

## EDITORIAL

Le numéro 9 de RATP Informations vous parvient avec un peu d'avance, deux mois seulement après la publication des numéros précédents, car à la demande de nos lecteurs, 1974 marque pour votre journal le passage à une parution bimestrielle.

Notre intention était de ne pas publier d'éditorial au sommaire de ce numéro de mars-avril, puisque notre Directeur-Fondateur n'est plus là pour le rédiger personnellement. Mais, dans les rubriques qui vous sont désormais familières : « Face à l'Actualité » qui aborde cette fois le grave problème de la crise de l'énergie ou « C'est son Métier » qui vous dévoile les secrets du peintre en voitures, comme dans les pages habituellement consacrées aux nouvelles des uns et des autres et aux sports, ou encore à travers nos reportages, nous nous sommes appliqués à garder le style qu'il avait su donner au journal, en nous efforçant sans cesse de l'améliorer.

Aussi, nous avons souhaité ne pas interrompre ce dialogue engagé avec vous dès le premier numéro, il y a presque deux ans, afin que le journal reste un lien entre nous tous qui nous intéressons à la vie de la Régie.

Le Rédacteur en Chef

## face à l'actualité

### LES TRANSPORTS URBAINS ET LA CRISE DE L'ENERGIE

par Roger Belin,

Président du Conseil d'Administration



Cliché Atelier Photographique RATP.

Les événements du Moyen-Orient ont mis en pleine lumière une crise de l'énergie dont les causes, profondes et permanentes, tiennent principalement à l'inégale croissance des besoins et des ressources.

Le Monde vient de vivre dix ou quinze années pendant lesquelles l'abondance de l'énergie et son bon marché, grâce à l'importance

des ressources pétrolières et à la facilité de leur utilisation, ont permis, dans beaucoup de pays et notamment en Europe une élévation tout à fait remarquable du niveau de vie.

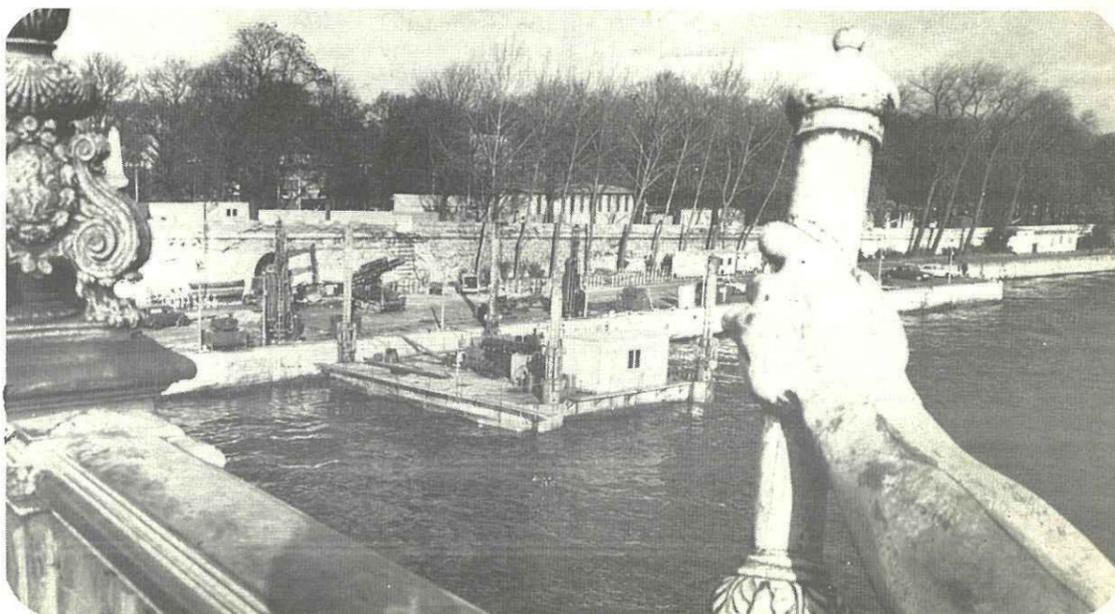
L'avenir lointain peut être envisagé sans pessimisme parce que l'énergie nucléaire permettra de satisfaire les besoins futurs. Mais les prochaines années risquent d'être difficiles : le passage de l'ère du pétrole à l'ère de l'atome ne sera ni rapide ni aisé. L'humanité aborde une période nouvelle caractérisée par une énergie plus rare et plus chère. Pour ceux qui comme la France ne disposent pas sur leur sol de ressources énergétiques importantes et qui doivent, pour maintenir et élever le niveau de vie de leur population, importer des quantités croissantes de produits pétroliers, l'équilibre de leur balance des comptes posera de redoutables problèmes. Le développement de toutes les sources d'énergie, à commencer par l'énergie nucléaire, devient une nécessité impérieuse : il doit s'accompagner, de toute évidence, d'une recherche systématique des économies d'énergie, en mettant fin d'abord à tout gaspillage.

(suite p. 2)

## sommaire

- En page 2
  - Le 115 se modernise
  - Face à l'actualité
  - Au rendez-vous de l'histoire
- En page 3
  - Flash RATP
- En page 4-5
  - C'est son métier
  - Le service du matériel roulant du réseau ferré
  - Collections de printemps
- En page 6
  - Vous êtes formidables — Remerciements — Vu à Paris — Mots croisés
  - Départs à la retraite — Associations des donneurs de sang — En bref
- En page 7
  - Sports
- En page 8
  - La ligne 6 bientôt prête pour les trains sur pneus — Une aire nouvelle de manœuvres pour les machinistes — Sous la Seine jonction des lignes 13 et 14

## SOUS LA SEINE JONCTION DES LIGNES 13 ET 14



Cliché Travaux Neutis RATP.

Ponton destiné au traitement du terrain.

Après la mise en service, en juin dernier, de la nouvelle station Miromesnil sur la ligne 13 « Carrefour Pleyel ou Porte de Clichy - Miromesnil », (RATP Informations N° 5), les travaux de jonction avec la ligne 14 « Porte de Vanves - Invalides », entre Miromesnil et Invalides, se poursuivent.

Actuellement, la traversée sous fluviale de la Seine entre les Ponts de la Concorde et Alexandre III (photo) est entreprise. Pour la 7<sup>e</sup> fois le métro va passer sous la Seine. Article p. 8.

## UNE AIRE NOUVELLE DE MANOEUVRES POUR LES MACHINISTES



Cliché Atelier Photographique RATP.

Le Centre d'instruction et de perfectionnement du Réseau Routier a mis en service, il y a quelques mois, à Créteil, une aire de manœuvres pour la formation des futurs machinistes. La création de ce terrain spécialement aménagé constitue une véritable innovation dans le domaine de l'apprentissage de la conduite des autobus. Article en p. 8.

Jusqu'à une date récente l'apprentissage de la conduite sur autobus-école s'était toujours effectué sur la voie publique. Les moniteurs donnaient leurs premières leçons aux élèves-machinistes débutants, dans des rues tranquilles, où les voitures ne risquaient, ni

de gêner les autres automobilistes, ni d'être gênés par eux.

Cette formation ne posait pas de problème il y a une trentaine d'années dans le secteur des Lilas où se trouve le Centre d'Instruction et de Perfectionnement.

(suite p. 8)

### RENSEIGNEMENTS RATP 346-44-15

24 heures sur 24, un centre de renseignements téléphoniques est à la disposition du public pour toutes indications concernant les itinéraires, les horaires et les tarifs des réseaux métro et autobus RATP.

# LE 115 SE MODERNISE

La ligne 115 existe depuis le 11 août 1924 mais la liaison *Porte des Lilas - Vincennes* est plus ancienne.

En effet, le 1<sup>er</sup> octobre 1904, voici bientôt 70 ans, la **Compagnie de l'Est Parisien (E.P.)** crée une ligne de tramway N° 8 « *Porte de Vincennes - Montreuil (Mairie)* ». Prolongée le 18 mars 1908 à Pantin, cette ligne comprend alors les lignes 115 et 170 actuelles; elle est rebaptisée « 107 » par la STCRP, le 1<sup>er</sup> janvier 1921, puis scindée en deux le 11 août 1924 :

- le 107 - Montreuil (Mairie) - Pantin (4 chemins).
- le 115 - Porte de Vincennes - Montreuil (Mairie).

Le 115 d'abord exploité par le dépôt de l'Est (Montreuil) est

affecté au dépôt des LILAS le 17 août 1925 où il est toujours en service.

En 1929, le 107, d'abord prolongé jusqu'à la Mairie d'Auberwilliers, est limité, le 4 novembre, à la Porte des Lilas. Le 115, lui, relie la Porte de Vincennes à la Porte des Lilas et le 11 février 1935, son terminus Sud est reporté de la *Porte au Château de Vincennes*; le matériel tramway est remplacé par du matériel autobus à 1 agent Renault (TN4 A1).

L'exploitation de la ligne, suspendue le 12 juin 1940 reprend le 31 décembre 1945, toujours à 1 agent jusqu'en mai 1950.

De 1950 à 1969 du matériel Renault à 2 agents et plate-forme arrière (TN6 C2) circule sur la ligne. Les quatre dernières années,

c'est un modèle équipé de moteur Diesel qui assure le service.

