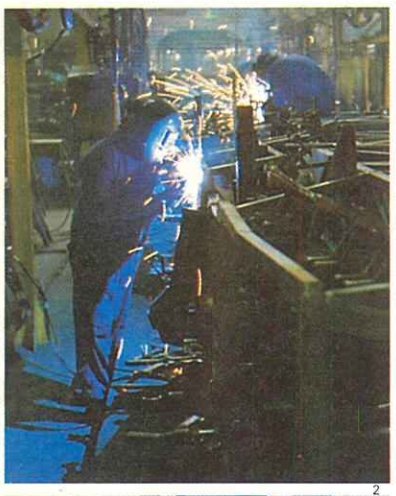
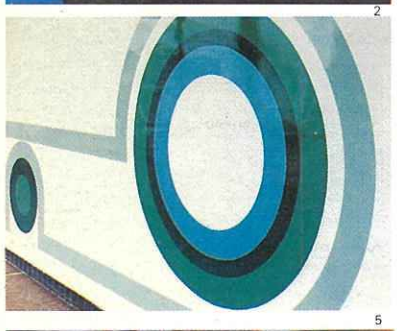
entre les lignes

RATP

N° 25 - Janvier 1977 - Journal bimestriel d'information du personnel

ISSN : 0338 7429





SOMMAIRE

pages 2 et 3

REPORTAGE
ANNONAY :
des autobus par milliers

pages 4 et 5

FLASH RATP

page 6

US MÉTRO TRANSPORTS
Rugby
Le billet du Président
AMITIE-PRESENCE RATP

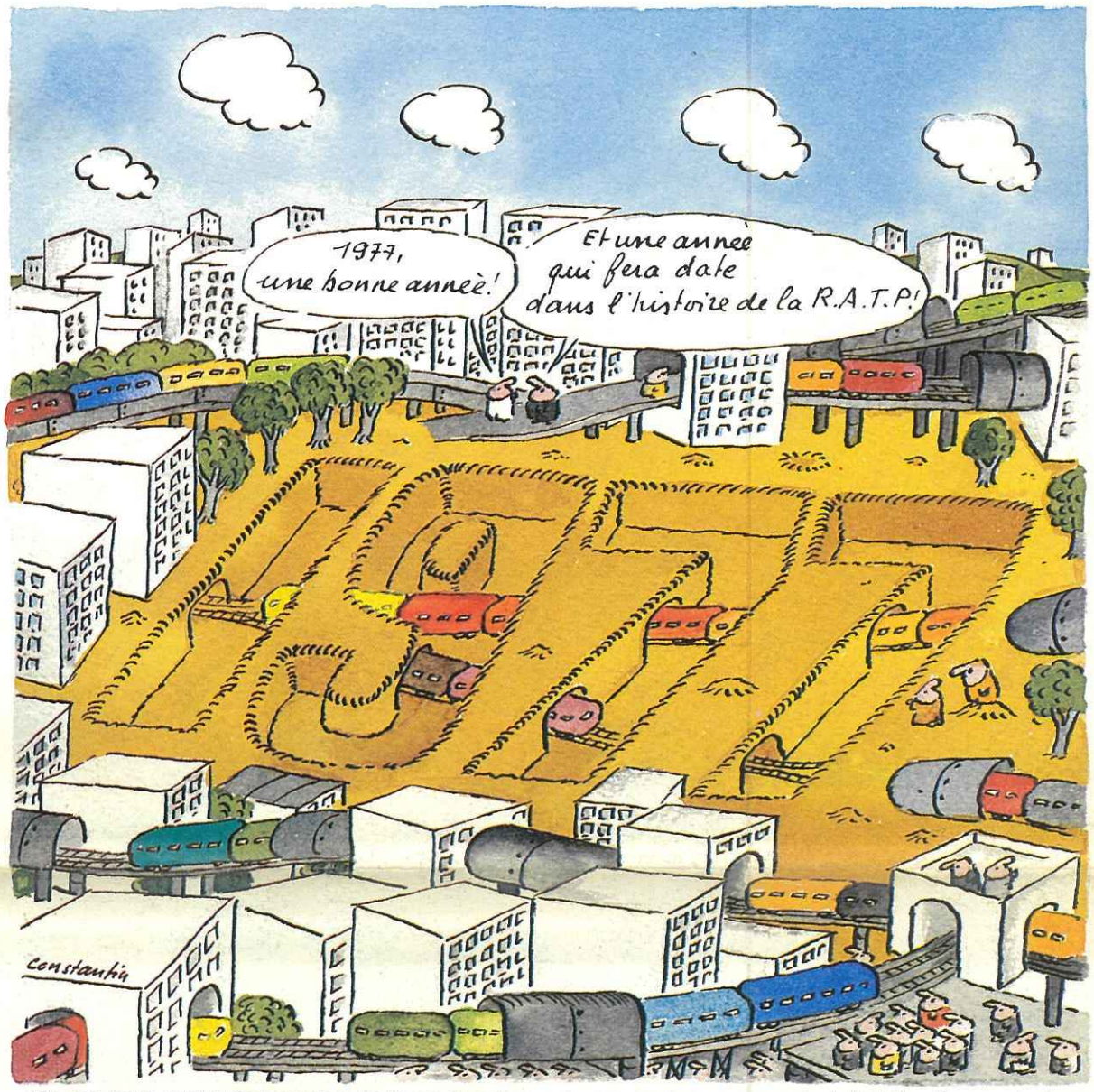
page 7

CARNET
Nominations
Départs à la retraite

page 8

BUSRAMA
CLICHY-EXPO :
la Régie s'explique

1977, un grand millésime



Chacun l'aura deviné. Cet entrelacs de lignes de métro, qui composent un surprenant « ballet-divertissement » ferroviaire au cœur de la ville, symbolise l'événement marquant de l'an de grâce 1977 : la création d'un véritable Réseau Express Régional par la jonction à Châtelet-Les Halles des lignes de Sceaux, Saint-Germain-en-Laye, Boissy-Saint-Léger et Marne-la-Vallée.

Ce dessin est aussi la carte de vœux d'Entre les lignes qui présente à ses lecteurs ses souhaits les meilleurs pour 1977.

LE trafic de la Régie, qui avait augmenté de 4,8 % de 1974 à 1975, a crû de 6 % de 1975 à 1976. Cette évolution favorable, malgré des circonstances économiques difficiles, concrétise l'action de renouveau menée avec continuité sous l'autorité du président Belin et traduit le succès de la carte orange, titre de transport pratique, économique et attractif.

La capacité disponible du réseau routier a été rapidement mobilisée en 1976. Des renforcements ont été décidés : d'autres sont prévus, en veillant à ne pas établir entre autobus et métro une concurrence inutile et coûteuse. Il faut également améliorer et étendre notre desserte de banlieue, dont certaines insuffisances sont révélées par les études de restructuration. L'avenir du réseau routier, encore contesté par certains il y a peu de temps, est aujourd'hui solidement confirmé.

L'achèvement, aux coûts et dans les délais prévus, de trois importantes opérations, a doté le réseau ferré d'une nouvelle ligne 13 d'une grande utilité, à Paris et en banlieue. Les chantiers sont maintenant actifs sur les prolongements des lignes 7, 10 et 13 bis. De multiples opérations ponctuelles améliorent régulièrement le réseau.

Enfin, et sans entrer dans le détail, des progrès notables ont été obtenus dans l'efficacité de notre gestion et la qualité de nos études, dans la prise en charge des besoins du public et dans les actions de communication destinées à faire connaître les services que nous offrons et les avantages du transport en commun. Dans le même temps, notre action de coopération technique s'étendait et se diversifiait.

Malgré certaines ombres, et je pense notamment à l'insécurité qui est pour nous tous une préoccupation prioritaire, nous pouvons être satisfaits des résultats obtenus par la Régie en 1976 et regarder vers l'avenir avec confiance.

Pour une entreprise dont les actions impliquent le plus souvent de longs délais d'études et de réalisation, l'année 1977 se déroulera en grande continuité avec le proche passé. Deux événements majeurs seront particulièrement remarqués : la mise en service du premier train MF 77 illustrera concrètement la politique de rénovation du matériel roulant ; la réunion à Châtelet des trois lignes du métro régional créera effectivement le Réseau Express Régional, étendu en même temps à la desserte de Marne-la-Vallée.

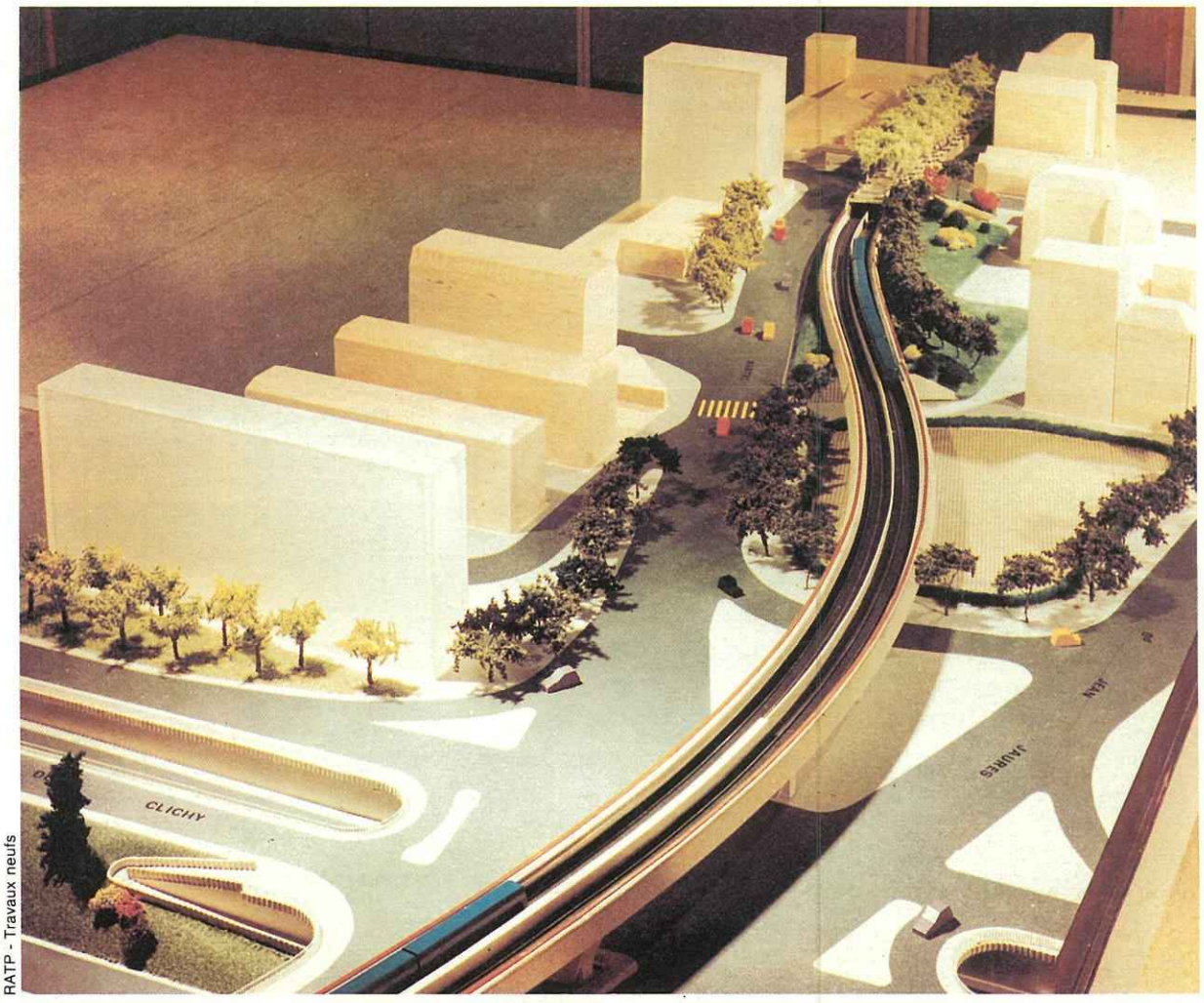
Ainsi, de fin 1969 à fin 1977, la Régie aura mis en service plus de 70 km de lignes nouvelles de métros urbain et régional ; cette performance peut être favorablement comparée à celles réalisées à Paris, au début du siècle, et, aujourd'hui, dans les métropoles étrangères les plus actives dans ce domaine.

D'autres réalisations sont financées (12 km) et, en particulier et dès 1977, la SNCF et la Régie seront au travail de Gare-du-Nord à Châtelet sur les ouvrages de l'interconnexion nord-sud qui sera mise en service en 1981.

