve de 20 km.

Brillantes participations également aux compétitions de Chelles (CARPENTIER : 2<sup>e</sup>), de Maurecourt (MORTIER : 3<sup>e</sup>); de Palaiseau, de Provins et de Grisy où PRIEM est vainqueur.

**Natation**  
M. LUCHE poste 4368  
Mme CAMBIER poste 3575

Outre Patrick MONNET (15 ans) et le plongeur Michel BOUSSARD qui figurent au tableau d'Honneur, il faut également signaler la participation de Mlle Marie-Line LEJARRE aux championnats de France (sur 100 m et 200 m brasse) ainsi que la victoire sur 100 m brasse (1'36" 1/10<sup>e</sup>), de Fabienne BEBELSKI (née en 1962) à la Médaille.



**Pentathlon moderne**  
M. JARROT et M. CHIARAVALLE  
poste 5968

Très bonne saison grâce à D. COL-LADANT, champion du monde des juniors et champion de France sénior, mais également grâce aux autres équipiers « Métro » : Claude GUIGUET (vainqueur de la rencontre internationale de Pâques) GAUDRY, PORTEILS (qui ont représenté la France au mois de mai dernier lors d'une compétition internationale), SAYROU et LE BÉGUE.

**Pétanque**  
M. PELISSON  
poste 3306

Aux championnats de Paris, une triplète a été finaliste et trois autres se sont qualifiées pour le championnat de France FSGT de Toulouse. Au cours de ce championnat, la triplète MATTEI atteint les 1/4 de finale de la division honneur ; la triplète GATT, seule invaincue des matches de poules, s'incline en 1/16<sup>e</sup> de finale. Les féminines sont battues lors des rencontres de poules par l'équipe qui allait devenir championne de France.

**Rugby**  
M. BOURESCHÉ  
poste 3366

L'équipe 1<sup>re</sup> senior atteint les 1/32<sup>e</sup> de finale du championnat de France de 3<sup>e</sup> division. Elle échoue contre Tournon, battue par 35 points à 25 après avoir joué une grande partie

du match à 13 et manque ainsi l'accession à la seconde division.

Bon comportement des équipes juniors et cadettes dans les championnats de Paris mais aucune n'accède aux championnats de France.

**Ski**  
M. MARTIN  
poste 5997

Très bons résultats dans les différentes compétitions corporatives auxquelles l'US Métro a participé : challenges BNP, Esso, du rail, UTA, IBM, USCF, tous les skieurs alpins (qui doivent être au moins chamois de bronze) et nordiques ayant terminé dans les dix premiers de chacun des challenges. A signaler en particulier P. HURTREL, M. GAIDE, G. MICHON, en slalom spécial et géant, MANHÉS en slalom spécial, SANDHUISSE en slalom géant, B. CHENEVAT et surtout RAMBAUD qui obtint un très honorable classement aux 15 km du championnat de France de ski de fond.

**Tennis**  
M. VELA  
poste 3253

Nathalie FUCHS a représenté la France en coupe de la Fédération (coupe Davis des dames) et atteint les 1/8<sup>e</sup> de finale à Roland Garros, battue par E. Goolagong, 1<sup>re</sup> joueuse australienne.

En championnat de France interclub, l'équipe 1<sup>re</sup> dames se classe 3<sup>e</sup> de sa poule de 1<sup>re</sup> division nationale (elle est ainsi le 7<sup>e</sup> club de France) tandis que la 1<sup>re</sup> masculine conserve sa place en 3<sup>e</sup> division nationale. Le club remporte la coupe du challenge USCF.

**Tennis de table**  
M. JARROT  
poste 5968

Après une saison moyenne, l'équipe devra disputer le championnat de France 1973-1974 en 3<sup>e</sup> division nationale.

**Tir**  
M. BALLARD  
poste 5968

Aux championnats départementaux, le cadet GRALL et le senior POINTOT se classent 1<sup>er</sup> et 5<sup>e</sup> de l'épreuve de tir au pistolet à 10 m. Au tir à la carabine à 10 m - 3 positions, GALLOIS termine 4<sup>e</sup> et BAILLY 5<sup>e</sup>. Très bonnes 1<sup>res</sup> places de GALLOIS (en seniors) et de NERMOND au tir à la carabine à 50 m - couché.

**Volley-ball**  
M. OSTERTAG, M. FONTANILLE  
poste 5968

En championnat de Paris, la 1<sup>re</sup> masculine termine 7<sup>e</sup> et la 1<sup>re</sup> féminine 4<sup>e</sup>.

Les équipes junior et cadette se classent 4<sup>e</sup> et 8<sup>e</sup> en promotion excellence.