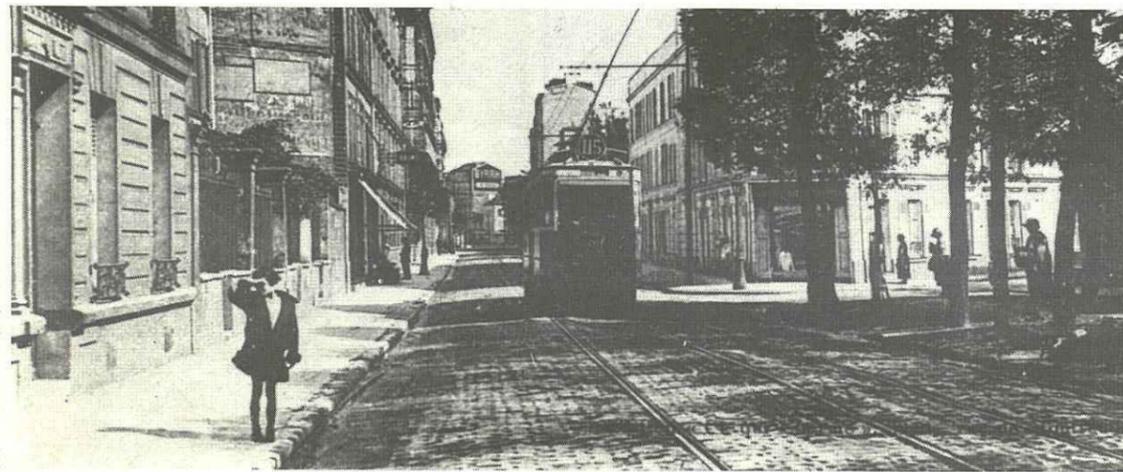
Le 15 septembre 1967, l'itinéraire est dévié dans Bagnolet pour desservir le quartier des Massignis en pleine expansion.

Le 1<sup>er</sup> juillet 1969, les autobus Somua prennent la relève : OP5 (2 portes) puis OP5/3 (3 portes), fonctionnant à 1 agent les samedi et dimanche à partir du 25 janvier 1970.

Bientôt les Standard Saviem commencent à circuler en fin de semaine et pendant les périodes d'été de 1971 à 1973 : ils doivent remplacer définitivement les autobus Somua courant mars 1974.

Le 115? Une ligne qui ne cesse d'évoluer !

J.-C. LABLEE



Cliché Atelier Photographique RATP

## AU RENDEZ-VOUS DE L'HISTOIRE

### Paris et ses transports

Ignoré par Charlemagne et les souverains carolingiens, Paris redevient au début du IX<sup>e</sup> siècle résidence royale. Mais la ville va être en proie aux invasions normandes et à un dur siège. Elle sera sauvée par ses habitants que dirige le Comte Eudes dont descend Hugues Capet proclamé roi de France en 987.

#### LES PREMIERS CAPÉTIENS

Avec les successeurs d'Hugues Capet, Paris est incorporé au domaine royal. Dès lors la ville apparaît comme la capitale de l'état capétien; elle grandit avec la dynastie qui rassemble les terres françaises autour du domaine restreint de l'Île-de-France, centré sur l'axe Paris-Orléans. Les XI<sup>e</sup> et XII<sup>e</sup> siècles sont marqués en Europe Occidentale comme en France par une renaissance économique. C'est l'époque des croisades et des pèlerinages lointains, celle aussi de l'affranchissement des communes, prélude à leur développement.

#### Paris s'étend sur la rive droite

Paris n'échappe pas à ce regain d'activité d'autant que pour des raisons stratégiques, les Capétiens ont assigné à la ville un rôle principal de défense. De nouveau, comme au temps de l'occupation romaine, l'Île de la Cité se révèle trop exigüe. Mais l'expansion urbaine ne se fera pas sur la rive gauche; l'excès de vitalité se déverse sur la partie insubmersible de la rive droite que les Romains avaient négligé à cause de son sous-sol humide.

Des marchands s'établissent à la sortie du Grand Pont. Les pittoresques maisons, installées des deux côtés du pont sont si serrées qu'on peut traverser la Seine sans la voir. Elles sont occupées par des orfèvres-changeurs, d'où le nom de Pont au change donné ultérieurement au Grand Pont. C'est là que les étrangers entrant dans Paris doivent troquer leurs devises.

Une seconde zone de développement se crée sur la rive droite autour d'une petite place, la place de Grève — l'actuelle place de l'Hôtel de Ville où se regroupent les bateliers et où se donnent rendez-vous les ouvriers sans travail, à la recherche d'une embauche. De cette coutume est née l'expression : faire la grève.

#### Début de la construction de Notre-Dame

La prospérité économique s'accompagne de la floraison de monuments religieux. La plupart des églises détruites par les Normands sont reconstruites sur l'emplacement des anciennes, et les noyaux des futurs bourgs réapparaissent. Les abbayes de Saint-Germain-des-Près et de Sainte-Geneviève retrouvent leur ancienne puissance. D'autres abbayes s'édifient : sur la rive droite, Saint-Martin-des-Champs — à l'emplacement actuel du Conservatoire National des Arts et Métiers — Saint-Antoine-des-Champs; sur la rive gauche, l'abbaye de Saint-Victor.

Maurice de Sully nommé en 1160 évêque de Paris, restera à la tête du diocèse pendant trente-six ans. Il se préoccupe de remplacer les deux églises épiscopales en ruine et de donner à la capitale une cathédrale digne d'elle. En 1163, sous le règne de Louis VIII le Jeune, il fait commencer les travaux de Notre-Dame.

#### Le Paris de Philippe-Auguste

Philippe-Auguste est l'une des grandes figures de l'histoire de

Paris. Ce roi est parisien de naissance. Il a été baptisé par Maurice de Sully qui sera également son conseiller. Dès son accession au trône, Philippe-Auguste renouvelle le geste de Clovis et redonne officiellement à Paris son titre de Capitale. Pour bien marquer la primauté de Paris sur toutes les villes du royaume, il décide que tous les actes royaux seront faits en double exemplaire, dont l'un restera toujours au Palais de la Cité. Le roi y réside lui-même jusqu'à sa mort.

#### Créations des Halles

Sous l'impulsion de Philippe-Auguste, la ville en plein essor poursuit son développement et on peut considérer ce Prince comme le premier à avoir eu des desseins d'urbaniste. Il a été le véritable fondateur des Halles. Il existait un grand marché des Champeaux qui avait remplacé celui de la place de Grève. Philippe-Auguste étend son activité en lui réunissant la foire Saint-Ladre, achetée aux prieurs de la Léproserie de Saint-Lazare, et y fait construire deux bâtiments qu'il entoure d'une enceinte, et qui prennent le nom des Halles.

Vers 1185, quelques rues de Paris, les plus importantes reçoivent un commencement de pavage. Les sources de Belleville et de Romainville sont captées pour assurer le ravitaillement en eau. Dans l'Île-de-la-Cité, le roi active la construction de Notre-Dame.

J.I.

(à suivre)

## face à l'actualité

(suite de la p. 1)

### LES TRANSPORTS URBAINS ET LA CRISE DE L'ÉNERGIE

par Roger Belin,  
Président du Conseil d'Administration

Or, les déplacements dans les grandes villes, et notamment en région parisienne, sont un exemple caractéristique d'une mauvaise utilisation des disponibilités énergétiques, car les voitures individuelles qui circulent à l'intérieur des agglomérations urbaines consomment beaucoup plus d'énergie que les transports collectifs.

#### Les transports collectifs économes d'énergie

La comparaison des quantités d'énergie utilisées par les uns ou par les autres, rapportées au voyageur-kilomètre, dépend évidemment de la manière dont la capacité des moyens de transport est employée, c'est-à-dire de leur coefficient de remplissage. Elle fait ressortir que l'autobus parisien consomme par unité de trafic à peu près 4 fois moins d'énergie que la voiture individuelle, écart qui est considérable malgré la sous-utilisation de nos autobus et qui serait encore plus important si le réseau de surface retrouvait la vitesse commerciale, la régularité, et, par suite l'efficacité qu'il a en partie perdues.

Pour le métro, la comparaison est plus délicate. Si l'on considère simplement les quantités d'énergie utilisées, exprimées en Kwh, il consommerait environ 9 fois moins d'énergie que la voiture particulière. Mais il faut tenir compte du fait que l'électricité est produite pour partie par des centrales thermiques dont le rendement est bien inférieur à l'unité. Dans ces conditions la consommation d'énergie du métro urbain, rapportée à l'unité de trafic est approximativement cinq fois plus faible que celle de la voiture individuelle, c'est-à-dire très voisine de celle d'un réseau d'autobus qui serait normalement utilisé.

Ces quelques chiffres, nécessairement imprécis, sont, par les ordres de grandeur qu'ils donnent, tout à fait significatifs. Ils montrent qu'une politique des transports urbains qui, volontairement ou non, fait à la voiture automobile une place trop importante, entraîne un gaspillage d'énergie, peut être acceptable hier, mais inadmissible demain.

Ce gaspillage est d'autant moins tolérable qu'il est possible d'y mettre un terme. Une meilleure discipline de la circulation et du stationnement doit permettre de maîtriser l'utilisation de l'automobile et de la ramener à un niveau raisonnable.

#### La RATP face à un trafic supplémentaire

Les réseaux de la RATP seraient en mesure d'absorber le supplément du trafic qui en résulterait.

Il est vrai que le métro connaît encore des surcharges pénibles. Mais celles-ci inférieures à ce qu'elles étaient il y a seulement dix ans, sont aujourd'hui limitées à une courte période de temps et à quelques sections de lignes; elles doivent s'atténuer pour disparaître pratiquement vers 1977 avec la mise en service du tronçon central du RER.