La collectivité met à notre disposition des ressources importantes et nous en faisons un bon usage. Nous pouvons donc être légitimement fiers de l'étendue et de la qualité de nos réalisations. Nous pouvons également être satisfaits de la continuité de notre évolution et du renouvellement régulier de nos objectifs, chacun de nos résultats appelant et permettant une nouvelle ambition.

Je suis bien conscient que la qualification du personnel de la Régie et son attachement au bon fonctionnement et au développement du service public sont la condition des progrès de l'entreprise. Je tiens donc à le remercier de ses efforts et à lui exprimer mes vœux les plus cordiaux de bonne année.

Jacques DESCHAMPS



RATP - Travaux neufs

Cette maquette du prolongement de la ligne de métro n° 13 bis, de « Pont de Clichy » à Gennevilliers I, exposée à Clichy (voir notre art. p. 8) illustre l'état définitif du projet dont la réalisation sera achevée en 1980.

Au cours de ces dernières années, la Régie s'est trouvée confrontée à des problèmes considérables dus à l'évolution de l'environnement urbain et au développement de la circulation automobile. Consciente qu'un effort décisif devait être entrepris pour réhabiliter l'autobus, elle s'est efforcée de mettre à la disposition des Parisiens un matériel de qualité. C'est ainsi que dès 1958 une étude était menée en collaboration avec l'UTPUR (Union des Transports Publics Urbains et Régionaux) pour la mise au point d'un autobus mieux adapté aux besoins d'une exploitation urbaine rationnelle et susceptible d'une large commercialisation, tant en France qu'à l'étranger. Aujourd'hui, la grande majorité du parc est constituée d'autobus de ce type, parmi lesquels 2 500 SC 10* Saviem, tous construits à l'usine d'Annonay que nous sommes allés visiter pour nos lecteurs.

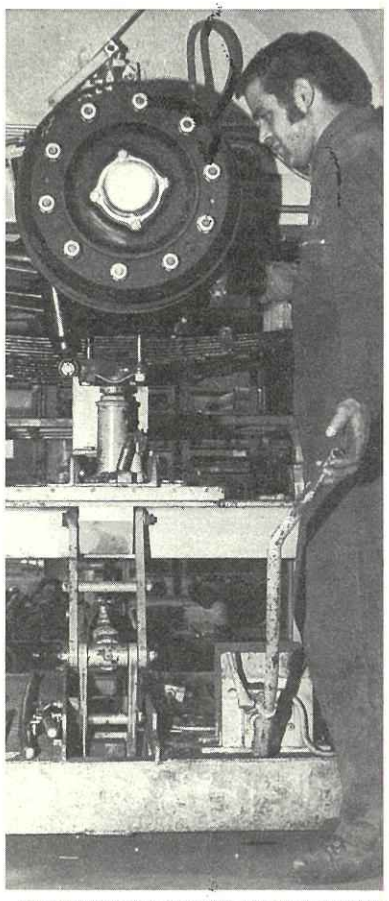
* *2 532 le 20 décembre 1976, dont 253 « confort », 78 à plate-forme centrale et 11 à plate-forme arrière.*

Comme beaucoup de Parisiens ils sont nés en province. A cent lieues des embarras de Paris que, chaque jour, ils affrontent, les autobus Saviem sont construits aux pieds des premiers contreforts du Vivarais, dans le cadre paisible d'une petite ville de province, Annonay, plus connue pour ses tanneries que pour son usine de cars et d'autobus. Et pourtant, depuis plus de cinquante ans, « caristes » et « autobusiers » y ont gagné leurs lettres de noblesse. Tout a commencé en 1922 quand la Société Besset construisit à Annonay ses premiers bâtiments destinés au carrossage des autocars Isobloc. Trente ans plus tard, de 1951 à 1956, la SACA (Société d'Automobiles et de Carrosseries d'Annonay) poursuivait la production des cars et autobus « Floirat » et « Isobloc ». En 1957, dans le cadre de sa politique de décentralisation et d'expansion, la SAVIEM (Société Anonyme de Véhicules Industriels et d'Equipements Mécaniques) acquérait les installations de la SACA. Enfin en 1959, de la fusion de ce patrimoine avec les départements « autocars » de la Régie Renault et de Chausson, naissait le centre français le plus important de fabrication d'autocars et d'autobus : l'usine Charles Schreiber, du nom de son premier directeur.

L'USINE D'ANNONAY

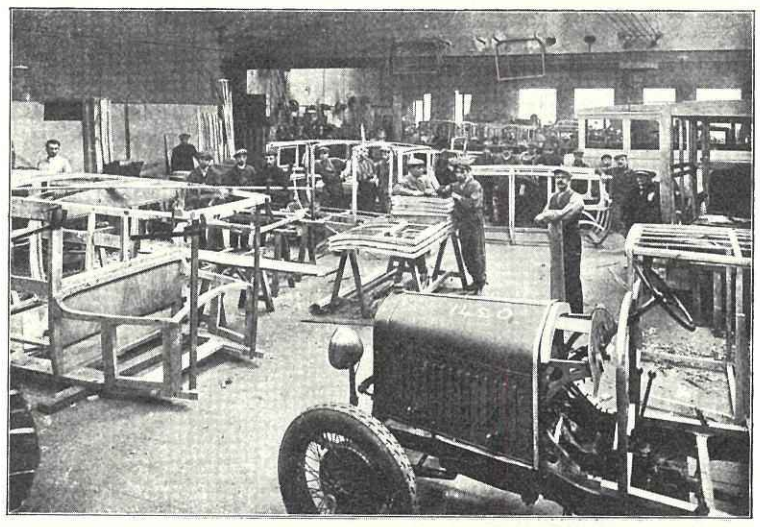
superficie totale : 19 hectares
superficie couverte : 88 000 m²
effectifs : 2 610 personnes
production 1975 : 1 951 unités.

La gamme des véhicules proposés comprend trois grandes familles : l'autobus SC 10, véhicule urbain par excellence, le S 45, autocar étudié pour les transports à moyenne et à courte distance, enfin le E 7, dernier né de la gamme des cars modèle grand luxe. La fabrication de ces véhicules se répartit pour l'année 1975 comme suit : 757 autobus, 195 autocars de tourisme, 999 cars de ligne. Dans ces chiffres, il convient de préciser que 430 véhicules étaient destinés à l'exportation, principalement à destination des pays du Marché Commun, de la Tunisie, du Sénégal, de la Côte-d'Ivoire, etc.



Mise en place de l'essieu AR à l'aide d'une table élévatrice.

CARROSSERIE AUTOMOBILE - ETABLISSEMENTS BESSET, A ANNONAY



MENUISERIE. — MONTAGE DES CONDUITES INTERIEURES

Vue aérienne de l'usine

Des autobus comme des avions

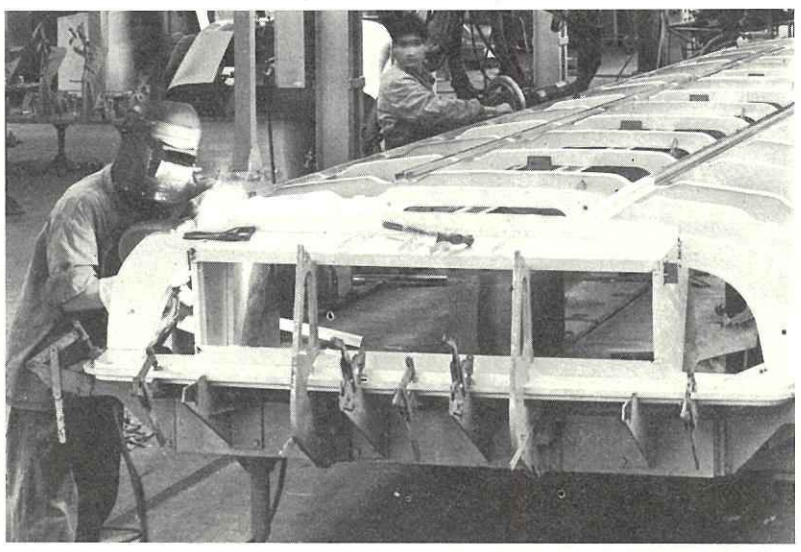
Le processus de fabrication d'un autobus standard SC 10 se décompose en deux phases : la constitution des ossatures du véhicule et de sa carrosserie d'une part, la peinture, le montage mécanique, le garnissage et la finition d'autre part, opérations correspondant à 1 500 heures de travail par véhicule.

Construits selon les normes en usage dans l'aéronautique, les autobus possèdent en guise d'ossature une caisse-poutre étudiée pour ne subir, en cas de choc, aucune déformation d'ensemble. La construction de ce soubassement forme un véritable treillis de tubes soudés sous anhydride carbonique (CO_2). Environ 2 200 km de tubes sont, chaque année, débités à la longueur voulue par des tronçonneuses automatiques.

Les ossatures des faces avant, arrière et latérales ainsi que celles du pavillon sont construites de façon analogue mais comportent en plus des éléments en tôle.

La construction de la caisse fait appel à des techniques tout aussi élaborées impliquant la préparation des pièces de tôlerie, suivie de leur assemblage. Chaque année plus de 4 600 tonnes de tôles sont découpées et embouties avant de subir dans une installation automatique un traitement anticorrosif complet. Leur assemblage par quelque 320 machines-outils et 536 postes de soudure forme les nombreux sous-ensembles de la carrosserie : capots, carters, panneaux latéraux, portes, baies, etc.

Deux chaînes de montage, spécialisées dans le carrossage, donnent ensuite au futur véhicule sa structure définitive : pose du plancher, fixation des coins, avant et arrière, encadrement des portes... après quoi un nouveau contrôle est réalisé.

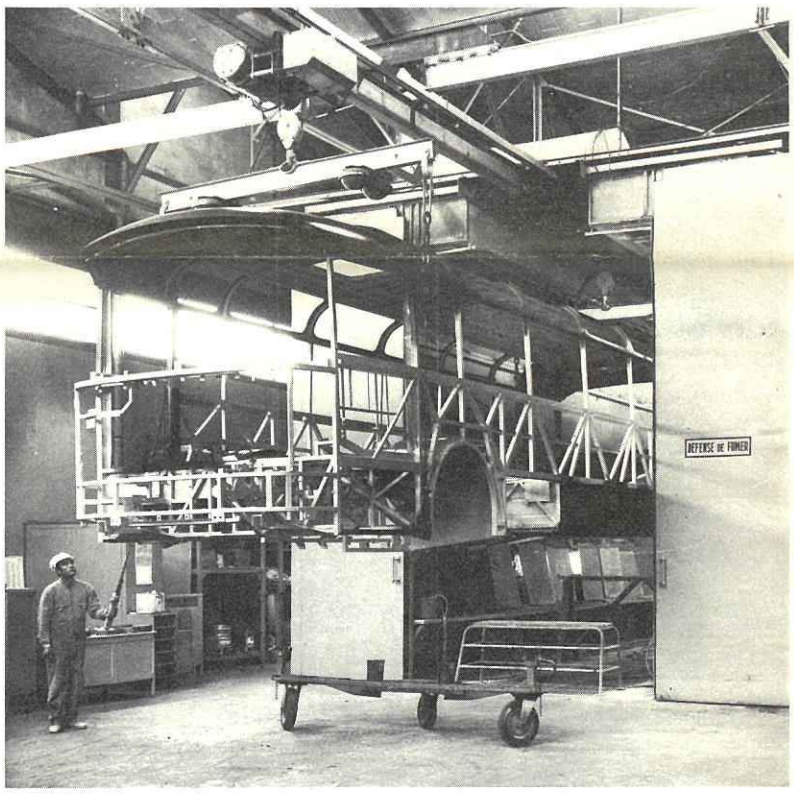


Soudure de l'ossature du pavillon

A la carte

La caisse une fois montée subit à son tour un traitement spécial anticorrosion. Après les opérations préliminaires de lavage et rinçage, on procède à un étuvage d'une heure à 120 °C. Les SC 10 passent ensuite dans une cabine où la caisse reçoit une protection au zinc d'une épaisseur de 40 microns, suivie de l'application, sauf sur les parties à souder, d'une couche de laque anti-acide de même épaisseur. Ce procédé donne une résistance de 1 500 heures à l'épreuve du brouillard salin, ce qui équivaut à de nombreuses années d'utilisation dans l'atmosphère polluée des villes industrielles.

