

# entre les lignes

## RATP

N° 20 Journal bimestriel affilié à l'u.j.j.e.f. — Janvier-Février 1976 — 0,80 F

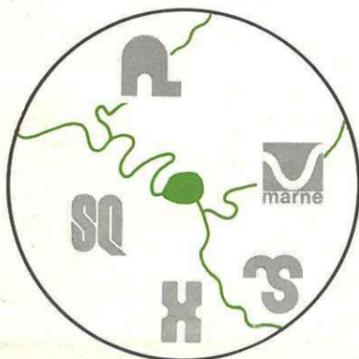
CINQ VILLES NOUVELLES EN REGION PARISIENNE  
PARI AUTOUR DE PARIS

### sommaire



page 2

**LE POINT...** sur la rénovation des stations



page 3

**DOSSIER :** cinq villes nouvelles en région parisienne

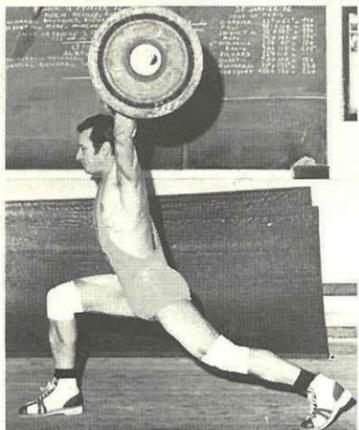
pages 4 et 5

**FLASH RATP**



page 6

**DOSSIER :** cinq villes nouvelles (suite)

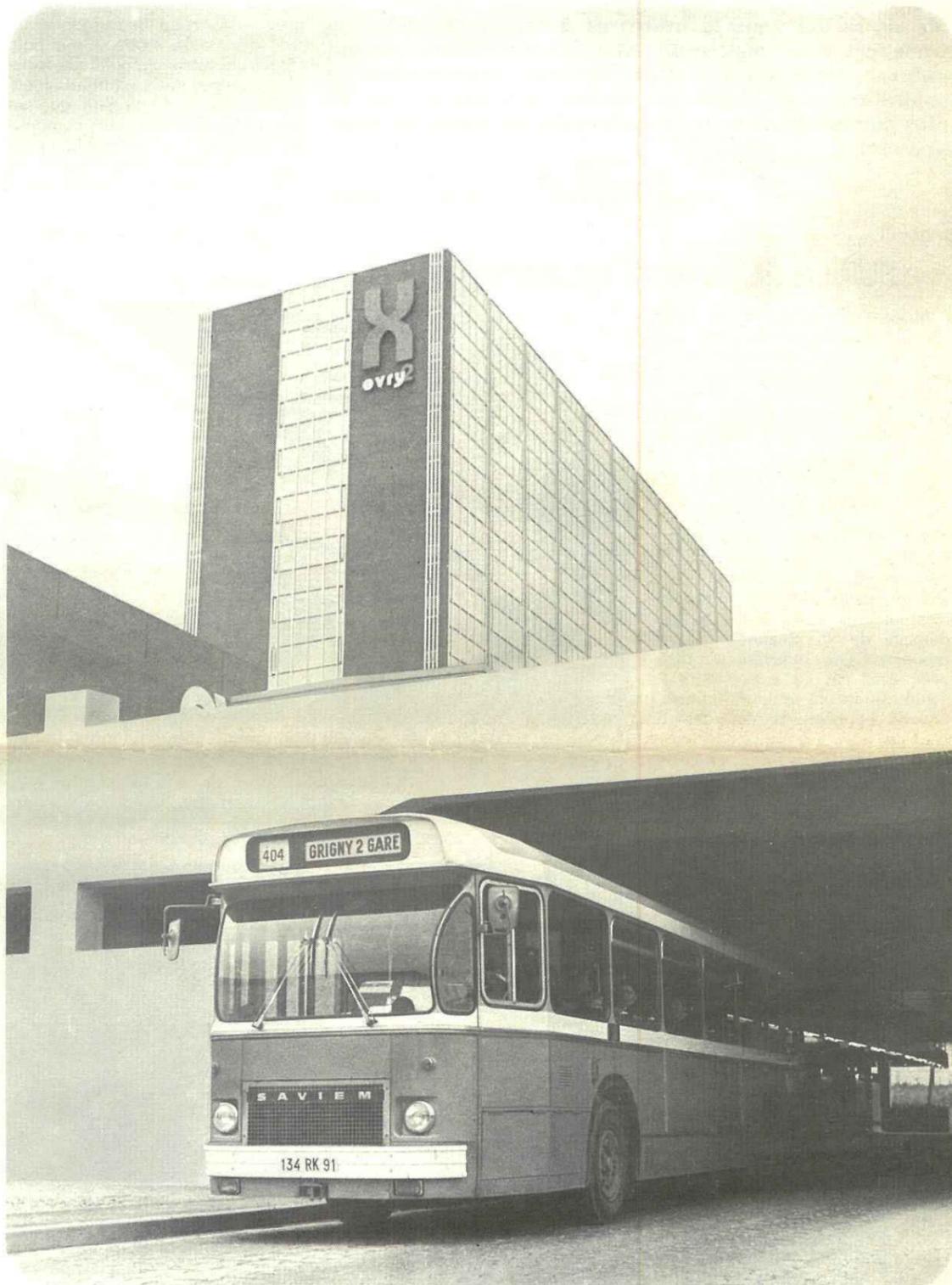


page 7

**CARNET**  
Départs à la retraite  
Du côté des associations  
**LA PRESSE EN PARLE**

page 8

**U.S. MÉTRO TRANSPORTS**  
L'haltérophilie  
Le nouvel éclairage du stade de la Croix de Berny



### UN HALL POUR LES HALLES



Cette maquette du hall des échanges (8 000 m<sup>2</sup>) de la station «Châtelet-Les Halles» lève un coin du voile sur le parti d'aménagement-retenu, orienté par la recherche de l'harmonie entre la couleur des revêtements

Il y a longtemps que dans notre pays les hommes n'avaient pas été les témoins de la naissance de grandes villes. Il s'agit d'un événement rare.

Quels mobiles ont conduit à la création de cinq villes nouvelles en région parisienne ?

Au moment où elles commencent à exister concrètement, il nous a semblé opportun de faire un premier point et d'essayer d'apporter quelques éléments de réponse aux questions que chacun est tenté de se poser naturellement à leur sujet : pourquoi, où, comment... ces villes nouvelles ?

(Voir notre «dossier» pages 3 et 6.)