Quant au réseau d'autobus, il a des réserves appréciables de capacité de transport : les lignes urbaines, en particulier, qui sont actuellement sous-employées pourraient transporter, même à l'heure de pointe, deux fois plus de voyageurs qu'aujourd'hui, grâce notamment à l'accroissement sensible de la vitesse commerciale, conséquence directe d'une diminution du nombre des automobiles et de l'amélioration de la circulation générale. En grande banlieue, cependant, où la voiture individuelle a été privilégiée et où elle assure la majorité des déplacements de banlieue à banlieue, un maillage plus serré du réseau d'autobus devrait être réalisé par la création de nouvelles lignes de rocade, ce qui pourrait être fait rapidement.

Il apparaît dans ces conditions que le supplément de trafic résultant d'une réduction de 20 à 30 % du volume des déplacements en région parisienne actuellement assurés par l'automobile pourrait être absorbé par nos réseaux. Ceux-ci, moyennant quelques aménagements faciles à réaliser et grâce principalement à une meilleure utilisation des autobus, feraient face à la situation d'une manière d'autant plus satisfaisante qu'un étalement raisonnable des horaires de travail serait organisé.

#### Pour une priorité des transports collectifs

Les considérations énergétiques qui prendront de plus en plus de poids conduiront inéluctablement à mettre un terme à la prolifération anarchique de l'automobile en région parisienne et permettront d'atteindre une série d'objectifs, qui en eux-mêmes justifient la priorité à donner aux transports collectifs : ceux-ci, bien adaptés aux déplacements de masse, économes d'espace et ménagers de l'air que respirent les citadins sont en effet seuls capables d'éviter aux grandes agglomérations la paralysie, le dépérissement de leur centre, la mutilation et le morcellement du tissu urbain.

Une double action est nécessaire sans plus tarder pour que la priorité des transports collectifs soit une réalité. D'une part, une stricte discipline du stationnement, en assurant la décongestion des zones denses de l'agglomération parisienne et la fluidité de la circulation générale, ainsi que la multiplication du nombre et de la largeur des couloirs réservés permettront aux autobus, sans investissements supplémentaires notables, de jouer un grand rôle dans les déplacements urbains.

D'autre part, le vaste effort entrepris depuis plusieurs années sur nos réseaux ferrés, urbain et régional, doit être poursuivi et accru, à la fois pour étendre ces réseaux, notamment par des prolongements en banlieue, et pour accroître leur capacité et améliorer les conditions de transport.

Ainsi la région parisienne disposerait d'un système de transport plus cohérent, plus efficace, plus attrayant. Le maintien de la situation présente, qui est une charge de plus en plus lourde pour l'économie, compromet le développement harmonieux de notre région et les conditions de vie de ses habitants.



## quoi de neuf dans le métro ?

18 décembre 1973

Mise en exploitation du **Service Automatique en Station (SAS)** sur la ligne 4 « *Porte de Clignancourt - Porte d'Orléans* ». Ce système, analogue à celui de la ligne 1 « *Vincennes - Neuilly* » permet d'augmenter la capacité de la ligne par la limitation du temps de stationnement et la régulation de la marche des trains.

18 janvier 1974

2 nouveaux escaliers mécaniques : l'un à « *Porte de Montreuil* » et l'autre à « *Mairie de Montreuil* ».

23 janvier

Mise en service aux terminus de la ligne 4 « *Porte de Clignancourt* » et « *Porte d'Orléans* » de machines donnant **automatiquement les départs des trains**. Un système similaire équipe, depuis novembre 1972, le terminus « *Nation* » de la ligne 2.

8 mars

Le nombre de stations nominales équipées de **lecteurs magnétiques** est de 170 sur un total de 266.

## le point sur les travaux



Cliché Atelier Photographique RATP

18 décembre 1973

Un nouveau bureau **des services touristiques et de location**, place de la Madeleine (photo), est mis à la disposition du réseau routier. Pour la saison 1974, les services touristiques reprendront leurs activités à partir du 7 avril.

7 janvier 1974

Dans le cadre de la jonction des lignes 13 et 14, début des travaux d'aménagement de la station « *Champs-Élysées-Clemenceau* ».

21 janvier

Début des travaux de gros œuvre pour la modernisation et le renouvellement des **ateliers de Boulogne**, chargés de l'entretien du matériel roulant de la ligne 9 « *Mairie de Montreuil - Pont de Sèvres* ».

30 janvier

Le gros œuvre de la station « *Gare de Lyon* » de la ligne Est-Ouest du métro régional et celui de la gare SNCF pour la banlieue Sud-Est sont entrepris (photo).



Cliché Travaux Neufs RATP

Station gare de Lyon RATP-SNCF - Fin des démolitions oréalables.

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

Desserte du nouvel aéroport Charles de Gaulle à Roissy-en-France



Cliché Aéroport de Paris.

Bâtiment central de l'aérogare n° 1 entouré de sept satellites.

Depuis le 25 Février 1974

La ligne 350 « *Paris (Gare de l'Est) - Aulnay-sous-bois (Garonor)* » est prolongée jusqu'à **Roissy-en-France** pour desservir l'aéroport Charles de Gaulle.

A partir d'Aulnay-sous-bois (Garonor) les autobus empruntent l'autoroute A 1, puis effectuent un circuit dans l'enceinte de l'aéroport où **8 arrêts** desservent les principaux centres d'activité.

Désormais, la ligne modifiée comporte 16 sections, la tarification maximale étant de 5 tickets.

Deuxième semestre 1974

Mise en service de la ligne 351 « *Paris (Nation) - Roissy-en-France (Aéroport Charles de Gaulle)* ».

décembre 1973

Quatre nouveaux **couloirs de circulation** réservés aux autobus ont été mis en service dans Paris : rue Pasquier, rue Blanche, rue Saint-Denis et rue de la Pépinière, portant à 162 le nombre des couloirs pour une longueur totale de près de **72 km**.

En 1973

Le réseau routier a organisé 49 services de remplacement ou d'appoint en complément du réseau ferré RATP et de la SNCF, à la suite d'interruptions de trafic ou d'arrivées tardives de trains. Ces services ont assuré le transport de près de **45 000 personnes**.

23 janvier 1974

Le service de la ligne 24 A « *Gare d'Austerlitz - Pont de Vitry* », suspendu depuis le 30 juillet dernier, est rétabli.

11 février

Prolongement partiel de la ligne 385 « *Porte d'Italie - Chevilly Larue (Cité des Sorbiers)* » à **l'Haÿ-les-Roses (Henri Thirard)** afin d'assurer une meilleure desserte d'ensembles immobiliers à Villejuif et l'Haÿ-les-Roses.

## présence de la ratp

9-10 février à Montmorency (Val-d'Oise).

Participation de la RATP à une exposition organisée par l'Association des Usagers des Transports du Val-d'Oise, sous forme de documents présentant les services offerts par la Régie.

13 février : UIC

Dans le cadre des cours d'information sur l'activité ferroviaire internationale organisés par l'Union Internationale des Chemins de Fer, M. CRONIER, ingénieur en chef, chef du service de l'exploitation du réseau ferré (FE), a donné une conférence sur les transports parisiens suivie de la projection d'un film sur le métro régional.

20 au 24 février à Juvisy-sur-Orge (Essonne)

L'École Technique (ancienne École d'Apprentissage) et le Service des Relations Extérieures de la RATP ont présenté un stand d'information au 3ème salon de l'Orientation Scolaire et Professionnelle

## livre d'or

17 décembre 1973

Le Conseil Municipal de Péri-geux visite les stations Auber, Charles-de-Gaulle - Étoile et La Défense du métro régional.

14 janvier 1974

Un groupe d'élèves de l'École Nationale Supérieure des Techniques Avancées (ENSTA) visite le PCC de Bourdon, puis emprunte les lignes 1 et 17 (ligne de Saint-Germain-en-Laye) pour gagner l'atelier de Rueil du métro régional.

1<sup>er</sup> février

M. ROEDER, Ministre - Président de la Sarre, accompagné de M. DOUBLET, Préfet de la région parisienne, est reçu par M. DESCHAMPS, Directeur général adjoint, à la station Auber du métro régional (photo).

11-12 et 13 février

M. Miguel OTAMENDI, chef du service des études et projets du métro de Madrid, s'est entretenu avec différents ingénieurs de la RATP des questions de recherche opérationnelle, de calcul économique ainsi que des systèmes cybernétiques et de simulation utilisés par la Régie.

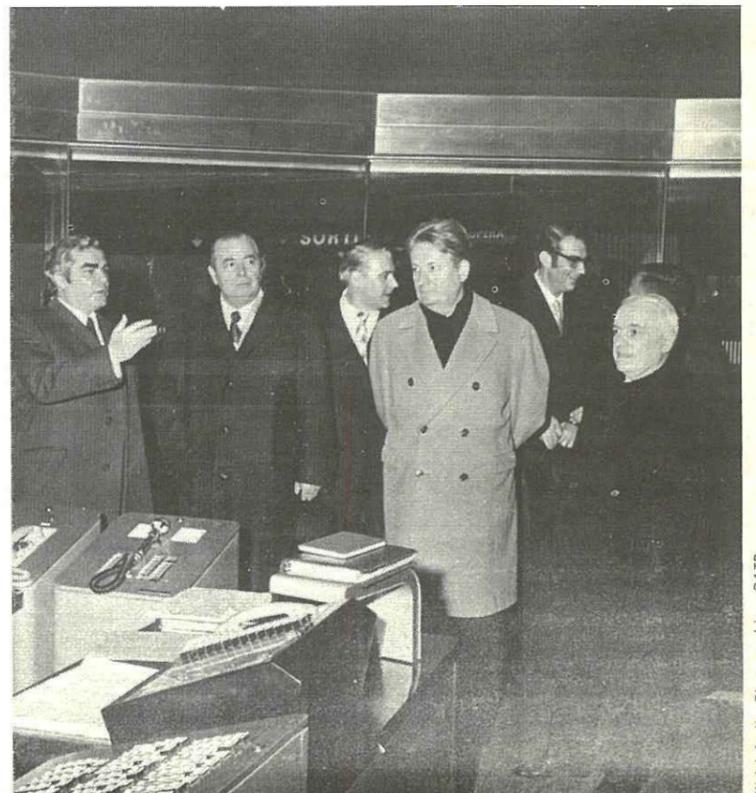
14 février

Une dizaine d'aspirants étrangers de l'École Navale prennent le métro régional entre Auber et La Défense.