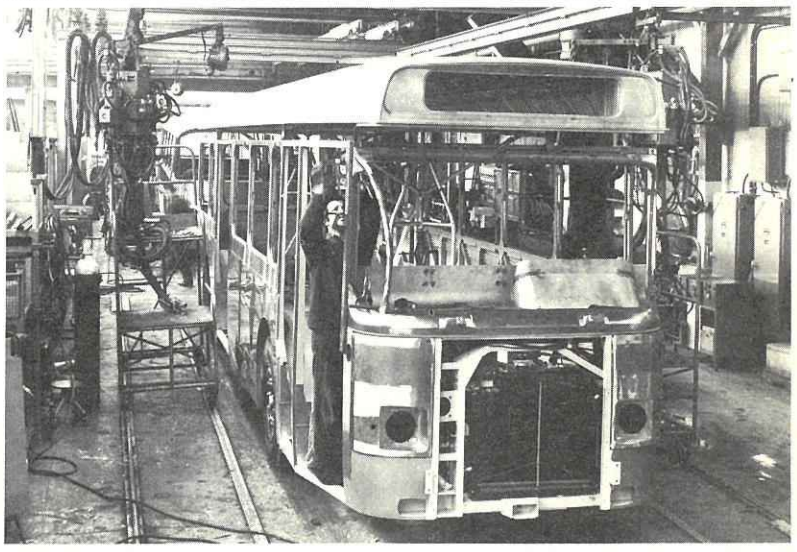
Sur les chaînes de montage des organes mécaniques et de leurs commandes sont posés successivement le câblage électrique et les dispositifs d'air comprimé ; le moteur, la boîte de vitesse et le pont arrière, l'essieu avant et la direction, les roues et les accessoires divers. Ces pièces proviennent des ateliers de montage « préparation » et sont attribuées suivant une fiche de constitution personnalisée du véhicule. Conçus selon les normes de la série, le « prêt-à-porter » des couturiers en quelque sorte, les autobus SC 10 peuvent néanmoins subir les différentes retouches souhaitées par la clientèle : plate-forme centrale ou arrière, deux ou trois portes, self-service intégral ou non... L'aménagement intérieur est le plus souvent traité « à la carte » en fonction des normes d'exploitation et de confort établies par les différents réseaux. C'est ainsi que la Régie ne commande plus que des autobus standard de type « confort » et que, par exemple, la Compagnie des Transports Toulousains a été jusqu'à adopter, sur les conseils d'un célèbre « designer », un aménagement intérieur prévoyant une division en trois compartiments. Au bout de la chaîne de montage, le véhicule, en état de marche, est conduit à la carrosserie.



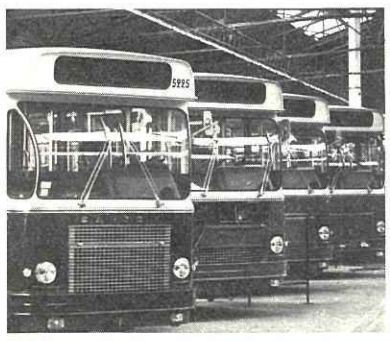
Cabine de traitement anticorrosion de l'ossature.

30 000 pièces pour un puzzle

A mesure qu'avance le véhicule sur cette chaîne, il perd son aspect « squelettique » et, bien qu'il ne soit équipé d'aucun aménagement intérieur ou extérieur spécifique, il devient reconnaissable et prend une forme définitive. Deux ponts transbordeurs dirigent les véhicules vers les cabines d'apprêt, de laquage et les étuves. Cette installation unique en Europe assure l'application des différentes couches d'apprêt et de laque qui contribuent à la lutte contre la corrosion chaque véhicule reçoit en moyenne 30 kg d'apprêt et autant de laque. La dureté, l'épaisseur, la brillance et la nuance de la peinture sont testées au cours de contrôles techniques. Le catalogue de laque offre un choix de 100 teintes différentes.

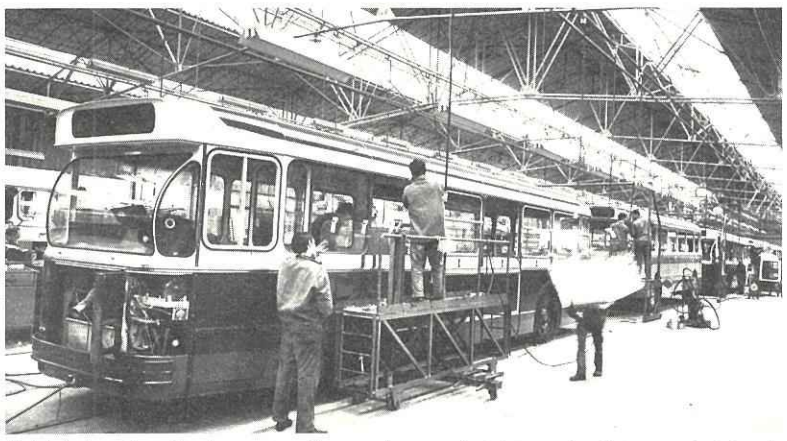


Ligne de montage de la carrosserie sur l'ossature.

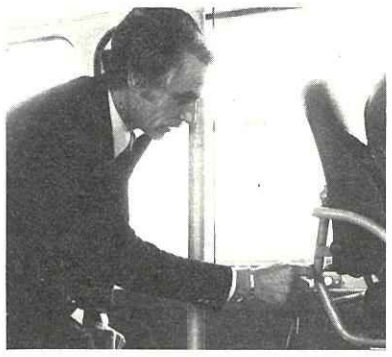


Annonay : des autobus par milliers

Sur deux chaînes, longue chacune de 160 m, on procède à la finition des véhicules. Tous les aménagements tant intérieurs qu'extérieurs sont, de poste en poste, incorporés au véhicule. A l'extrémité de ces chaînes, la fabrication est terminée et on procède alors aux essais définitifs. Les contrôleurs examinent les véhicules sous tous les aspects et leur font effectuer un parcours sélectif de 50 km. Un rapport détaillé précède ensuite un dernier séjour en atelier pour l'ultime toilettage. Ce contrôle est d'ailleurs le dernier d'une longue série, puisque toutes les pièces venant de l'extérieur — elles sont au nombre de 12 000 sur un total de 30 000 — sont vérifiées (qualité des aciers, aspect des glaces, conformité au cahier des charges des pièces usinées à l'extérieur).



Hall de finition. Les véhicules reçoivent leurs aménagements intérieurs et extérieurs sur 2 chaînes de 160 m.



Une vérification est également assurée à tous les stades de la fabrication par trois contrôleurs en usine de la Régie, détachés en permanence à Annonay.

Cliché M. Dubois

Gros plan sur l'atelier de soudure

En des temps où l'on parle beaucoup de revalorisation du travail manuel, d'enrichissement des tâches et d'ergonomie,(*) les deux « envoyés spéciaux » d'Entre les lignes à Annonay ont été frappés par les méthodes nouvelles d'évaluation et d'amélioration des conditions de travail mises en œuvre dans une usine où s'exercent des tâches traditionnellement réputées difficiles sinon pénibles.

Ce qu'ils ont vu, à l'atelier de soudure notamment, leur a semblé mériter un peu plus que quelques lignes. Leur témoignage, délibérément rédigé sous la forme un peu froide du constat, ne prétend évidemment pas avoir valeur d'exemple et se situe au seul niveau de l'information.

Les soudeurs qui réalisent les poutres et traverses travaillaient jusqu'en 1973 au niveau inférieur d'un bâtiment où les conditions de travail étaient médiocres. La décision fut alors prise de construire un nouveau bâtiment pour remplacer l'ancien atelier, l'objectif principal étant d'améliorer l'ambiance et l'organisation des postes de travail.

La nouvelle construction et les postes de travail ont été conçus dès l'origine en introduisant les méthodes et les connaissances d'ergonomie qui visent l'adaptation du travail à l'homme. La réalisation d'une unité nouvelle a facilité la mise en application des concepts d'ergonomie.

Un groupe de travail a été formé pour étudier ce problème : dans un premier temps, une analyse systématique des conditions de travail dans l'ancien atelier a été entreprise. Elle a permis de mettre en évidence les aspects défavorables (éclairement - fumées - bruit - isolement des opérateurs - tâches peu valorisantes) et les aspects positifs à conserver dans la nouvelle implantation (longueur du cycle de travail - autonomie d'organisation à l'intérieur du temps de travail).

Dans un deuxième temps, un projet a été élaboré et réalisé en 1975 :

— **Le bâtiment :** sur un terrain de 4 hectares acquis en 1974, un bâtiment de 2 600 m² (100 m × 26 m) a été construit. Ses caractéristiques permettent un bon éclairement naturel (toiture en Sheds) (**), une vue sur l'extérieur à hauteur des yeux (bandes vitrées côté Est), une protection contre l'éblouissement et la chaleur en été (stores extérieurs - Sheds dirigés vers le Nord - châssis ouvrants).

Les vestiaires, sanitaires et salle de détente sont regroupés en périphérie.

— **L'implantation** a été conçue de manière à isoler les postes bruyants, à faciliter le circuit des pièces et à placer les postes de travail près des baies vitrées. Les stocks sont au centre de l'atelier et chaque soudeur dispose d'un espace suffisant.

— **L'organisation du travail** a été modifiée dans le sens d'un enrichissement des tâches qui s'accompagne d'une augmentation de qualification (lecture des croquis et des schémas de montage, responsabilité du petit entretien du matériel). Chaque soudeur dispose d'une desserte roulante qu'il utilise pour approvisionner lui-même son poste de travail en fonction des schémas d'assemblage et du programe à réaliser.

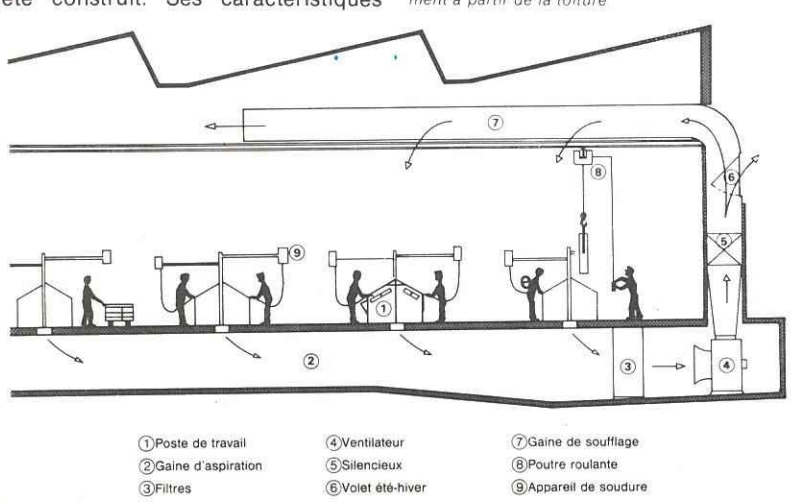
— **Les postes de travail** ont été équipés de tables aspirantes qui sont conçues de manière à améliorer plusieurs aspects des conditions de travail.

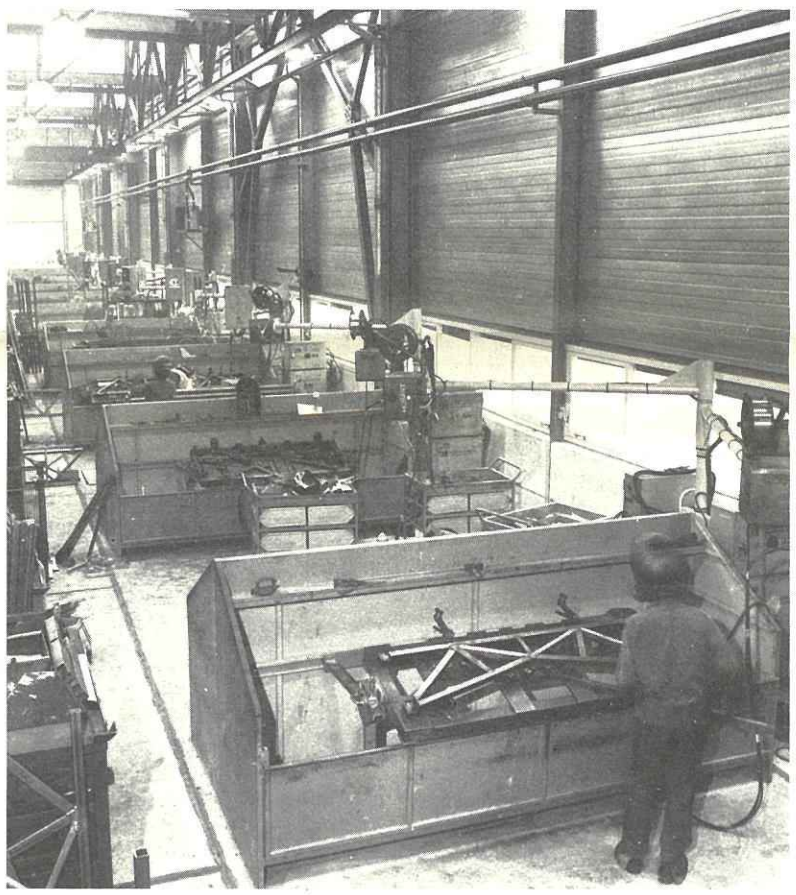
Premièrement, les tables sont regroupées par 2 et leur hauteur permet aux 2 opérateurs de se voir et de se parler sans être isolés par des rideaux opaques comme cela se pratique habituellement.