## sur le podium...

Au cours de ces dernières semaines plusieurs sportifs de l'US Métro se sont illustrés au plus haut niveau de leur discipline, aussi ont-ils droit au tableau d'honneur :



Dominique COLLADANT, champion du monde junior de Pentathlon moderne.

### COLLADANT - Pentathlon moderne

Déjà champion de France sénior de cette spécialité qui comprend équitation, escrime, tir, natation et cross-country, Dominique COLLADANT (20 ans) vient de remporter les championnats du monde juniors.

Son sérieux, sa volonté et sa valeur physique et morale laissent espérer à Dominique COLLADANT d'excellents résultats lors des prochaines grandes compétitions internationales et une performance de qualité aux jeux olympiques de Montréal de 1976.

### Alain BURKI - Aviron

6<sup>e</sup> aux championnats du monde juniors dans la finale du double-scull, associé au rameur du CNA Rouen COQUISART.

### Michel BENOIT - Échecs

Il enlève le titre de champion de France à l'issue des championnats nationaux qui se sont déroulés à Vittel du 18 au 29 août.

### Patrick MONNET - natation

Champion de France des 100 m et 200 m brasse, il termine 5<sup>e</sup> du 100 m brasse aux championnats d'Europe des jeunes en 1'12"8 (record de France de sa catégorie des 15 ans).

### Michel BOUSSARD - Natation - Plongeon

3<sup>e</sup> aux championnats de France et 9<sup>e</sup> aux Universiades de Moscou dans un concours de haut niveau.

### Yves LE ROY - Décathlon

1<sup>er</sup> de la demi-finale de Reykjavik en coupe d'Europe de décathlon et permet ainsi à l'équipe de France de se qualifier pour la



Le junior Alain BURKI de l'US Métro - Transports (à droite) en compagnie de son coéquipier COQUISART.

finale. Magnifique second de la finale, il aide la France à conquérir une brillante 4<sup>e</sup> place.

### Nathalie FUCHS - Tennis

3<sup>e</sup> joueuse française, elle a participé à tous les grands tournois mondiaux ainsi qu'à une tournée américaine où elle réalise d'excellents résultats à Cleveland (1/2 finaliste), Atlantic City (1/4 de finaliste), Indianapolis et Toronto. Elle termine sa saison en remportant la Coupe Porée, puis les championnats de France à Bordeaux.



# LE METRO A CRETEIL

## LE NOUVEAU CRETEIL

Une ville neuve en construction qui dans moins d'une décennie dépassera 100 000 habitants, c'est le nouveau Créteil.

A 7 km de Paris, la ville nouvelle s'édifie dans une zone de 800 hectares située entre le vieux bourg bâti autour de son église du XII<sup>e</sup> siècle et le quartier neuf du Mont-Mesly. L'édification du nouveau Créteil désigné comme chef-lieu du département s'inscrit dans le cadre du schéma directeur d'aménagement de la région parisienne.

Dès 1968, les services départementaux s'installaient à Créteil

avant même que la Préfecture ne soit terminée. Aujourd'hui, le Centre Hospitalier Universitaire Henri Mondor fonctionne et peut accueillir 10 000 étudiants; il est desservi par la station de métro Créteil l'Échat Hôpital Henri Mondor.

L'année prochaine verra l'ouverture de l'Hôtel de Ville, de la Maison de la culture et du Centre Commercial Régional. Dès septembre 1974 seront mises en service, en même temps, les deux nouvelles stations de la ligne 8, Créteil Université et Créteil Préfecture.