26 février

M. BELIN, Président du Conseil d'Administration, M. LUPIAC, Directeur des Travaux Neufs, et M. SIMONPIETRI, ingénieur général, reçoivent une délégation du Comité Consultatif Économique et Social (CCES), et lui présentent le chantier de la machine Robbins sur le tronçon central de la ligne Est-Ouest du métro régional.

M. DOUBLET, Préfet de la Région Parisienne, participe à cette visite.



Cliché Atelier Photographique RATP

# C'EST SON METIER

Être peintre, c'est un métier et c'est un art. A la RATP, pour peindre les autobus, il faut aussi être spécialiste. RATP Informations a recueilli pour vous les propos d'un peintre en voitures de l'atelier central.

*Monsieur Paul, quand un autobus arrive à Championnet, que se passe-t-il ?*

A l'atelier central, il n'y a plus de révision générale, mais la révision peinture subsiste.

*En quoi consiste-t-elle ?*

D'abord un lessivage, puis un ponçage à la machine ou à la main selon que les endroits sont facilement accessibles ou pas. Le ponçage se fait à l'eau, avec du papier abrasif de 120 à 220 suivant les endroits à poncer; 120 c'est le plus gros, 220, le plus fin. La gamme des papiers abrasifs s'étend jusqu'à 440 voire même 500, mais ces derniers ne sont pas utilisés à la Régie.

Ensuite, enduit, peinture d'apprêt ou *peinture phosphatante* selon que les panneaux sont neufs ou anciens.

*La peinture phosphatante est destinée à quel usage ?*

Cette peinture est du chromate de zinc, elle sert de couche d'adhérence pour les panneaux d'aluminium.

*Après la phosphatante, que passe-t-on ?*

Sitôt qu'elle est sèche, on passe de l'apprêt. Celui-ci sec, on le ponce jusqu'à ce que la paroi soit lisse. On passe de l'enduit là où les chaudronniers ont mis du mastic métallique synthétique (pâte servant à boucher les endroits bosselés non redressables). Puis l'apprêt est coloré avec de la peinture grise ou verte, selon la partie de l'autobus à peindre.

*La peinture s'effectue comment ?*

La voiture est peinte à l'intérieur avant d'entrer dans la **chambre à peinture**. Comme pour l'extérieur, nous procédons d'abord au lessivage et au rebouchage puis au ponçage. Quand elle est prête, on peint le bas en acajou, le haut en jaune, le devant, c'est-à-dire le tableau de bord, en marron anti-éblouissant.



Cliché J. Rollier

*Parlez-nous de cette chambre à peinture...*

Lorsque la voiture est prête pour la chambre à peinture, il faut protéger les endroits qui ne sont pas à peindre. Une équipe d'ouvriers pose des panneaux en aluminium sur les glaces, masque avec du papier gaufré collant — genre scotch — les endroits qui ne doivent pas être peints, ainsi que les enjoliveurs, etc.

L'autobus doit passer plusieurs fois dans la chambre à peinture car il y a trois couleurs : vert et blanc avec du gris pour les bas de jupe, et nous ne pouvons pas faire les trois couleurs à la fois.

Il est entraîné par un convoyeur à palettes dans une première pièce où l'on finit de le préparer, puis il entre dans la seconde où les peintres font les différentes couches. Celles-ci étant terminées, il est entraîné dans la troisième et dernière pièce qui fait environ cinquante mètres de long et qui est chauffée par de l'air chaud : à 40° pour débiter, à 60° au milieu, et pour terminer à 40°. Lorsque la

voiture sort, si une des trois couches n'est pas terminée, elle recommence le parcours ou bien elle va en finition.

*C'est là que vous intervenez ?*

Oui, lorsque la voiture arrive, il y a toujours des retouches à faire : les tours des glaces, les bas de portes, les décalcomanies « *interdiction de parler au machiniste* », les numéros de la voiture ; il ne faut pas oublier la plaque de police. Puis les glaces sont nettoyées par un laveur de carreaux ; à partir de ce moment, on peut considérer que le travail du peintre est terminé.

*Avez-vous essayé de peindre d'autres voitures que des autobus dans cette chambre à peinture ?*

Oui, des autobus réformés, un petit car VERNEY, les dépanneuses, les roulottes de chantier, une camionnette Renault, un camion de transport transformateur et même du matériel de bureau...

L.J.C.

**REPORTAGE**

LE S  
DU R

Mettre à disposition et maintenir en parfait état le parc urbain et du métro régional, telle est la mission quotidienne du Service des Études de l'Exploitation du Réseau Ferré (FR). En outre, le service des Études est chargé de concevoir, commander et mettre à disposition des matériels nouveaux. RATP informations vous invite à découvrir les services.

Le Service comprend trois groupes principaux : les Études, les Méthodes et les Ateliers.

Le personnel, au nombre de 2 357 personnes est réparti géographiquement dans les divers ateliers ainsi qu'au service central, quai de la Rapée.

avec le Service des Études de l'Exploitation, les matériels nouveaux. Le personnel comprend des ingénieurs électriciens et des ingénieurs mécaniciens. Un service technico-commercial assure la passation des commandes et marchés.

## Contrôle en usine

Les voitures de métro sont fabriquées par des constructeurs français dont les usines sont situées pour la plupart en province. La division du *contrôle en usine* est cons-

## Etudes

Les 7 divisions d'études sont chargées de concevoir, en liaison



Bureau de dessin des Études.

## Méthodes

Les 3 divisions des Méthodes apportent en permanence leur assistance aux ateliers pour l'organisation générale des infrastructures nécessaires à l'entretien (terrains, bâtiments, outillage), ainsi que pour la définition détaillée des travaux d'entretien, comme pour l'étude et la résolution des problèmes de technologie.

table raison d'être du Service tout entier. Cette mission essentiellement technique comporte également des tâches administratives fort diverses.

L'échelon central des ateliers regroupe 2 divisions d'organisation et d'administration du personnel des ateliers. Il comprend aussi une division chargée des modifications intéressant les matériels anciens. L'échelon central assiste au Comité Professionnel N° 2 (C.P.2) et assure à son échelon les liaisons avec les divers syndicats.

## Modernisation des ateliers

Le groupe des Méthodes joue actuellement un rôle actif dans la transformation et la modernisation des ateliers, rendues nécessaires par la mise en service des matériels modernes.

Enfin, l'une des divisions est spécialisée dans la coopération technique et participe, en liaison avec les Études, à la réalisation des installations pour l'entretien des métros français et étrangers.

## Entretien et révisions

Le nettoyage des trains est effectué, soit manuellement soit à la machine à laver.

L'entretien proprement dit est réalisé périodiquement dans des ateliers dits de *petite révision*.

Il y a, en principe, un atelier de petite révision par ligne, dont d'implantation géographique permet une liaison commode avec la ligne concernée. Des trains sont ainsi échangés, chaque jour, entre l'Exploitation et les ateliers, suivant un programme défini.

Les révisions importantes sont effectuées dans les ateliers de *grande révision*. Elles comprennent la vérification approfondie de tous les organes de la voiture et leur remise en état.

Les voitures sont acheminées dans les ateliers, après des parcours en ligne déterminés : de

## Ateliers

Assurer l'entretien de quelque 3 700 voitures de métro, anciennes ou modernes, du parc des véhicules de servitude et des machines automatiques (distributeurs de billets et tourniquets), tel est le rôle des Ateliers, rôle qui est aussi la véri-

# COLLECTIONS DE PRINTEMPS

La ligne cette année est longue mais elle a trouvé ses justes proportions. La mode est confortable sans y paraître !

*Les tricots ont toujours la vie longue*

Non-stop pour les tricots et les ensembles qui continueront à nous habiller longtemps. Les vestes de tricot ont un col, des poches ; à réaliser soi-même un costume, plus confortable et plus moderne que le tailleur.

Le flou, et la souplesse s'accroissent dans les robes fluides ; les vêtements sont plus raffinés et mieux finis.

Beaucoup de jupes plissées avec ces ensembles pulls-cardigans dans les tons champagne, vanille, miel, ananas, et pêche veloutée.

Le juste équilibre a été atteint avec des vestes souples, qui affinent la silhouette et des jupes allongées qui dansent à hauteur du mollet.

Même le style sport, très classique est marqué par une « touche

de féminité ». Il est plus élégant, un peu plus long, plus ample, et plus clair.

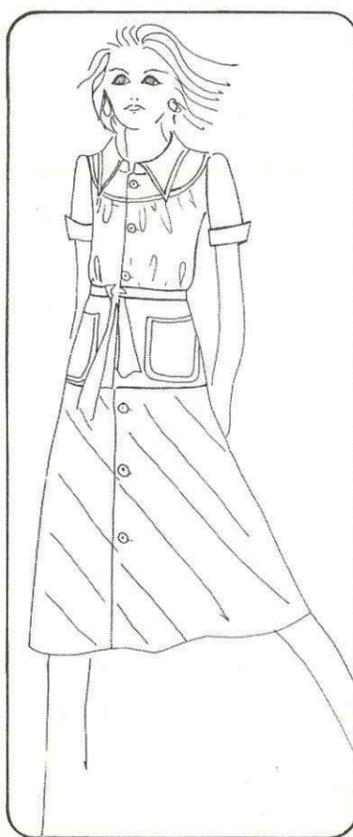
*les deux atouts du printemps : les manches et les décolletés*

Kimono, chasuble, ballon, corolle, papillon, c'est le charme des manches mais, pour la séduction, le décolleté se fait tour à tour chaste ou pittoresque. Il est ovale, rond, carré, ou pointu.