Deuxièmement, elles autorisent la mise en place de montages pivotants de différentes longueurs, ce qui permet de travailler dans une meilleure posture.

Troisièmement, et c'est le point essentiel, elles captent à la source en aspirant vers le bas les fumées résultant de la soudure des tubes. Les fumées sont rejetées dans des gaines situées sous le sol du bâtiment, filtrées et rejetées vers l'extérieur pendant la saison chaude. En saison froide, l'air aspiré et filtré est réinjecté dans l'atelier en même temps qu'un apport d'air pur (de l'ordre de 20 %).

(*) Science de l'adaptation du travail à l'homme.
(**) Eléments vitrés inclinés permettant l'éclairement à partir de la toiture





Vue d'ensemble des postes de soudure sur tables aspirantes

Caractéristiques du SC 10 type 044

— dimensions : longueur 11 m, largeur 2,50 m ;

— capacité : 70 personnes avec 40 places assises ;

— portes doubles à 4 vantaux à l'avant (montée) et au milieu (descente) ;

— plancher du couloir central surbaissé permettant de limiter à deux le nombre de marches d'accès ;

— pare-brise « cylindro-cyclique » supprimant pour le machiniste les reflets de l'éclairage intérieur ;

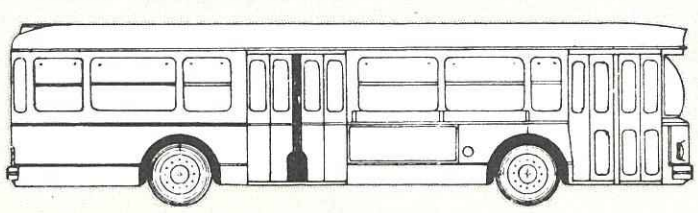
— moteur Diesel disposé à l'avant, latéralement et à plat sous le poste du machiniste. Il dégage ainsi complètement le plancher au droit de la porte avant ;

— suspension pneumatique à niveau constant, indépendant de la charge ;

— direction assistée ;

— chauffage et ventilation par air pulsé ;

— freinage progressif et de sécurité comportant un frein principal à commande pneumatique à double circuit, un frein de secours à commande également pneumatique et un frein d'immobilisation à commande mécanique.



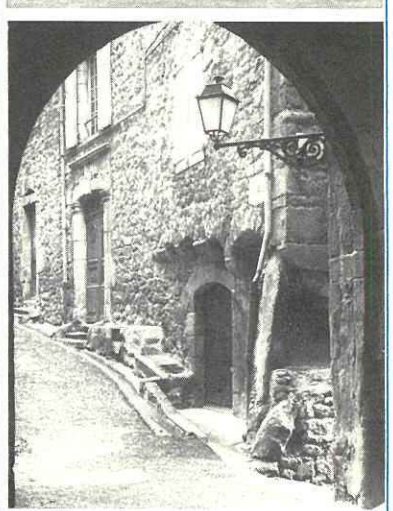
"Annonay Story"

Les frères Montgolfier

Bâtie au confluent de deux rivières, la Cance et la Deume, Annonay, ville de 21 000 habitants du département de l'Ardèche et du Vivarais qui, géographiquement ne font qu'un, est un lieu de passage entre la vallée du Rhône et l'Auvergne. Place forte et hospitalière, très tôt ses artisans utilisèrent la qualité exceptionnelle des eaux pour leurs industries. Des chroniques des VI[e] et VII[e] siècles parlent déjà de parcheminiers qui devinrent des coyratiers, puis des mégissiers et des tanneurs. Au XVI[e] siècle, les frères Johannot et les frères Montgolfier (inventeurs des aérostats) montèrent des *moulins à papier qui dans les siècles* suivants sont devenus des papeteries parmi les plus modernes d'Europe.

Par la suite, de nombreuses industries sont venues s'ajouter à ces activités ancestrales, en sorte qu'à côté de la vieille ville construite au creux des rivières et sur les pentes abruptes qui les enserrent, toute une ville nouvelle et moderne s'étend maintenant sur les plateaux environnants.

Annonay est aussi la patrie de Marc Seguin, l'inventeur des ponts suspendus et de la chaudière tubulaire et un des pionniers des chemins de fer en France, ainsi que de Boissy d'Anglas, Président de la Convention et Pair de France.



Vues pittoresques de la vieille ville

Quoi de neuf dans le métro ?

Le métro à l'heure

Conformément aux souhaits exprimés par les voyageurs, toutes les stations du métro urbain sont équipées d'horloges depuis la fin de l'année 1976.

RATP - Carrier

Équipements de confort

Ont été mis en service : le 9 novembre 1976, à la station « Châtelet » un nouveau couloir reliant les lignes 1, 4, 7 et 11 et le 21 décembre 1976, une nouvelle salle des billets ainsi que deux accès, rue de Rivoli ; le 2 décembre, à la station « Palais-Royal », un accès reliant le quai 1 de la ligne « Château de Vincennes - Pont de Neuilly » à la place du Palais-Royal.

Trafic

Plus de quatre millions de voyageurs ont été transportés au cours d'une même journée sur le réseau urbain, le mercredi 17 novembre 1976.

Croix de Chavaux - Jacques Duclos

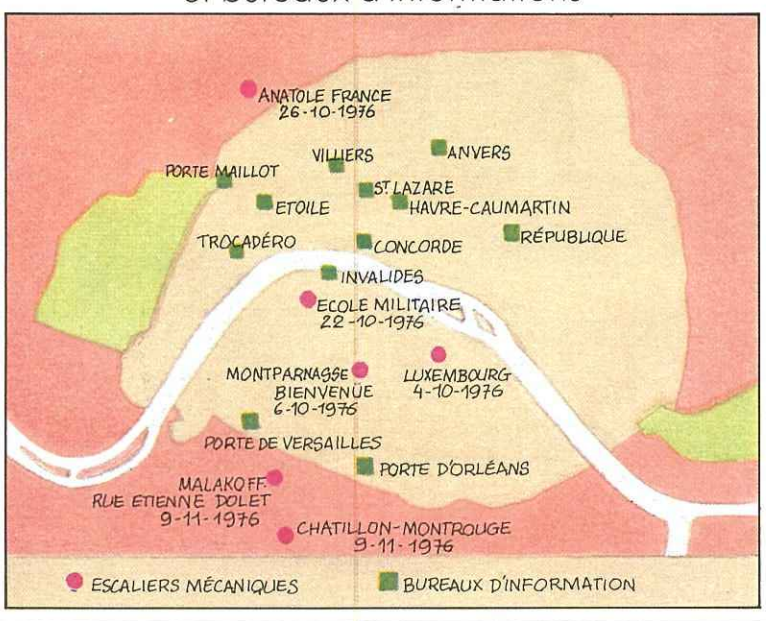
Evoquant le nouveau nom de la place où elle est située, la station « Croix de Chavaux » de la ligne 9 s'appelle désormais « Croix de Chavaux - Jacques Duclos ».

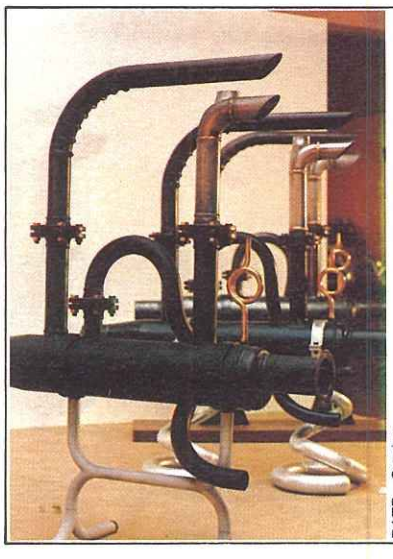
L'ancien président du groupe communiste au Sénat, décédé le 25 avril 1975, avait été député de 1946 à 1958 du sixième secteur de la Seine, celui de Montreuil.

Nouvelles méthodes d'exploitation

La mise en pilotage automatique de la ligne 13 « Saint-Denis-Basilique-Châtillon-Montrouge » a été réalisée en janvier ; celle de la ligne 7 « Porte de la Villette-Marie d'Ivry » est prévue pour le mois de mai 1977.

Escaliers mécaniques et bureaux d'informations





RATP - Carrier

Chef-d'œuvre

Ce « chef-d'œuvre », présenté par un monteur en chauffage du service TB et qui a obtenu la médaille d'or lors du Concours du « Meilleur Ouvrier de France » 1976, symbolise l'excellente prestation d'ensemble des ouvriers et techniciens de la Régie (services RA, TB, FR, TS) qui ont obtenu 23 médailles d'or et 4 médailles d'argent dans des disciplines aussi variées que la menuiserie, la couverture-plomberie, le carrelage-mosaïque, le chauffage, la chaudronnerie en fer et en alliages légers, la tôlerie automobile, la ferblanterie, la soudure autogène, la fumisterie et la serrurerie.

Délégation départementale

RATP
delegation
permanente
en
Seine St Denis

A la Préfecture de Bobigny, les dirigeants de la Régie ont accueilli, en décembre, les élus locaux et les représentants de l'Administration dans les nouveaux locaux de la délégation départementale RATP de la Seine-Saint-Denis.

La vocation de cette délégation est d'assurer les liaisons entre la Régie et les collectivités et administrations locales pour tous leurs problèmes de transport public. Deux autres délégations départementales seront créées prochainement dans le Val-de-Marne et les Hauts-de-Seine.

RATP - Barinet

Paris honore la Régie

A l'occasion de l'exposition « Busrama », M. Bernard Lafay, président du Conseil de Paris, a remis à M. Belin, président, la grande médaille de vermeil de la ville de Paris, à M. Deschamps, directeur général, la médaille de vermeil, et à M. Guerber, chef du cabinet du président, la médaille d'argent.

Dans son allocution, le président du Conseil de Paris devait notamment rendre hommage à l'action menée par l'ensemble du personnel de la Régie, depuis près de trente ans, au service des Parisiens.

RATP - Carrier

Sofretu

Les services de la SOFRETU sont maintenant transférés au nouveau siège de la société 14, rue Jules César, Paris 12e, (tél. : 346-11-26), à l'exception des équipes de Téhéran et du Caire et des services techniques qui restent à la tour Gamma.

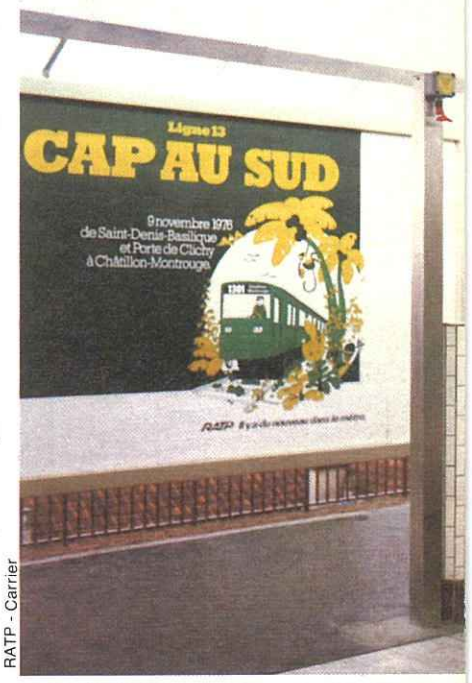
Signalons à ce propos que la Société Française d'Etudes et de Réalisations de Transports Urbains (SOFRETU), filiale de la Régie, fera l'objet dans un prochain numéro d'Entre les lignes d'une série d'articles et d'informations visant à mieux faire connaître sa mission et ses activités.