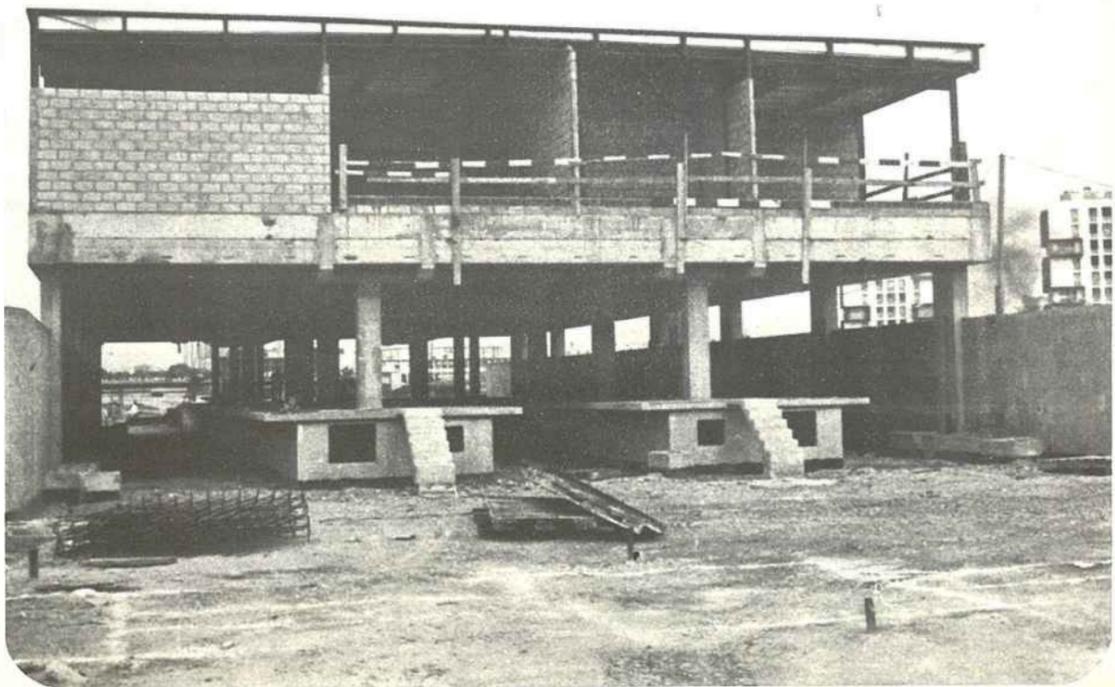
## STATION CRETEIL L'ECHAT

Dans une première étape, la RATP avait prolongé la ligne 8 (Balard - Charenton) de Charenton Écoles à Maisons-Alfort. Le métro arrive maintenant à Créteil avec l'ouverture le 26 septembre 1973, de la station « Créteil l'Échat-Hôpital Henri Mondor ».

A moins d'un kilomètre de Maisons-Alfort, la nouvelle station permet de desservir l'Hôpital Henri Mondor et le centre d'affaires de l'Échat qui comprendra environ 200 000 m<sup>2</sup> de bureaux, un centre commercial et un parking d'intérêt régional.

La station comporte une salle des billets au niveau même de la rue et immédiatement au-dessus, à l'air libre, les voies encadrant un quai abrité. Un escalier mécanique pour la montée et deux escaliers fixes relient ces deux niveaux. Comme toutes les nouvelles stations, « Créteil l'Échat » dispose des équipements de sécurité et d'information les plus modernes.

A Créteil l'Échat, comme à Maisons-Alfort, le contrôle des billets et des cartes hebdomadaires est assuré à l'entrée et à la sortie par des appareils magnétiques.



Construction de la station « Créteil Préfecture - Hôtel de Ville ».

Cliché Atelier photographique RATP.

## UN NOUVEAU TRONÇON DE 2 KM

Dernière étape du prolongement de la ligne 8 dans Créteil, le tronçon Créteil l'Échat-Créteil Préfecture a une longueur de près de 2 km. Entièrement à ciel ouvert, il comportera trois voies situées, sur toute la longueur du tronçon,

entre les deux chaussées de la voie départementale de liaison Créteil-Bonneuil. La Direction Départementale de l'Équipement et la RATP ont pu ainsi réaliser des ouvrages communs pour le franchissement des voies publiques.

### STATION CRETEIL-UNIVERSITE

La station dont le gros œuvre est achevé est comparable par sa structure à Créteil l'Échat. Elle comporte au niveau supérieur, à l'air libre, un quai de 80 m de long et 5 m de large, encadré par les voies et, au niveau inférieur, en souterrain, la salle des billets à laquelle on accèdera par un passage réalisé sous la voie départementale.

### STATION CRETEIL PREFECTURE - HOTEL DE VILLE

L'accès à la station se fera par une passerelle qui enjambe les deux chaussées de la voie départementale. Cette passerelle débouche dans la salle des billets surélevée par rapport au niveau des quais qui seront situés à l'air libre.

La station (photo) comprend trois voies et deux quais centraux.

L.M.



De gauche à droite, le Général Eillotte, M. Billecocq, M. Lupiac, M. Belin, M. Giraudet.

Le lundi 24 septembre 1973, M. Pierre Billecocq, Secrétaire d'État aux Transports, a inauguré la station « Créteil l'Échat ». Au cours de la visite des chantiers de la RATP, le Président et le Directeur Général ont présenté à M. Billecocq, au Général Billotte, Député-Maire de Créteil, ainsi qu'à une centaine de personnalités et de journalistes, les deux autres stations de Créteil en cours de construction.

Cliché atelier photographique RATP.