En matière de chaussures rien de bien neuf, si ce n'est que les chaussures à « plate-forme » ont tendance à disparaître, pour faire place à des modèles plus souples, telles que les sandales ou les escarpins, dans les tons pastel et bicolores.

Non à la morosité, les modèles de Printemps 1974 seront plus longs, plus larges, et surtout plus clairs.

B.G.



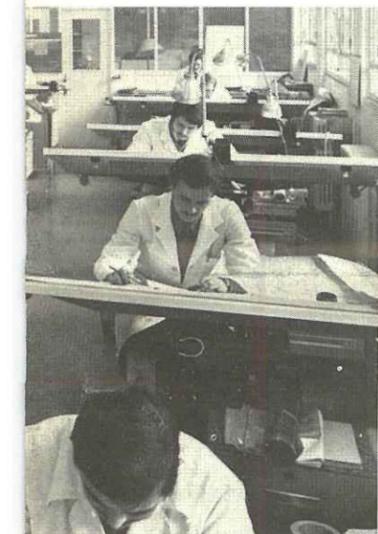
# SERVICE DU MATERIEL ROULANT RESEAU FERRE

des voitures du métro  
ne du Service du Maté-  
possède ses propres divi-  
tre au point les matériels  
différentes activités de ce

tuée par des agents de maîtrise  
e toutes techniques qui exercent  
a surveillance des constructions  
ans les diverses usines.

## Coopération technique

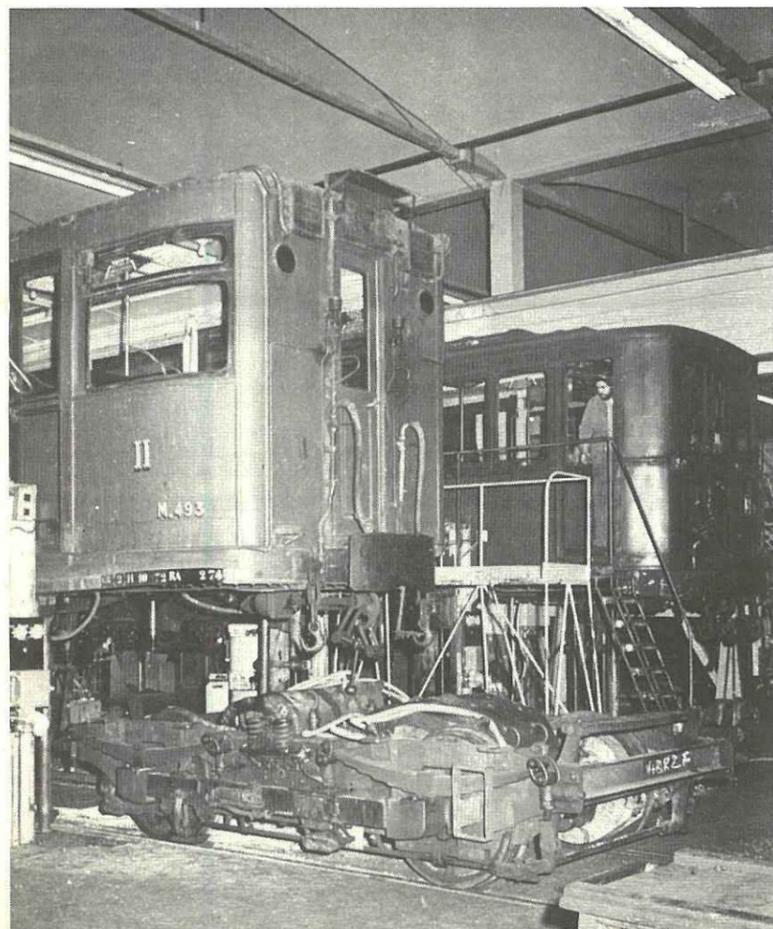
En liaison avec SOFRETU le  
roupe des *Études* participe égale-  
ment à la coopération technique  
nvers les métros français (Lyon,  
Marseille) et étrangers (Montréal,  
Mexico, Santiago du Chili, Ankara,  
Rio de Janeiro, etc.).



Cliché Atelier Photographique RATP.

0 000 à 350 000 km suivant les  
types de matériel. Après ces révi-  
sions d'une durée moyenne d'une  
emaine, les voitures sont remises  
n service sur les lignes.

					
		<b>Pierre FAUCHEUX</b> Chef du Service			
					
<b>Jacques LEROY</b> Chef des Etudes		<b>Michel OLIVIER</b> Chef des Méthodes		<b>Paul CHAMPRIGAUD</b> Chef des Ateliers	
					
	<b>Ulysse VOISIN</b> Chef des Etudes électriques	<b>Jacques ROUSSEL</b> Etudes mécaniques	<b>Jean GREGOIRE</b> Coopération technique	<b>Yvon QUENTRIC</b> Ateliers de Boissy	<b>René MOURGUE</b> Gestion des Ateliers
					
	<b>Georges FREIXE</b> Etudes électriques	<b>Emile ANSEL</b> Etudes mécaniques	<b>Jean BISIAU</b> Infrastructure	<b>Guy PLANCHETTE</b> Ateliers de Fontenay	<b>Didier LANGRAND</b> Ateliers de Choisy
					
	<b>Jacques MARCHAND</b> Automatismes	<b>Jean-Claude MARQUER</b> Etudes spéciales	<b>Jacques VIDAL</b> Méthodes et technologie	<b>Daniel LOZE</b> Ateliers de Saint-Fargeau	<b>Georges CHRISTIDES</b> Ateliers de Vaugirard
					
	<b>Serge GUIBEREAU</b> Contrôle en usine			<b>Jean LEMOINE</b> Matériel actuel	<b>Roger BILDGEN</b> Machines Automatiques
					
					<b>Jean-Michel BARNIER</b> Organisation des Ateliers



## Métro urbain

Les ateliers de Choisy assurent la *grande révision* des matériels en service sur les lignes 3, 5, 6, 7, 7 bis, 11, soit environ **900 voitures**. La petite révision des rames qui équipent ces lignes est assurée par les ateliers de **St-Fargeau** (ligne 3), d'**Italie** (lignes 5 et 6), de **Choisy** (lignes 7 et 7 bis) et des **Lilas** (ligne 11).

Ces ateliers sont en cours de modernisation pour s'adapter aux particularités des matériels modernes.

Les ateliers de **Fontenay** effectuent la maintenance des lignes 1 (matériel sur pneumatiques MP 59), 2, 8, 10, 14. Les ateliers de petites révisions de **Charonne**, **Javel** et **Auteuil** leur sont rattachés.

Les ateliers de **Saint-Ouen**, dont dépend l'entretien de **Boulogne**, concentrent leurs activités sur le parc des lignes 4 (matériel pneu) et 9.

Les lignes 12 et 13 sont affectées aux ateliers de **Vaugirard**.

## Métro régional

Le métro régional comprend deux groupes d'ateliers principaux :

**Montrouge** dont dépend l'entretien de Massy.

rien de Rueil et la base d'essais de Sucy-en-Brie. Cette base permet d'effectuer des essais de matériel sur pneumatiques ou à roulement classique, sur une voie de 800 mètres environ.

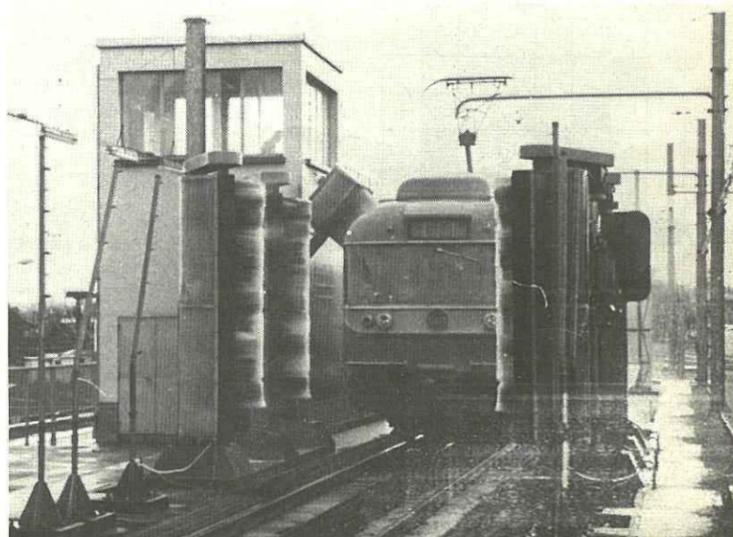
## Ateliers centralisés

La division des *machines automatiques* est située dans un atelier neuf près de la place d'Italie. Son rôle est d'assurer l'entretien des

distributeurs de billets et des passages à tourniquet du métro régional et du métro urbain. Cette activité porte sur des machines très récentes; elle fait suite à l'entretien traditionnel des distributeurs classiques de billets.

L'atelier centralisé de **Saint-Fargeau** effectue la réparation de certains organes : ponts réducteurs du matériel sur pneumatiques, compresseurs, appareils de freins, serrures, etc., au profit d'autres ateliers.

J.C. M.