Un heureux

Le 9 novembre 1976, MM. Belin, président et Deschamps, directeur général accueillaient, en présence des autorités régionales et départementales, M. Marcel Cavaillé, secrétaire d'Etat aux transports pour un parcours inaugural de la nouvelle ligne 13 entre les stations « Invalides » et « Châtillon-Montrouge ».

A l'occasion de la jonction des lignes 13 et 14, Jean-Pierre Elkabbach consacrait sur France-Inter son émission 13-14, coïncidence oblige, au problème des transports urbains, avec la participation de MM. Cavaillé et Deschamps, Waldman, directeur général du métro de Lyon et Delarue, président de la Fédération des usagers des transports en commun.

Dès les trois premiers jours d'exploitation, on comptait plus de 20 000 entrées dans les trois nouvelles stations : Malakoff-Plateau de Vanves, Malakoff-Rue Etienne-Dolet et Châtillon-Montrouge.



RATP - Carrier

Le point sur les tra

Station Châtelet Les Halles

Au cours du mois de novembre, les travaux d'aménagement ont été entrepris sur l'ensemble de la surface de la salle d'échanges tandis que, dans la station « Les Halles » (ligne 4) 6 escaliers mécaniques étaient en cours de montage.

Auber-Châtelet

Les chemins de câbles sont entièrement posés dans le tunnel et le déroulage des câbles principaux a été opéré.

RATP - Travaux neufs

Introduction du premier escalier mécanique sur le quai voie 1 de la Ligne de Sceaux.

RATP - Travaux neufs

Quai recouvert de la station Neuilly-Plaisance.

événement

RATP - Minoli

Que se passe-t-il sur lè réseau d'autobus ?

Nouvelles méthodes d'exploitation

Depuis février 1976, 70 lignes, soit 1 600 autobus bénéficient de la radiotéléphonie qui permet une liaison directe entre les machinistes et les contrôleurs.

Après un gel d'une année imposé par les PTT pour passer sur une autre fréquence, la Régie poursuivra, à partir de février 1977, l'installation de ce système à bord de tous les autobus. A raison de cent postes par mois, l'ensemble des lignes Paris et banlieue devrait être équipé fin 1978.

Un sondage récent portant sur cinq mille communications téléphoniques permet de déterminer les motifs d'appel. Cinquante pour cent des conducteurs entrent en contact avec le terminus pour des problèmes intéressant le service (horaire de départ, prise de service, relève...), 30 % le font pour signaler des encombrements, 2,5 % en raison d'une panne, 2,5 % encore pour signaler un accident soit dans le véhicule, soit sur la voie publique. Les autres le font pour des raisons diverses.

Les motivations pour les responsables du trafic, qui se trouvent au terminus, sont différentes : 65 % utilisent la radiotéléphonie pour demander la position des bus intéressés, 25 % pour des interventions qui facilitent la régulation du service.

RATP - Travaux neufs

Couloir d'acces au réfectoire.

Couloirs réservés

Deux nouveaux couloirs réservés aux autobus ont été mis en service en novembre 1976 : à Paris, rue du Faubourg Saint-Denis, de la rue du 8 Mai 1945 à la rue Perdonnet, en banlieue, sur la Nationale 7 au Kremlin-Bicêtre, de la rue du Général-Leclerc à la rue Eugène-Thomas.

Ces mises en service portent le nombre de couloirs réservés, à Paris, à 198, totalisant 94,700 km ; en banlieue, 45 couloirs totalisent 20,860 km.

Carte Orange

Au cours du mois d'octobre, les pourcentages du nombre de voyageurs « carte orange » ont été de 61 % sur les lignes de Paris et de 51 % sur celles de banlieue ; près de 1 145 000 coupons carte orange ont été vendus pour le mois de novembre.

Dépôt de Créteil

Plus vaste, harmonieusement décoré, doté d'une cuisine ultramoderne, le réfectoire du dépôt de Créteil a fait peau neuve. Après dix mois de travaux, les agents peuvent y prendre leur repas dans un cadre agréable.

La bonne conduite

Des centaines de conducteurs parisiens ont actualisé leurs connaissances du code de la route... en prenant l'autobus. Equipés en salle de projection, deux autobus standard spécialement aménagés pour la circonstance en « auto-école » ont parcouru, du 15 novembre au 20 décembre, les arrondissements de la capitale.

Cette opération « Conduite 76-77 », organisée par la Prévention Routière, a consisté essentiellement en des séances de projection de diapositives, illustrant les modifications apportées récemment tant à la signalisation qu'à la réglementation du code de la route et rappellant, entre autres, la priorité dont doivent bénéficier les autobus quand ils quittent l'arrêt.

RATP - Carrier

vaux

Ligne de Marne la Vallée

La station « Noisy-le-Grand-Mont d'Est » et le souterrain d'avant gare ont été livrés courant novembre au service de la voie.

Ligne de Sceaux

A la station « Luxembourg », le gros œuvre des quais est achevé ainsi que la pose de la voie.

Ligne 10

A la suite de l'avis favorable émis par le Conseil d'Etat sur la déclaration d'utilité publique du prolongement de la ligne 10, les premiers travaux vont pouvoir commencer.

"A l'affiche"

Festival 77

A Paris, le premier festival 77 de musique pourrait avoir lieu, au début du printemps... dans le métro. Une centaine de concerts seraient donnés bénévolement aux détours des couloirs et dans les salles de correspondance. Ils devraient faire les délices de tous les mélomanes qu'ils soient amoureux de musique classique ou folklorique, amateurs d'opéra ou de musette, fanatiques de jazz ou de pop-musique. Cette « journée des musiciens » marquerait ainsi le début d'une série de manifestations telles la journée des artisans ou celle des enfants... qui dans les mois et années à venir contribueront à l'animation et à la personnalisation du métro.

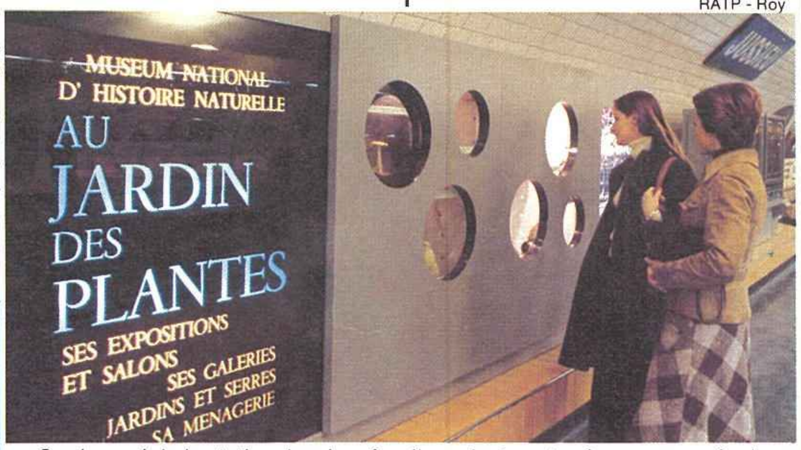
Entrée des artistes

RATP - Thibaut

Quel artiste n'a pas rêvé d'établir une relation directe avec le public en s'évadant des musées et galeries ? En choisissant la station Miromesnil pour installer sculptures et peintures, Gilbert Retteré et Claude Steiner n'ont pas hésité à distraire quelques instants de la vie des voyageurs pour enrichir leur trajet d'un contact avec l'art et la beauté.

Côté jardin

RATP - Roy



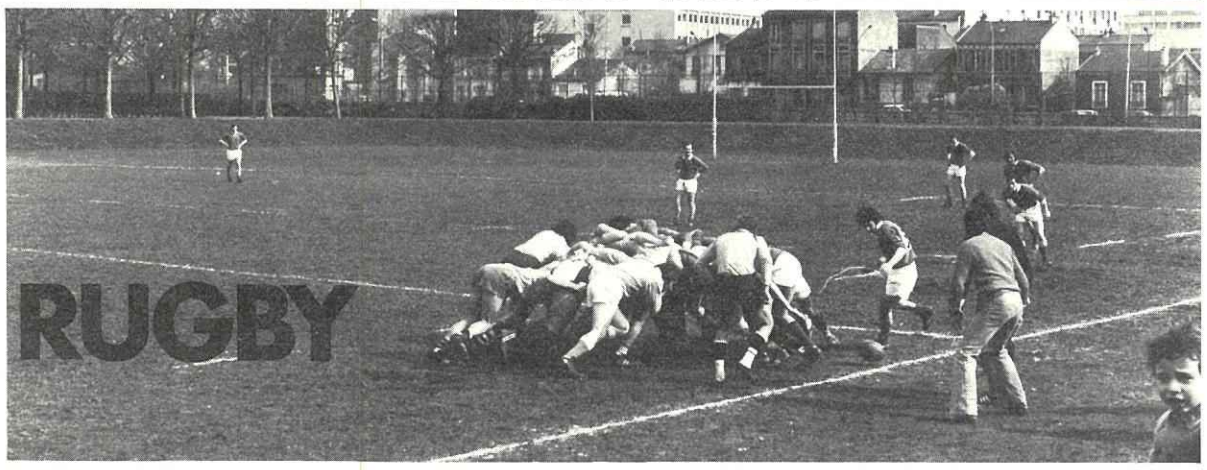
Sur le quai de la station Jussieu, fossiles plantes et animaux exposés dans une vitrine de style design, proposent aux voyageurs une promenade dans le Jardin des Plantes à la découverte des variétés infinies de la nature.

Echangerais tablier acier contre tablier béton

Il existe sur la ligne de Sceaux de nombreux ponts-rails métalliques, sans ballast. Certains de ces ouvrages, notamment ceux situés en courbe de faible rayon, posent certains problèmes de tenue de voie et de bruit. C'est pourquoi, le service TV a remplacé dans les nuits des 24/25 et 25/26 septembre 1976 le tablier métallique du pont de la rue des Coudrais (Sceaux) par un tablier en béton à poutrelles enrobées, procédé qui permet une pose de voie classique avec ballast, plus robuste et plus silencieuse.

RATP - Minoli

US.METRO TRANSPORTS



A L'U.S. MÉTRO

Dérivation des jeux de ballon nés de la soule française, le rugby, inventé en 1823 au Collège de Rugby (Grande-Bretagne) par W. Webb-Ellis, fut codifié dans les milieux universitaires britanniques dès 1846 et dans le monde sportif en 1871.

Devenu très vite populaire en France, le rugby est avant tout une spécialité des gens du sud : Béziers, Agen, Lourdes... Le Bouclier de Brennus (1) change de mains mais rarement de région. Et pourtant, on joue au rugby en Bretagne, dans le Nord et dans l'Est. A preuve, le Comité de l'Ile-de-France qui arrive largement en tête quant au nombre de clubs (226) et de pratiquants (16 000).

Ce n'est en effet pas un hasard si ce sport se développe rapidement à Paris et s'il figure aujourd'hui parmi les disciplines physiques enseignées dans les lycées et collèges. Plus qu'un sport, le rugby est un jeu où l'enthousiasme et le désir de jouer comptent bien davantage que la maîtrise technique et l'apprentissage des règles. Autant d'attraits pour les citadins à la recherche d'un divertissement viril et notamment, pour les jeunes qui trouvent là une occasion privilégiée d'employer sans compter leurs ressources physiques et d'apprendre à les dominer grâce aux vertus exigeantes de la discipline d'équipe.

(1) Trophée remis à l'équipe championne de France.

L'Ecole de rugby de l'Us Métro fonctionne tous les mercredis après-midi et dimanches matin au parc des sports de la Croix-de-Berny. Quelque 60 garçons, guidés par des éducateurs diplômés y apprennent très tôt les rudiments du jeu. Très tôt en effet, puisqu'il est possible de pratiquer le rugby dès l'âge de 9 ans : les compétitions organisées par la Fédération Française de Rugby sont adaptées aux moyens des plus jeunes (durée de jeu réduite et absence de tout contact physique violent).

Ce « doux rugby », à vocation essentiellement éducative et qui oppose deux équipes de sept joueurs, est tout aussi passionnant que le rugby à XV. Il suffit pour s'en convaincre d'observer avec quel entrain les « benjamins » le pratiquent, ou encore de se souvenir que les Britanniques qui l'inventèrent en ont fait un sport d'adultes où s'illustrent les meilleurs joueurs.

L'école de rugby de l'US Métro, c'est aussi les équipes minimes et cadets qui comptent régulièrement parmi les meilleurs de Paris. Ainsi, en 1976, les cadets ont disputé les 16e de finale du championnat de France de leur catégorie.