## VOUS ETES FORMIDABLES

M. Giraudet, Directeur Général, a adressé ses félicitations aux agents de la RATP qui au cours de l'année 1973 ont fait preuve d'une attitude particulièrement courageuse.

RATP Informations vous invite à prendre connaissance des actes de courage et de dévouements qu'ils ont accomplis.

### Jacques BONNET :

*Machiniste receveur*, a permis l'arrestation de l'auteur d'une agression à main armée.

### Henri GIRARDIN :

*Machiniste receveur*, a permis l'arrestation de criminels en suivant à l'aide de sa voiture personnelle, le véhicule dans lequel ils avaient pris place.

### Henri HADAD :

*Agent de Contrôle Principal au Réseau Ferré*, a plongé dans la Seine, pour porter secours à une désespérée.

### Georges MARTINEZ :

*Machiniste receveur*, a maîtrisé un malfaiteur poursuivi par les gardiens de la paix, jusqu'à l'arrivée de la police.

### Martial MARY :

*Machiniste receveur*, a permis l'arrestation de voleurs de bicyclettes.

### André VIARD :

*Contrôleur au Réseau Routier*, a plongé dans la Seine pour porter secours à une personne qui se noyait.

## REMERCIEMENTS

« Mme FRICONNET et sa fille remercient tous ceux qui ont pris part à leur peine et les ont aidées, moralement ou matériellement, à la suite du décès si cruel et si brutal de M. Yves FRICONNET. »

# VU A PARIS

● Le Salon d'Accueil de l'Hôtel de Ville de Paris organise à l'intention des Parisiens des expositions présentant les réalisations actuelles ou les projets qui intéressent l'avenir de la cité.

### Du 28 mars au 20 avril : LA VILLE DE DUNKERQUE

Exposition, organisée avec la collaboration de la Chambre de Commerce et d'Industrie et du Port Autonome, la Ville de Dunkerque, filleule de la Ville de Paris, sur les principaux équipements et projets de l'agglomération dunkerquoise.

### Du 29 avril au 29 juin : LA PROPRIÉTÉ DE PARIS

Exposition qui illustre l'ampleur et la diversité des tâches incombant au Service du Nettoyement de la Ville de Paris et l'action que les Parisiens peuvent mener pour la propreté de leur ville.

SALON D'ACCUEIL DE L'HOTEL DE VILLE DE PARIS.  
29, rue de Rivoli (4<sup>e</sup>) - Tél. : 277-15-40, poste 52-04.

ENTRÉE LIBRE : Tous les jours, sauf le dimanche, de 9 h à 18 h.

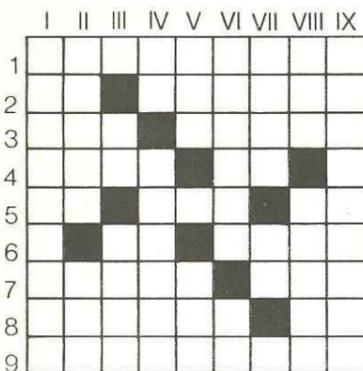
● LA CAISSE NATIONALE DES MONUMENTS HISTORIQUES ET DES SITES organise du 27 février au 2 juin 1974, avec le Concours du Musée d'Art Moderne de la Ville de Paris, une exposition sur la collection HENRY THOMAS qui présente des peintures françaises de 1900 à 1960 de style, cubiste et fauviste.

HOTEL DE SULLY : 62, rue Saint-Antoine, Paris (4<sup>e</sup>) - Tél. : 887-24-14 et 887-24-15.

ENTRÉE : 5 F et 3 F (enfants). Tous les jours de 11 h à 18 h 30, sauf le Mardi, nocturne le Mercredi jusqu'à 22 h.

## MOTS CROISES

par M. BALLAIS



### VERTICALEMENT

I. Matière colorante extraite de la racine de garance. — II. Il défendit Paris assiégé par les Normands. — Éléments hasardeux. — III. Cinquième mois de l'année babylonienne. — Restaurant d'entreprise. — IV. En hausse. — Aigle d'Austra-

lie. — V. Ennemi du système nerveux. — Contient la plupart des vitamines. — VI. Outils. — Service du Matériel Roulant. — VII. Autre nom du gardon. — Instrument servant à égoutter les bouteilles. — VIII. Chaîne montagneuse d'Asie Mineure. — Sport pratiqué à l'USMT. — IX. Basal.

### HORIZONTALEMENT

1. Transport ultra-rapide. — 2. Métal du groupe des terres rares, de numéro atomique 71. — Baguette utilisée en divination. — 3. Gros poisson rouge. — Rumeur. — 4. Domesticqué, il sert aussi de moyen de transport en Asie. — Service des relations extérieures. — 5. Nombreux à l'US Métro. — Plante officinale. — Revue syndicale très répandue. — 6. Service des Achats. — Montagne Sainte (Bible). — 7. Représentations plus ou moins changeantes. — Menu. — 8. Vieillard prudent et sage. — Chemin de halage. — 9. Absolu.

## Janvier 1974

**PERSONNEL**  
**Service PE**  
M. FERRIERE Paul, surv. stand. atelier  
**Service PA**  
MM. CHAMPALOUX Raymond, garç. bur.  
ROUZE André, garç. bur.  
**Service P/CA**  
M. ARRESTAT Daniel, O.Q. pl élec. ajust  
Mme CAFFIAUX Rose, ag. stand. téléph.  
M. CASSAR Louis, O.P. pl  
Mme LEGAL Yvonne, surv. rec. ple  
**RÉSEAU FERRÉ**  
**Service FC**  
M. LECLERC Pierre, ing. chef div.  
**Service FE**  
M. BERTHOMIER Raoul, conduct.  
Mmes GRIGNON Marie, rec.  
GROSEIL Jeanne, sur. rec. ple  
MM. JAFFREZIC Bernard, SRI  
LEROUX Jean, ag. contról.  
MENESSIER Henri, ag. bur.  
RENAOT Maurice, ch. surv.  
**Service FR**  
M. SACLEUX Jean, O.P.  
**RÉSEAU ROUTIER**  
**Service RM**  
MM. BEURTON Auguste, rec. bur.  
BOULICAUT Ferdinand, mach. rec. pl  
BRICHER Alexandre, mach.  
CAPEL François, contról.  
FISTEBERG René, rec. pl  
OUAYOUN Bernard, mach. rec.  
TISSIER Roland, mach. rec.  
VAIARELLI Sauveur, ch. sect. adm.  
**Service RT**  
MM. BROCHARD Marius, O.P. pl  
TROUGHARD Francis, O.S. pl  
**Service RA**  
MM. CANDELA Gabriel, O.Q.S. pl menuis.  
SPOSITO Jean, O.Q. pl ajust.  
**SERVICES TECHNIQUES**  
**Direction T**  
Mme RASSINIER Louise, ch. bur.

## Février 1974

**ÉTUDES GÉNÉRALES**  
**Direction G**  
M. MELLECC Jacques, ag. bur.  
**PERSONNEL**  
**Service PE**  
M. DE FLO Pierre, O.P. pl



M. Jacques MELLECC, ancien contrôleur du réseau routier, en compagnie de ses nombreux amis au cours de la réunion organisée pour son départ à la retraite.

## ASSOCIATION DES DONNEURS DE SANG

### CÉRÉMONIE DE REMISE DES DIPLOMES

Le Samedi 26 janvier dernier se déroulait au C.H.U. du Groupe Hospitalier PITIÉ-SALPETRIÈRE, la traditionnelle Remise de Diplômes destinée à remercier les Donneurs de sang qui, par leur généreuse action, ont contribué à sauver ou à hâter la guérison de malades et de blessés.

Cette Cérémonie rassemblait un grand nombre d'amis Donneurs ou d'amis Bienfaiteurs, qui par leur présence honoraient les Diplômés.

L'amitié et l'habitude bonne humeur étaient au rendez-vous, mais aussi le sérieux qui doit revêtir une telle Assemblée, qui devait décerner :

**La Plaquette de Reconnaissance** de l'Association à Monsieur Pierre GOUMAIN, Chef de Division aux Services Médicaux, **la Croix de**

**Chevalier de « L'Encouragement au Dévouement »** à Monsieur Jean CADILHON, Service de l'Exploitation du Réseau Ferré et à Monsieur Gustave OLIVE, Service du Mouvement du Réseau Routier.

**La Croix de Chevalier du « Mérite du Sang »** à Monsieur Francis LA-

COUR, Chef de Train au Réseau Ferré.

A la remise de Distinctions, succéda la projection d'un court métrage « *Le Sang est rouge partout dans le monde* », film en couleur faisant connaître le don du sang dans différents pays du globe. P.C.



De gauche à droite : M. Gentillon, Président, le Professeur Eyquem, Mme Drexel, M. Pin, Président d'Honneur, MM. Germain et Bezaguet, les Professeurs Schwarzenberg et Cabrol.

Solution de la grille publiée dans le n° 7

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

## EN BREF

### JOURS FÉRIES 1974

AVRIL	● lundi 15	Pâques
MAI	● mercredi 1 <sup>er</sup>	Fête du travail
	● jeudi 23	Ascension
JUIN	● lundi 3	Pentecôte
AOUT	● jeudi 15	Assomption
NOVEMBRE	● vendredi 1 <sup>er</sup>	Toussaint
	● lundi 11	Fête de la Victoire
DÉCEMBRE	● mercredi 25	Noël

Pour chacune de ces journées, un congé compensateur sera attribué à tous ceux qui assurent, à ces dates, le service prévu par leur roulement ou une permanence.

# départs à la retraite



M. Jean MENOÜ, huissier de Monsieur le Président, est parti à la retraite. Le voici entouré de ses collègues et amis lors d'une sympathique réunion organisée en son honneur le Vendredi 1<sup>er</sup> février aux Grands Augustins.

Cliché Atelier Photographique RATP.

**Service PA**  
M. DUPUIS Georges, garç. bur.  
Mme MILLOT Hélène, ch. sect. ple infir.  
M. MORTIER Roger, garç. bur. pl  
Mme POMMIER Simone, O.P. ple  
MM. PORTEBOS Gabriel, ag. adm.  
SAVOLDELLI Humbert, surv. étage  
VANPARYS Albert, surv. étage pl  
**Service P/CA**  
MM. CIRCONDON Roger, ch. bur.  
GICQUEL Armand, O.P. pl  
**SERVICE FINANCIERS**  
**Service EC**  
MM. DRAPIER Fernand, ch. bur. adj.  
LEGROS Gaétan, ch. bur.  
WAROQUAUX Eugène, ch. sect. pl  
**SERVICES D'APPROVISIONNEMENT**  
**Service MM**  
MM. BIENDICHO Jean, distrib. pl  
**RÉSEAU FERRÉ**  
**Service FE**  
MM. ALEXANDRE Émile, ch. train pl  
BERTHAUD Jean, ch. train pl  
BLANDIN Maurice, ch. train pl  
BOURBOULEIX René, rec. pl  
BOUTAL Pierre, ag. surv. gle pl  
CASTILLAN Jacques, ch. manoeuv. pl  
CIREGNA Lucienne, surv. rec. ple  
MM. CONSTANTINE Jean, conduct. pl  
COTTALORDA Robert, s. ch. ligne  
COUDRAT Lucien, s. ch. gare  
Mmes DELBOUIS Lina, surv. rec.  
DUTHU Baptistine, ch. équip. Cle  
FOULET Valentine, E.Q. calcul. ple  
FRANQUET Charlotte, sur. rec. ple

MM. FRESSINET René, ch. surv. pl  
GESTIN Joseph, s. ch. gare  
GROSJEAN René, conduct. SBT pl  
JUGE Paul, s. ch. ligne  
Mme KRIEF Élise, surv. rec. ple  
MM. LEBESQ Désiré, ch. train pl  
LEBRUN Julien, conduct. ASBT pl  
LE GALLIC Georges, s. ch. gare  
LEGRAND Gaston, conduct. ASBT pl  
LE MARREC Henri, ag. pl recettes  
MOLHENHEIM Suzanne, surv. rec. ple  
MOUGIN Lucienne, ag. contról.  
MM. PELLETIER Roger, s. ch. gare  
PLOUET Max, ag. contról.  
PROSPER Marcel, conduct. ASBT pl  
RUBEUS Marcel, s. ch. gare  
SAUTOU Jean, conduct. ASBT pl  
THELOHAN Alexis, conduct. pl  
THEURIER René, s. ch. gare  
THIERCELIN Gabriel, s. ch. ligne  
THOMIEU Gaston, ag. rect. pl  
TINCELIN Hubert, ch. train pl  
TREMBLAIS Eugène, s. ch. gare  
TRUBUIL Robert, conduct. SBT pl  
VENZAC Georges, conduct. ASBT pl  
VIOSSANGES Francis, rec. pl.  
**Service FR**  
MM. GAUDOT Albert, O.Q.S. mont. visit.  
GROSSIN René, O.Q. pl forgeron  
MANET René, empl. bur. pl  
**RÉSEAU ROUTIER**  
**Service RM**  
MM. BIDON Jacques, mach. rec. pl  
CHRETIEN Lucien, mach. rec.  
COLLIER Michel, mach. rec. pl  
CREPELLE Gabriel, mac. rec. pl  
FRAND André, rec. bur. pl  
HIBON Robert, mach. rec.  
MALTER Robert, rec. bur. pl  
MARCEAU René, mach. rec. pl  
OLIVAUD Marcel, mach. rec. pl  
SIRE Pierre, mach. rec. pl  
**Service RT**  
MM. ALIX Roger, O.Q. pl menuis.  
BADET Émile, O.P. pl  
BORG Alfred, O.Q. pl peint. voit.  
CLAUS Roger, O.P. pl  
COUPEE Roger, mach. rec. pl  
GALLARDO José, ch. sect.  
**Service RA**  
M. TARDIEU René, O.P. sup. pl  
**TRAVAUX NEUFS**  
**Service NE**  
Mmes LESSIEUX Renée, ch. sect. pl adm.  
PEULLIER Micheline, ag. bur. pl  
**SERVICES TECHNIQUES**  
**Service TF**  
M. DREVAULT André, O.Q. pl élec. ajust.  
**Service TB**  
M. CLEMENT Raymond, O.P. A.K.

# SPORTS SPORTS SPORTS SPORTS SPORTS SPORTS

## U.S. METRO TRANSPORTS

RÉSULTATS DE DÉBUT D'ANNÉE

### sur le podium...



**Athlétisme**

M. JARROT  
Tél. 5968

A Fontainebleau, le **cross de la Saint-Sylvestre** voit J. TERRY (junior) vainqueur, tandis que l'équipe sénior se classe seconde. Elle obtient le même classement à Blois. Aux **championnats régionaux**, J.-P. PRAUD en cadet, J. TERRY et R. EL MABROUK en junior se classent respectivement 8<sup>e</sup>, 2<sup>e</sup> et 8<sup>e</sup>. En sénior, 6 équipes sont classées et la 1<sup>re</sup> se qualifie pour les interrégionaux.



**Cyclo-tourisme**

M. GUILMARD  
Tél. 1699

Victoires pour GIBON (sénior) et UZENAT (vétérans). L'équipe remporte la **coupe du nombre de l'USA St-Cloud**, de l'UC de la Brie et du CSM 13<sup>e</sup>.



**Escrime**

M. STERN  
Tél. 5968

Le **Challenge International d'Amiens** voit l'US Métro T. prendre la 1<sup>re</sup> place des équipes françaises grâce à GAUDRY (2<sup>e</sup>), BALME (5<sup>e</sup>) et STERN (12<sup>e</sup>).

Au **Challenge National TOUZARD**, organisé par la section, VALLÉE (RCF) est le vainqueur définitif tandis que le polonais BIERKOWSKI remporte l'épreuve de cette année.



**Basket-Ball**

M. COURTOIS  
Tél. 3236 et 7247

**Championnat de France de Nationale III** : la 1<sup>re</sup> est toujours en tête malgré une 3<sup>e</sup> défaite. L'équipe féminine se classe à la 2<sup>e</sup> place de sa poule dans le **championnat régional** excellence.

### HOCKEY

Après avoir été championne de Paris de hockey en salle (pratiqué en hiver durant l'entracte du **championnat de plein air**), l'équipe masculine remporte le titre de champion de France excellence et accède en nationale.

### MICHEL BENOIT ECHECS

Déjà champion de France, il termine second du tournoi pré-olympique et obtient sa sélection pour les jeux olympiques d'échecs de Nice (juin 1974).



Michel Benoit, champion de France d'échecs.



**Ski**

M. MARTIN  
Tél. 5997

P. RAMBAUD se classe à la 10<sup>e</sup> place du **championnat régional** de ski de fond. En ski alpin, au challenge du Rail, G. MICHON est 7<sup>e</sup> et J. MANHES (1<sup>er</sup> vétérans) 14<sup>e</sup> du combiné.



**Tennis de table**

M. JARROT  
Tél. 5968

L'équipe est en tête de sa poule du **championnat de France de III<sup>e</sup> division** et du **championnat de Paris**.



Acc. de g. à d. : NIGER, ROHRBACH, ESCAMEZ, BELKADI, VIGNÉ, ROUCHÉS. — Debout de g. à d. : M. BOUTTIER, (entraîneur adjt), SILO, LEFEVRE, TROUSSIER, J.-N. DUPONT, (capitaine), SAINTE-CROIX, HUTEAU, M. ROBINEAU, (Président). — Manquent sur cette photo : M. ORCHILLER (entraîneur) et J.-P. BLASQUIZ (gardien de but titulaire).



**Natation**

M. LUCHE  
Tél. 4368  
Mme CAMBIER  
Tél. 3575

Bonne performance de Mlle E. HERLIN, 2<sup>e</sup> dans sa catégorie (1962) du 100 m brasse (1'38"1) aux **championnats régionaux d'hiver**.



**Tir**

M. BALLARD  
Tél. 5968

Dans le **challenge inter-sociétés**, 3 victoires ont été obtenues lors des 3 premiers matches.



**Rugby**

M. BOURESCHÉ  
Tél. 3366

A l'issue du 17<sup>e</sup> match des poules de 10, la 1<sup>re</sup> est à la seconde place et virtuellement qualifiée pour la suite du **championnat de France de III<sup>e</sup> division**.



**Volley-ball**

M. OSTERTAG  
Tél. 5968

Tandis que la 1<sup>re</sup> masculine effectue une belle remontée, la 1<sup>re</sup> féminine joue les poules de montée du **championnat FFVB**. En **corporatif**, les équipes se classent respectivement 4<sup>e</sup> en excellence, 3<sup>e</sup> en honneur et 2<sup>e</sup> en FSGT (qualifiée pour le **championnat fédéral**).



**Bridge**

M. MERCIER  
Tél. 3445

Le **second vendredi de chaque mois**, organisation de tournois « open ».



**Football FFF**

M. ROBINEAU  
Tél. 5968

Après 13 matches, la 1<sup>re</sup> est à la 2<sup>e</sup> place de son groupe (12 clubs) du **championnat régional de 1<sup>re</sup> division** (photo).