La section rubgy de l'US Métro est ouverte à tous et la pratique de ce sport ne requiert aucune aptitude physique particulière. Alors... pourquoi ne pas essayer ?

Quant aux seniors, ils connaissent depuis quelque temps des fortunes diverses ; on notera, toutefois, qu'en 1976, les équipes première et réserve ont participé aux phases finales du championnat de France de 3e division, ce qui confirme l'importance du potentiel du club.

La saison 76/77 étant déjà bien entamée, chacun espère qu'elle ne s'achèvera pas sans que le Métro ait retrouvé sa place en seconde division. Certes, la tâche ne sera pas facile car il faudra venir à bout des solides équipes de Vierzon, Châteauroux, ACBB, Parthenay... Quoi qu'il en soit on peut s'attendre à voir de beaux affrontements sur la pelouse de la Croix-de-Berny.

RESPONSABLES
ET ENTRAINEMENTS

M. Bouresche. Tél. : 3336
entraînement le jeudi soir
à partir de 19 h 00
à la Croix-de-Berny
Ecole de Rugby : M. Biloque
le mercredi après-midi
et le dimanche matin
à la Croix-de-Berny.

Le billet du Président

La fin d'une année, le début d'une autre... époque propice à la réflexion et aux résolutions.

Réflexion sur la vie du Club l'an passé : déception avec notre représentation à Montréal mais ni plus ni moins que sur le plan national ; difficultés de vie interne du Club tenant au recrutement, à l'éloignement des domiciles, à la pénurie de dirigeants, au manque et à la vétusté des installations, etc.

Satisfactions avec les réalisations que nous avons pu mener à bien et qui ne seront pas toujours visibles de l'extérieur : amélioration de la situation salariale du personnel contractuel du Club, augmentation très sensible des prestations d'assurance sportive, réforme profonde des anciens cours du mercredi érigés en écoles de sport, mise en service, après de longues années d'attente et d'efforts, de la nouvelle salle de judo à Arnold Netter.

Résolutions pour l'avenir : poursuivre notre effort de développement en direction du personnel de l'entreprise, encourager les sections dynamiques, soutenir et stimuler celles qui végètent, créer des activités nouvelles pourvu qu'elles soient authentiquement sportives, continuer le rajeunissement de nos installations. Sur ce dernier point, il faut préciser que 1977 verra la réalisation à Berny sur l'aire de hand-ball d'une salle de 25 × 45 × 9 où pourront se pratiquer le hand-ball, le hockey, le volley, le basket et le tennis. Ainsi notre vieux parc des sports se trouvera doté, enfin, d'une salle permettant la pratique des sports de balle.

Souhaitons donc à tous de garder en cette nouvelle année l'enthousiasme sans lequel tous nos efforts seraient dépourvus de sens.

J.V.

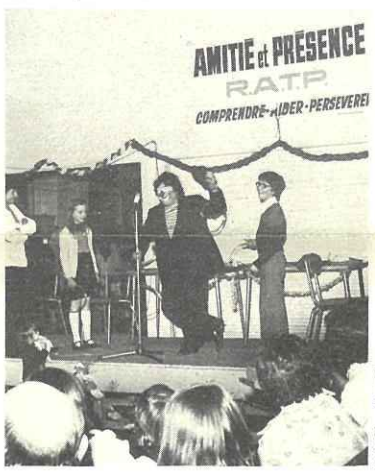
VÉTÉRANS, A VOS POINTES !

En athlétisme, une section très dynamique de vétérans existe à l'US Métro. Elle est ouverte aux athlètes âgés de plus de 40 ans et comprend toutes les disciplines mais permet plus particulièrement de participer à de nombreux cross durant la saison hivernale ainsi qu'à des courses sur routes au cours de l'été. Pour tous renseignements et inscriptions s'adresser à M. Jean Talhi, 98, rue du Plessis-Trévise, 94500 Champigny (tél. : 706-52-30).

Amitié-Présence RATP

« Perte de la liberté vis-à-vis de l'alcool » ainsi peut être défini l'alcoolisme selon le Dr Fouquet, psychiatre de renom et expert à l'OMS.

En fondant l'Association « Amitié-Présence RATP », d'anciens malades alcooliques et des abstinents volontaires de la Régie décidaient en avril 1974 de mettre leur expérience et leur dévouement au service des éventuelles victimes d'un mal parfois bien difficile à juguler.



RATP - Minoli

Pour soutenir les efforts des agents, Amitié-Présence RATP tente de créer un climat chaleureux entre ses membres (comme en témoigne notre photo) en organisant des fêtes familiales.

Si l'alcoolisme est une maladie au même titre que bien d'autres et qui se soigne médicalement grâce à des cures de désintoxication, sa stabilisation complète* ne peut intervenir qu'après une prise de conscience par le patient de sa maladie, et l'analyse des motivations qui l'ont poussé à boire. La thérapeutique la plus efficace est certainement la psychothérapie de groupe, indispensable dans la plupart des cas, et qui peut aider le malade à affronter sa maladie loin de tout sentiment de culpabilité.

C'est assez dire l'importance d'une association comme Amitié-Présence au sein de laquelle le malade est assuré de trouver parmi d'anciens malades, la confiance, l'amitié et la compréhension qui, bien souvent, lui ont manqué.

* *On ne peut parler de guérison dans ce cas.*

Où s'adresser ?

Amitié-Présence RATP
40, rue de la Tombe-Issoire
75014 PARIS - Tél. : 589-11-56
Bureau ouvert du lundi au vendredi
de 8 h 00 à 17 h 30.

Exposition Survie

C'est en 1976 que, pour la première fois, une exposition socio-culturelle sur le thème de la survie se déroulait au sein de la Régie.

Cette exposition fut le fruit des efforts conjugués de différentes associations, attachées au mieux-être et à l'épanouissement de l'homme.

De nombreux agents purent ainsi découvrir ou approfondir les objectifs de la ligue « Vie et Santé », qui tente de protéger les agents contre les dangers du tabac, d'« Amitié-Présence RATP » (problèmes de l'alcoolisme), des Donneurs de sang bénévoles, des Banques françaises des donneurs d'organes et tissus humains (yeux, reins...).

USMT-LONDON TRANSPORT "douche écossaise à Londres"

C'est avec le plus grand soin que nos équipes avaient préparé le match bisannuel* avec nos vieux amis de Londres. Football, tennis, tir et tennis de table constituaient les éléments de cette rencontre, le tir ayant seul été agréé par nos adversaires parmi les nombreuses disciplines nouvelles que nous avions proposées pour tenter de rafraîchir les épreuves. L'amitié n'empêche nullement l'âpreté au combat et nous savions très bien que leur sévère défaite de 1974 avait aiguillonné nos adversaires.

Nous avons perdu toutes les épreuves disputées ! C'est incontestable et nous ne cherchons pas d'excuses. Simplement, nous nous bornerons à mentionner un ensemble de circonstances très défavorables à nos couleurs. En effet, disputer un match de football dans un marécage avec une équipe rapide et techniquement très valable n'était pas à notre avantage. Affronter les tireurs britanniques à des distances et sur un stand de plein air inhabituels pour nous ne l'était pas non plus. Que dire de notre défaite en tennis de table sinon que nos jeunes joueurs auraient pu limiter la casse s'ils avaient pu faire plus intimement connaissance avec ces chères tables anglaises à roulettes. Enfin que penser des rencontres de tennis interrompues par la pluie, reprises sur un court couvert assez éloigné et réduites à six simples et un seul double, avec un forfait pour blessure de notre jeune Prestat.

Cet ensemble de circonstances m'a conduit à dire à nos amis anglais lors du traditionnel dîner du samedi soir, après les rencontres sportives, que nous applaudissions leur victoire, mais que le comportement courageux des joueurs du métro dans l'adversité était un grand réconfort pour leurs dirigeants.

Oui, malgré notre défaite par notre courage et notre tenue citée en exemple par nos adversaires — ce qui vaut d'être mentionné — nous avons conscience d'avoir bien représenté le Club et notre entreprise à Londres.

Le prochain rendez-vous « Métro-London Transport » est fixé en 1978, 50e Anniversaire de l'US Métro Transports ; c'est dire que nous devons bâtir, dès maintenant, les fondations d'une victoire totale pour fêter cet événement.

J. Villemer

* *1, 2 et 3 octobre 1976.*

Cliché J.A. Baillard — Cliché J.A. Baillard

M. Roger Belin, président de la ratp, félicitant à l'issue des épreuves nos adversaires et néanmoins amis londoniens.

entre les lignes

R.A.T.P. Service des Relations Extérieures - Presse et information
53 ter, quai des Grands-Augustins, 75271 Paris Cedex 06
Rédaction : 41, rue de Caumartin, 75009 Paris
Tél. : 073-36-50 — 742-34-75
Union des journaux et journalistes d'entreprises de France
Directeur Fondateur : Michel Linon
Directeur de la Publication : Marcel Kopp
Rédacteur en chef : Sylvain Fournier
Rédacteurs : Michel Dubois, Martine Pelletier
Conception Lintas-Paris
Imprimerie L'Avenir Graphique, 325, rue de Charenton, 75012 Paris

Ont aidé à la réalisation de ce numéro :
H. Crouta, G. Distigny, G. Gaillard, A. Kerguenne, G. Luche, J. Thomas
Atelier photographique RATP. Clichés Saviem (pp. 2 et 3)

ATTENTION CHANGEMENT D'ADRESSE

Les lecteurs voudront bien faire parvenir désormais leur courrier à la nouvelle adresse de la Rédaction : 41, rue de Caumartin, 75009 Paris.

Carnet

Nominations

Le 1er janvier, M. Cronier, ingénieur général et adjoint au directeur du réseau ferré, a été nommé directeur général de la SOFRETU* en remplacement de M. Derou atteint par la limite d'âge.

Le 11 décembre 1976, M. Patin, directeur, conseiller scientifique et technique de la RATP, était nommé président des sociétés « Logis-Transports » et « L'Habitation-Transports », succédant ainsi à M. Derou nommé président d'honneur.

** La SOFRETU (Société française d'études et de réalisations de transports urbains), filiale pour l'assistance technique de la RATP, est spécialisée dans l'étude et la réalisation de transports de masse dans les grandes agglomérations françaises et étrangères.*

RATP - Barinet

Une soirée d'amitié commémorant l'entrée, 40 ans plus tôt, de M. Jacques Leroy, ingénieur général, à la CMP le 30 novembre 1936, en qualité d'élève-conducteur, a eu lieu le 30 novembre 1976 dans la salle du restaurant d'entreprise des services du réseau ferré.

En outre, nous sommes heureux de saluer les nominations suivantes :

au 1er août :

INGENIEUR EN CHEF AU SERVICE DE LA VOIE :
M. RAYMOND LE GOFF, ingénieur en chef adjoint de 1re catégorie.

au 1er novembre :

INGENIEUR EN CHEF, CHEF DU SERVICE DES ACHATS DES SERVICES D'APPROVISIONNEMENT :
M. ROBERT LE BRAS, ingénieur en chef adjoint de 1re catégorie.

CHEF DU SERVICE DU MOUVEMENT DE LA DIRECTION DU RESEAU ROUTIER :
M. JEAN BLANDELET, ingénieur en chef adjoint de 1re catégorie.

INGENIEUR EN CHEF ADJOINT DE 1re CATEGORIE AU SERVICE DU MOUVEMENT DE LA DIRECTION DU RESEAU ROUTIER :
M. JACQUES COUSSEDIERE, ingénieur en chef adjoint de 2e catégorie.

CHEF DE SERVICE :
M. ROGER JOLY, chef adjoint de service.

INGENIEUR EN CHEF ADJOINT DE 2e CATEGORIE AU SERVICE DU MOUVEMENT DE LA DIRECTION DU RESEAU ROUTIER :
M. MAURICE CHERVY, ingénieur chef de division de 1re catégorie.

A cette même date, M. PIERRE SAINSON, ingénieur en chef adjoint de 1re catégorie, est affecté à la Direction du Réseau Routier.

M. PIERRE DUTEL, chef adjoint de service, est affecté au Service Central de la Direction Générale.

La Catherinette mène le bal

RATP - Minoli

Le bureau des dactylos du réseau ferré était en liesse le 26 novembre dernier. Il est vrai, et ce n'est pas cette danse endiablée qui nous démentira, que Mlle Marinette Lelong fêtait ce jour-là ses 25 printemps !

Le groupement artistique "AURORE"

La saison théâtrale 1977 s'annonce d'entrée très riche. En effet, à l'affiche du Théâtre municipal de Charenton s'inscriront successivement « Je veux voir Mioussov », comédie en 2 actes de Valentin Kataiev, et « La Vie Parisienne », cette opérette qui fut et demeure un des très grands succès de Jacques Offenbach.

Les comédiens et artistes lyriques de la troupe, qui méritent bien des encouragements, n'attendent plus que votre présence aux représentations qu'ils donnent toujours pour le plus grand plaisir de tous.

COMITE D'ENTREPRISE DE LA RATP

Le Groupement Artistique "Aurore"

« JE VEUX VOIR MIOUSSOV »
de Valentin Kataiev

Dimanches 23 janvier,
6 février, 13 février, 20 février,
15 heures

« LA VIE PARISIENNE »
de Jacques Offenbach

Dimanches 27 février,
6 mars, 13 mars, 20 mars, 3 avril,
15 heures

Théâtre Municipal
de Charenton
107, rue de Paris, Charenton
Mº Charenton-Ecoles

Départs à la retraite

RATP - Roy

Le 21 octobre marquait le départ en retraite de M. Pradelle chef du service du mouvement au réseau routier.

Tous ses collègues et amis n'ont pas manqué de venir lui témoigner leur sympathie au cours d'une amicale réunion.

SEPTEMBRE

DIRECTION GENERALE

M. AUTIER Albin, ch. bur. pal

ETUDES GENERALES

Service GI

MM. FERRET Jean, insp. pal
MESLE René, ing. ch. div. 1re cat.

PERSONNEL

Service P/CA

M. GUERDET Max, empl. bur.

Service PA

MM. FATTACCINI Titus, garç. bur.
HAUJARD Jean, garç. bur. pal
SOULE Marcel, serv. resp. imm.
VIOLARD Georges, ch. bur.

DIRECTION FINANCIERE

Service EC

M. VELOT Roland, ch. sect. pal adm.

SERVICES D'APPROVISIONNEMENT

Mme ROUXEL Mathilde, empl. bur.

Service MM

M. JUNIQUE Norbert, O.P. pal

RESEAU FERRE

Service FC

Mme CHAMPY Andrée, O.Q. pal imprim.

Service FE

MM. ASSAL Salomon, ch. surv. pal
BERILLE Michel, inspecteur
BERRIER Jacques, conduct. pal
BOILLE Jacques, ch. surv. pal
CADIN Léon, ch. man. pal
CHAMAULT Jean, s. ch. ligne
CHASSAIGNON Marcel, ch. surv. pal
CLEMENSAT Roland, ch. stat. pal
COTTANCEAU Paul, insp. pal
CROIZE Maurice, ch. équ. contr. pal
Mme DESJARDINS Ginette, ch. surv. pal
MM. DROUGARD Marcel, ch. sur. pal
FRICARD Raymond, s. ch. sect. surv. gale
Mmes GESLAIN Solange, surv. stand. étab. pal
GODREUIL Marie, ch. surv. pal
MM. HENRI André, ch. stat. pal
HOUILLOT Albert, s.ch. gare métro
JACOB Gaston, ch. train pal
LACHASSAGNE Pierre, s. ch. sect. secrét. expl
LEGRAND Gilbert, ch. surv. pal
MIGNON Roger, inspecteur
MOMPIOU Henri, s. ch. ligne
Mme MULLER Marguerite, ch. surv. pal
MM. PERRIER Joseph, receveur pal
POINTELET Remi, ch. bur. pal
Mmes ROSAZ Madeleine, ch. surv. pal
RUFFE Madeleine, ch. surv. pal
MM. SUIF Edmond, ch. surv. pal
THIOL René, ch. équ. contr. pal
VIDAL Gaston, ch. surv. pal

Service FR

MM. COLIN André, O.Q.S. pal mont. visit.
DARCHE Marcel, O.Q.S. pal mont. visit.
GAILLARD Alphonse, O.Q.S. pal mont. visit.
POULLET Hermann, O.Q.S. pal mont. visit.
ROSSIGNOL Ernest, contremaître
TASSIN René, O.P. sup. pal.
TRELLU Laurent, O.Q. sup. pal peintre
VALLERON Charles, O.Q.S. pal. mont. visit.

RESEAU ROUTIER

Service RC

MM. LUCET André, mach. rec.
ORTET André, contrôleur

Service RM

MM. ANDREANI Eugène, contrôleur
BALLOT Albert, mach. rec. pal
BERCHERY Claude, ch. sect. pal
BILES Yvon, mach. rec. pal
BOSGIRAUD Pierre, ch. sect. expl.
BOUVIER Paul, mach. rec. pal
CAYOT René, mach. rec. pal
CHABANIS André, ch. sect. pal expl.
CHASSAGNAC Robert, mach. rec. pal
DEBEST Robert, mach. rec. pal
DERRIEN Théophile, mach. rec. pal
GAMBOTTI Jules, mach. rec. pal
GANDIER Roger, inspecteur
GIBAULT Christian, contrôleur
HERTAUT Robert, mach. rec. pal
JOURDAIN Roger, ch. sect. pal
LEBECQ Gérard, mach. rec. pal
LE BIHAN Francis, ARBD rec. pal
MICHEL Marcel, ch. sect. expl.
MORTIER Henri, ch. sect. pal expl.
MORY Roger, mach. rec. pal
OCTON Roger, mach. rec. pal
OLIVER Abel, ch. sect. expl.
PERRICHON Louis, mach. rec. pal
POUPON Emile, contrôleur
ROUSEE Maurice, ch. sect. pal expl.
TODMAN Roland, contrôleur
TOMBEUX Pierre, mach. rec. pal
VAISSIER Prosper, ch. sect. pal expl.
VIEL Bernard, mach. rec. pal

Service RT

MM. BARON Léon, mach. rec.
CHAMPIGNY Daniel, O.Q. pal peinture voit
CHEDMAIL André, O.P. pal
DUHAMEL Abel, surv. stand. établ.
MOBERT Pierre, O.P. pal
NADOT Albert, O.S. 1re cat.
PRABONNEAU Louis, ch. gr. contremaître
ROUDOT Yves, O.P. pal
VIDAL Jacob, O.P. pal

RATP - Roy

Service RA

MM. DEOM Robert, O.Q.S. pal fraiseur
DUBOIS Marcel, surv. ch. établ. pal
HERPIN Jean, O.Q.S. élec. ajust.
JACQUET André, technicien mod.
PIERA Julien, O.Q.S. pal ajusteur
PONS Jean, O.Q. pal chaudron

SERVICES TECHNIQUES

Service TE

MM. ARTIGUELONGUE Vincent, insp. pal
DUBOIS Daniel, insp. adj.
SANCET Martin, O.Q.S pal élec. ajust.

Service TC

Mme LACHASSAGNE Jeannine, téléph. gd stand.

Service TV

MM. BARONI André, ch. sect.
CHAMPROUX Gaston, surv. stand. étab.
PIETTRE Jacques, contremaître

Service TB

MM. LIANCE Jean, ch. sect. pal
MORVAN Julien, O.P. pal
SOUBRAND Albert, contremaître

OCTOBRE

PERSONNEL

Service PA

Mme CHEDOZ Henriette, ag. adm.
MM. DESROCHES Aimé, O.P. pal
LEDOUX Marcel, garç. bur. pal
MICOUD Jacques, surv. adj. resp. imm.
SEGALEN Louis, O.P. pal

DIRECTION FINANCIERE

Service EC

M. LANZERAY Georges, ch. bur.

Service EG

Mme GAY Suzanne, ch. sect. pal. adm.
M. JAYET Gaston, ch. bur. adj.

SERVICES D'APPROVISIONNEMENT

Service MA

Mme DELRUE Yvonne, contremaître
M. LESCA Armand, ch. bur.

RESEAU FERRE

Service FE

MM. BERTHELOT André, conduct. intérim.
BONNET Léon, ch. surv. pal
Mmes CHABRINI Rose, ch. surv.
CROSNOWSKI Léokadia, ch. stat.
M. FRITSCH Emile, ch. surv.
Mme GANNEREAU Paulette, ch. surv.
MM GILLOT Pierre, ch. équ. surv. gale pal
GIRARD-DESPROLET André, ch. train pal
Mme GUERSILLON Jacqueline, ch. surv. pal
MM. GUILLORY Pierre, conduct. pal
HUGUET Guy, empl. ligne qual. sup. pal
Mme JEANNES Marguerite, surveillant
M. JOUANNIC Maurice, conduct. pal
Mme LE BOUILL Léonie, empl. qual. calcul. pal
M. LETERTRE Pierre, surv. rec. pal
Mmes LOR Georgette, ch. surv. pal
MARNY Cyprienne, ch. surv.
MM. ROYER Robert, ch. équ. contr. pal
STORA Elie, s. ch. poste pal

Service FR

MM. BERNARD Julien, contremaître
BOUQUIN René, O.Q.S. pal ajust.
GOURNAY Jacques, conduct. atel. pal
LE MAREC Pierre, O.Q.S. pal mont. visit.

RESEAU ROUTIER

M. BERHONDO Roger, ch. bur. pal

Service RC

M. LABONNE Jean, contrôleur

Service RM

MM. ALISON André, mach. rec. pal
BAILLEAU Raymond, rec. bural. pal
BENOIT Alphonse, march. rec. pal
BEUVIN Jean, ch. sect. pal expl.
CADOT Marcel, mach. rec. pal
CARION Lucien, mach. rec. pal
COTARD Paul, mach. rec. pal
DUVAILLE Joseph, ch. sect. pal expl.
ECOFFET Jean, mach. rec. pal
FABIANI Pierre, mach. rec. pal
FLAHAUT Roger, ch. sect. pal expl.
GIRARDIN Jean, mach. rec. pal
JURQUET Raymond, mach. rec. pal
LAUNAY Albert, ch. sect. pal expl.
LENGLET Philogène, ch. bur.
MAUREL Roger, mach. rec. pal
Mme MIOT Renée, mach. rec. pal
MM. MIOT Marcel, ag. adm. dépôt
MONCHAU Roger, mach. rec. pal
MOUDURIER Gérard, mach. rec.
PONCIN Fredy, mach. rec. pal
ROVEZ Roger, mach. rec. pal
SENILLE René, mach. rec. pal
SOGORB Marcel, mach. rec. pal
THERON André, insp. pal
TROMEUR Jacques, mach. rec. pal

Service RT

MM. BRISSEAU Norbert, ch. laveur pal
GENTILLON Maurice, inspecteur
GILBERT Pierre, O.P. pal
GRIMAUD Raoul, conduct. cam. pal
GUYON Constant, surv. stand. établ. pal
LAMBERT Roland, contremaître
LELIEVRE Michel, contremaître
RENARD Jean, O.Q. pal peintre visit.