**Canoé-Kayak**

M. VANDERMEULEN - Tél. 5968  
M. LAUNAY - Tél. 4507

Dans l'épreuve de **slalom esquimaute de l'INS** : en kayak, le cadet J. SALAME termine 1<sup>er</sup> et CARRE 4<sup>e</sup> des seniors. MILES C. DECOURT et G. MADRANGES (cadettes) sont 2<sup>e</sup> et 3<sup>e</sup> chez les dames. En canoé monoplace senior, P. SALAME se classe second et VANDERMEULEN 4<sup>e</sup>.



**Football FSGT**

M. RONZEL  
Tél. 8173

L'équipe 1<sup>re</sup> reste bien placée en **championnat** (1 seule défaite) tandis que plusieurs équipes « dépôts et ateliers » sont parmi les meilleures de leur poule : Ivry (1<sup>er</sup>), Maltournée (3<sup>e</sup>), Lilas (3<sup>e</sup>).



**Judo-Karaté**

M. GOUJON  
Tél. 9736

L'équipe de judo parvient en 1/2 finale du **championnat de France corporatif**.



**Lutte**

M. THÉVENOT  
Tél. 3656

Dans le **championnat de Paris** de lutte gréco-romaine, DESCAMPS (74 kg), C. BOETSCH (82 kg) et M. MECHET (90 kg) finissent à la 1<sup>re</sup> place. Par équipe, le club est second. Au **challenge du Souvenir** organisé par l'US Métro T., DOUAL (68 kg), DESCAMPS (74 kg), C. BOETSCH (82 kg) et M. MECHET (90 kg) sont vainqueurs; le club l'est égale-



**Cyclisme FSGT**

M. DUNCAS  
Tél. 3122

Bonne saison de **cyclo-cross** pour l'équipe, en particulier grâce



**Hockey**

M. PAILLARD  
Tél. 1496

La 1<sup>re</sup> masculine se classe 6<sup>e</sup> sur 16 du tournoi de Lens. Les équipes 1<sup>re</sup> masculine et féminine restent en tête du **champion-**

## LE COQ D'OR A YVES LE ROY



Yves LE ROY, meilleur athlète français 1973 et 3<sup>e</sup> décathlonien mondial 1973 (8 140 points) a obtenu le **coq d'or national** en récompense de l'ensemble de ses performances réalisées au cours

# LA LIGNE 6 BIENTOT PRETE POUR LES TRAINS SUR PNEUS



Cliché Atelier Photographique RATP

Équipement de la voie en barres latérales de guidage et en pistes pour le pneu.

L'équipement de la ligne 6 « Charles-de-Gaulle - Étoile - Nation » par Denfert-Rochereau, pour la circulation des trains sur pneus, commencé en octobre 1972, est aujourd'hui en voie d'achèvement. Les travaux d'infrastructure seront terminés à la fin du printemps 1974.

On se souvient que les lignes 11, 1 et 4 avaient subi antérieurement des transformations analogues. Mais l'infrastructure de la ligne 6 présente un certain nombre d'originalités : les voies sont aériennes sur la moitié de la ligne et dans ces zones, reposent le plus souvent sur un viaduc ancien auquel il n'était pas question de faire subir des transformations profondes.

## Équipements pour l'humidité et les intempéries

Les voies aériennes sont soumises aux intempéries. Le verglas constitue un risque, assez rare à Paris, mais sérieux, d'interruption de trafic. Il a été prévu un système

électrique de réchauffage des rails et pistes, par cordons chauffants plaqués sur la surface du métal. Le système entrera en action en cas de formation de verglas, ou même dès que les prévisions météorologiques seront alarmantes.

L'humidité réduit l'adhérence des pneumatiques sur les pistes. Or, il est nécessaire, surtout avec le principe de la *conduite automatique des trains* et avec le trafic accru qui est prévu, d'obtenir en toutes circonstances des caractéristiques de freinage satisfaisantes et homogènes. Après de nombreuses expériences faites sur la voie d'essai de Sucy-en-Brie (Val-de-Marne) et sur des pistes arrosées artificiellement des lignes 1 et 4, la solution retenue consiste à strier la face supérieure des pistes et à adopter des pneus sculptés, alors que le matériel des lignes 11, 1 et 4, entièrement souterraines, est équipé de pneus lisses.

## Précautions techniques

Compte tenu des variations de

température à l'extérieur et de la conception de l'ouvrage existant, il a fallu limiter à un niveau admissible les efforts d'origine thermique transmis au viaduc. C'est la raison pour laquelle les seules barres longues limitées à 108 m, sont les barres de guidage des trains.

L'encombrement de la voie « pneu », supérieur à celui de la voie « fer », a conduit à éloigner la voie des quais des stations et des poutres principales du viaduc. Pour loger les traverses supports d'isolateur, il a en outre fallu faire subir au viaduc un certain nombre d'adaptations.

Dans les stations aériennes, la proximité des barres de guidage et de la charpente métallique qui supporte les quais a demandé un certain nombre de précautions destinées à réduire les risques de court-circuit.

Le planning de l'opération est respecté et les premiers trains sur pneus pourront ainsi entrer en service dès le mois de juillet prochain.

# UNE AIRE NOUVELLE DE MANOEUVRES POUR LES MACHINISTES

(suite de la p. 1)

Mais elle devenait de plus en plus aléatoire au fil des années, en raison de la densité croissante de la circulation, et surtout de l'anarchie généralisée du stationnement.

Ainsi, il était impossible de laisser un néophyte manquer une manœuvre : virage, passage d'un obstacle latéral fixe, placement dans un carrefour, sous peine de provoquer des embouteillages et de susciter les récriminations des autres automobilistes. La seule solution à envisager était de créer un terrain de manœuvres, spécialement aménagé, sur lequel les élèves pourraient se familiariser avec le matériel. C'est pour répondre à ce besoin qu'a été attribuée au Centre d'Instruction une aire cimentée, attenante au dépôt d'autobus de Créteil (Val-de-Marne).

## Exercices permettant une meilleure maîtrise du matériel

En fonction de la surface utilisable, l'inspecteur chargé de la formation des machinistes, et son adjoint, ont conçu et mis au point une série d'exercices, matérialisés par des jalons blancs et rouges — les blancs sont à renverser, les rouges à éviter — et par des repères au sol.

Chacun de ces exercices correspond à un objectif précis, et ils doivent être abordés dans un ordre rigoureux, car les difficultés s'y échelonnent de façon progressive et rationnelle. Le circuit d'examen qui leur fait logiquement suite réalise la synthèse de l'ensemble de ces exercices.

Cette formation donne à l'élève la maîtrise et le contrôle du matériel qui lui permettront dans une phase ultérieure d'aborder, mieux armé que par le passé, les problèmes ardues que posent la progression d'un véhicule lourd et encombrant dans la circulation urbaine et son placement correct.

## Une expérience à développer

Il est encore trop tôt pour que puissent être exprimées en chiffres l'efficacité et la valeur de la méthode, car l'expérience n'a débuté qu'en septembre 1973. Elle est sûrement perfectible, mais du seul point de vue pédagogique elle présente l'avantage d'être la même pour tous, tout en restant adaptable à chacun, puisqu'un exercice peut être repris autant de fois qu'il est nécessaire.

Pour ce qui est de son efficacité, les premières constatations conduisent à penser que les élèves, maintenant formés, sont mieux préparés que leurs devanciers, à leur futur métier. Comme par le passé cependant, il leur faudra, pour devenir de véritables professionnels de la conduite, s'appliquer à mettre en pratique l'enseignement reçu, réfléchir et persévérer.

# SOUS LA SEINE JONCTION DES LIGNES 13 ET 14

(suite de la p. 1)

## 400 m de tunnel pour relier les lignes 13 et 14

La traversée de la Seine s'inscrit dans la construction d'un souterrain à 2 voies d'une longueur de 433 m, entre la future station Champs-Élysées-Clémenceau de la ligne 13 et le raccordement à la ligne 14, sous l'esplanade des Invalides.

Les tunnels, rive gauche de 198 m et rive droite de 106 m, sont réalisés par des procédés classiques après consolidation des terrains. La partie inférieure des souterrains est occupée par une galerie multitubulaire PTT.

## Caissons préfabriqués pour la traversée de la Seine

Le franchissement de la Seine, sur une longueur de 129 m, s'effectue au moyen de 4 caissons préfabriqués reposant au fond d'une fouille aménagée dans le lit du fleuve. Chaque caisson de 31,70 m de long et 7,30 m de large comporte à chaque extrémité des cloisonnements provisoires étanches, afin de résister à la pression extérieure de l'eau. La partie inférieure du caisson est

réservée au passage des câbles PTT. Les caissons seront mis en place l'un après l'autre en partant de la rive gauche vers la rive droite.

## Traitement des terrains avant construction

Des traitements sont effectués autour des souterrains et des caissons afin d'éviter toute décompression à proximité des constructions existantes, telles le passage souterrain cours la Reine, la voie sur berge, l'aérogare des Invalides, et de permettre la construction du tunnel.

## Une nouvelle transversale nord-sud

La jonction des lignes 13 et 14 permettra la constitution d'une nouvelle ligne transversale Nord-Sud, qui sera en correspondance avec 9 lignes de métro, et assurera notamment une liaison directe entre les zones d'activité de la gare Saint-Lazare, des Champs-Élysées et de Montparnasse.

L'intérêt de cette transversale est encore accru par la réalisation en cours, du prolongement vers le Nord, de la ligne 13 à Saint-Denis et, vers le Sud, de la ligne 14 à Chatillon.



Travaux préparatoires sur les rives droite et gauche.

Cliché Travaux Neufs RATP