Service RA

MM. BRIEND Gilbert, ch. gr. contremaître
LEBLANC Maurice, O.Q. pal peintre voit

TRAVAUX NEUFS

Service NE

M. GUILLARD Albert, O.P. pal

SERVICES TECHNIQUES

M. LAURENT Edouard, O.P. pal
Mme LELIARD Yolande, garde barr. 1re cl.

Service TE

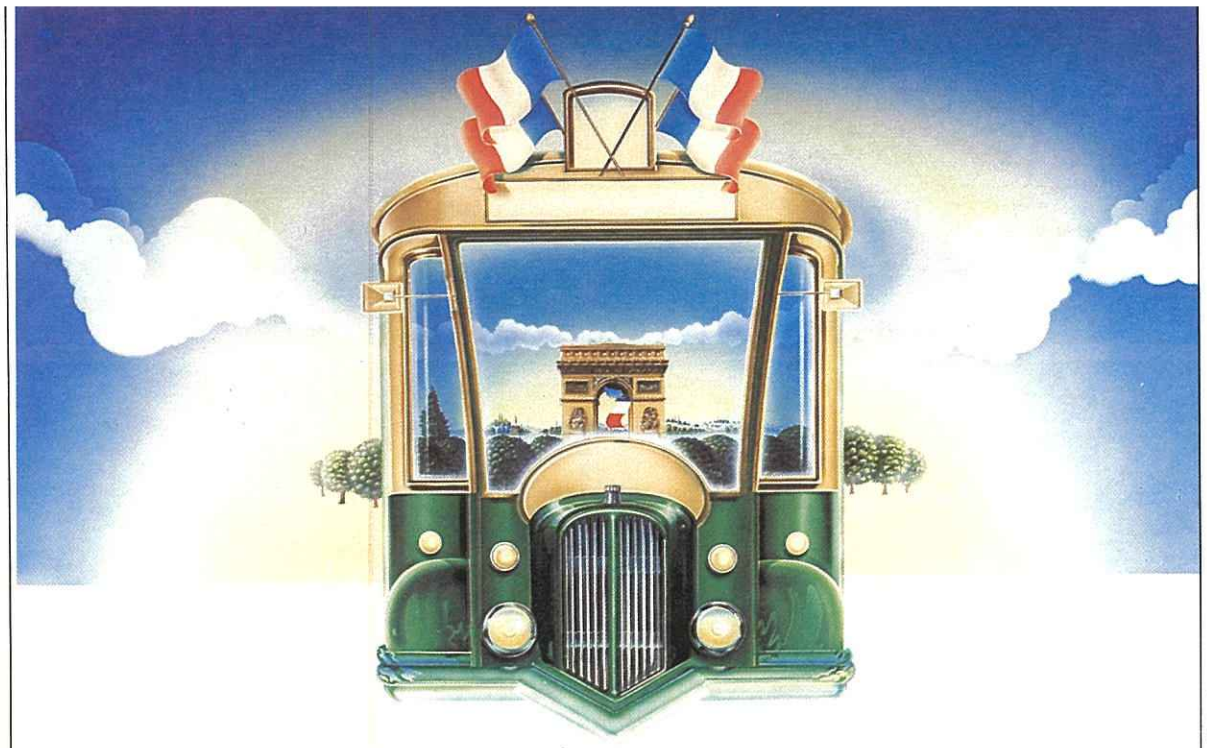
M. CREPIN Joseph, contremaître

Service TS

M. SAINTURAT Claude, tech. plate-form.

Service TV

M. DUMONT André, O.Q. pal poseur



BUSRAMA

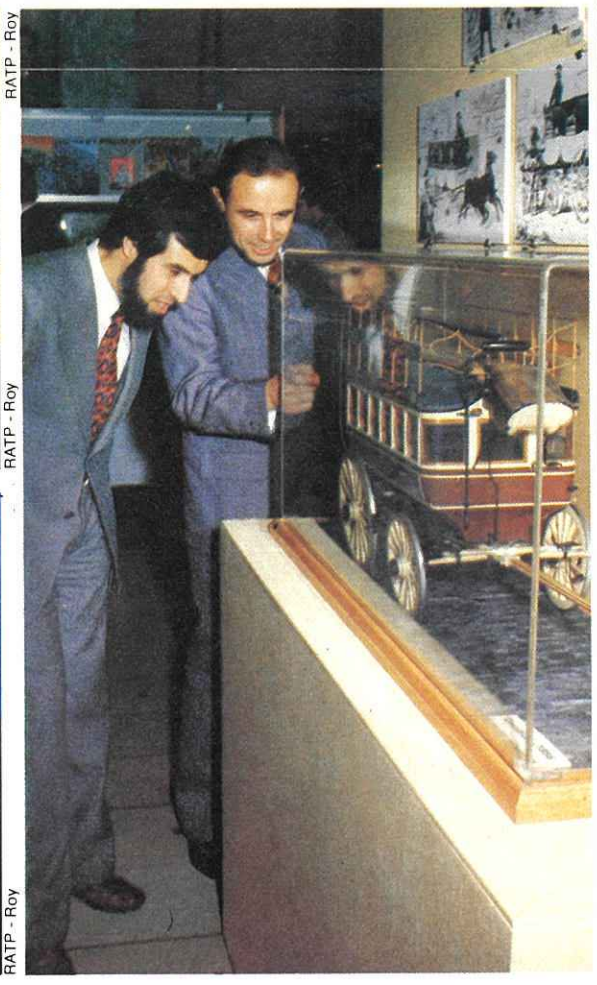
Paris a été la première ville du monde à connaître le transport en commun, la première ville d'Europe à posséder un réseau cohérent d'autobus.

Tour à tour— en dépit de circonstances parfois difficiles— la CGO, la STCRP (*) puis la RATP multiplièrent leurs efforts pour offrir aux Parisiens des véhicules de plus en plus confortables.

Pour commémorer cet anniversaire, une exposition « Busrama » s'est tenue du 6 décembre au 15 janvier, dans le salon d'accueil de l'Hôtel-de-Ville. Des visiteurs, chaque jour plus nombreux, ont pu admirer de très belles maquettes (dont le « Brillié-Schneider » à impériale, dérivé des omnibus à chevaux, qui équipa la première ligne d'autobus en 1906), des photos parmi lesquelles celle du carrosse à cinq sols imaginé par Blaise Pascal, des gravures et documents divers illustrant une rétrospective complète des transports en commun de surface à Paris. En outre, deux films très appréciés du public étaient présentés : le premier, « Conduire un tramway en 1925 », le second étant l'excellent film « Métamorphose », primé au 19e Festival d'Entreprise de Biarritz.

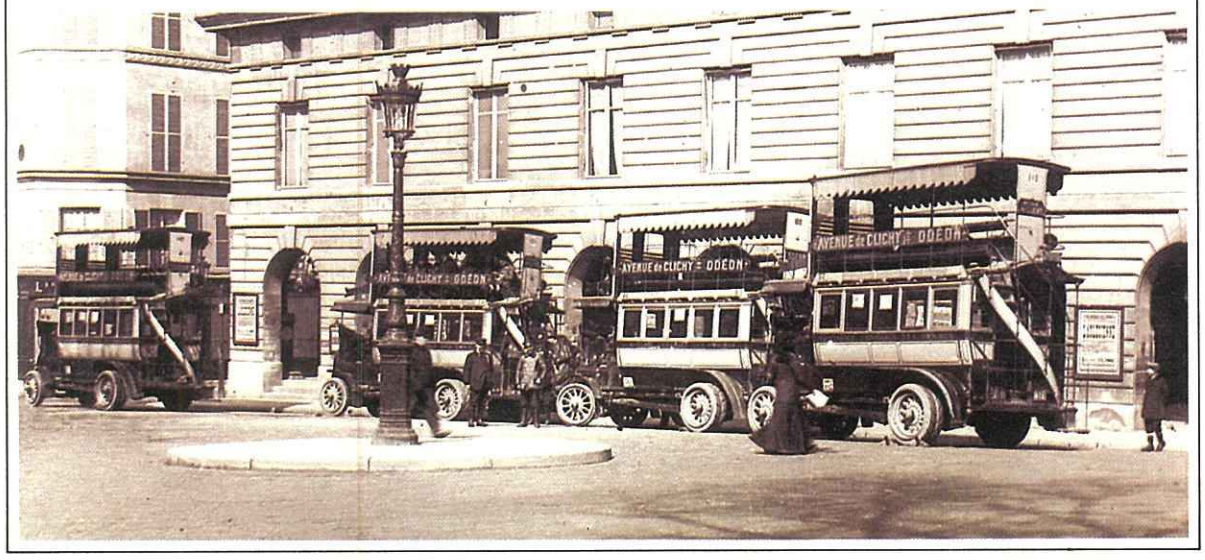
(*) CGO : Compagnie Générale des Omnibus ; STCRP : Société des Transports en Commun de la Région Parisienne.

RATP - Roy



RATP - Roy

RATP - Roy



CLICHY-EXPO
La Régie s'explique

Ouverte au public le 17 novembre 1976, l'exposition consacrée au prolongement de la ligne 13 bis à Asnières-Gennevilliers I suscite un grand intérêt comme en témoigne l'afflux quotidien d'environ 300 visiteurs.

La Régie qui présente les dispositions définitives retenues après la procédure de déclaration d'utilité publique et les modifications du projet initial demandées par le Conseil d'Etat, a tenu à expliquer elle-même à la population des banlieues concernées les principaux choix ayant présidé à la conception définitive du projet. Ces options, dont nous rappelons ci-dessous les données caractéristiques, concernent la station unique, la traversée de la Seine sur viaduc et les mesures de protection de l'environnement.

RATP - Barinet

Une ou deux stations ?

La localisation retenue pour la station « Clichy-centre », à l'intersection de la rue Martre et de la rue Villeneuve, permet de desservir le maximum de population dans un rayon de 800 m de marche à pied. Dans ce périmètre, on trouve 48 000 habitants, soit 87 % de la population de Clichy.

L'implantation d'une deuxième station à Clichy dont l'une à proximité de la Seine — ce qui aurait notablement diminué sa zone d'influence — aurait permis de desservir 51 000 habitants, soit à peine 3 000 personnes de plus que dans la solution de la station unique.

De plus le resserrement de ces stations aurait entraîné des charges supplémentaires en gestion, entretien et matériel roulant et surtout pénalisé les voyageurs circulant entre Paris et Asnières-Gennevilliers, en allongeant leur temps de parcours.

La solution retenue, tout à fait homogène avec celle des prolongements des lignes 7, 8, 10 et 13, conduit aux longueurs d'interstation suivantes : « Porte de Clichy » Clichy-centre », 1 100 m ; « Clichy-Centre » — « Asnières-Gennevilliers I », 1 650 m (en fait 1 350 m, si l'on retranche la coupure représentée par la Seine). Ces distances, tout en assurant une desserte locale correcte, permettent une vitesse commerciale plus élevée et par conséquent, une durée de déplacement réduite.

Souterrain ou air libre ?

La construction d'un prolongement de ligne coûte cher et la Régie, service public, gère un important programme d'investissement, largement financé par la collectivité. Elle est responsable devant celle-ci du meilleur emploi des ressources dont elle dispose. Elle doit donc à chaque prolongement de ligne trouver la solution technique la mieux adaptée au problème posé.

Lorsque l'urbanisme le permet on l'a prévu, la ligne est établie à l'air libre comme à Créteil ou à Marne-la-Vallée par exemple. Si cette méthode ne peut être appliquée, le métro est construit en tranchée couverte, de préférence au tunnel. Les prolongements en cours ou envisagés actuellement font d'ailleurs le plus souvent appel à cette méthode : c'est le cas de la ligne 13 bis, à l'exception du franchissement de la Seine effectué sur viaduc.

La traversée sur viaduc permet d'éviter les aléas d'un site difficile, de réduire des délais d'exécution et d'économiser environ 120 MF (35 % du coût du projet retenu soit l'équivalent de plus d'un kilomètre d'un autre prolongement de métro en banlieue).

Grâce à ce choix technique, le coût de ce prolongement, rapporté au km de ligne nouvelle, est très voisin de celui des autres prolongements de banlieue récemment construits ou en cours de réalisation.

A titre de comparaison, le coût global du prolongement de la ligne 13 bis dont la longueur est de 3,1 kilomètres s'élève à 343 MF 1976, celui du prolongement de la ligne 7 « Porte de la Villette-La Courneuve » longue de 3,3 km s'élevant à 380 MF.

Et l'environnement ?

Pour protéger au maximum l'environnement on a retardé le plus possible, compte tenu des contraintes de rampe maximale franchissable par les trains, le débouché de la ligne à l'air libre. La longueur de la partie aérienne sur la commune de Clichy a été réduite à 258 m, par la couverture, sur 100 m, de la trémie de sortie, afin de limiter le plus possible la traversée de zones résidentielles. L'aménagement de la couverture de la trémie et de ses abords, entre les rues Léon Blum et Gabriel Péri, a été confié à un architecte de renom, M. Dufau, le décorateur de la station « Charles de Gaulle-Etoile » du R.E.R. Cet espace sera traité en jardins, avec cheminements piétonniers. Une passerelle permettra de franchir la rue Martre, évitant ainsi toute coupure du tissu urbain. La courbe de la ligne, dont le rayon a été abaissé à 200 m, a été tracé de manière à s'éloigner au maximum des immeubles riverains, dont le plus proche se situe à 23 m.

Quant à l'esthétique du viaduc, des études architecturales ont été conduites afin de rechercher une intégration harmonieuse dans le site, en accentuant en particulier la minceur et l'aspect fuyant des ouvrages.

Sa structure et ses appuis au sol seront conçus pour éviter que les vibrations provoquées par le passage des rames ne soient transmises aux constructions voisines.

Des écrans acoustiques disposés de part et d'autre de la voie et dans l'entrevoie viendront « encager » le bruit causé par le roulement et éviteront sa propagation vers les immeubles. On peut attendre de ces écrans une réduction du niveau de bruit de 18 dbA à une distance de 15 mètres de la voie (les premiers immeubles étant situés à 23 mètres).

Pour protéger encore davantage les riverains, la Régie prendra en charge, jusqu'à 30 m de distance, l'insonorisation des appartements.

RATP - Barinet