### LE TROTTOIR DE DEMAIN

La RATP a mis en place, dès 1963, des trottoirs roulants à vitesse constante et elle a lancé fin 1966 l'étude des accélérateurs de piétons. Ces systèmes — qui se placent dans le «créneau» des transports hectométriques continus — permettent des vitesses plus élevées.

La Régie développe le système TRAX — trottoir roulant accéléré — qui comporte une zone d'entrée où les piétons montent à 3 km/h et sont accélérés, une zone à grande vitesse constante de 12 km/h et une zone de sortie où les piétons sont ralentis et sortent à 3 km/h.

Un prototype comportant un trottoir aller et un trottoir retour est en cours d'essais. Il sera complété par des mains courantes à vitesse variable au 2<sup>e</sup> trimestre 1977.

Il est prévu d'installer ensuite ce prototype dans un couloir du métro pour connaître les réactions du



# LE POINT...

Les efforts de la Régie pour améliorer la qualité du service qu'elle assure et le confort de sa clientèle se poursuivent.

Parallèlement à l'augmentation du nombre des escaliers mécaniques et à l'amélioration des conditions climatiques ambiantes dans les stations, a été entreprise une action importante consistant en la rénovation des stations anciennes avec pour principal souci le mieux-être des voyageurs durant leur séjour dans le métro.

S'attacher à créer les conditions d'une certaine qualité de la vie dans le métro et à rendre le cadre du transport plus chaleureux et plus accueillant conduit naturellement la Régie à prendre en considération les aspirations d'un public qui montre qu'il est de plus en plus concerné par tout ce qui touche au métro et à son univers.

R. Bernard, Chef du service de l'entretien des bâtiments, des accès et des ouvrages d'art.

## ...SUR LA RENOVATION DES STATIONS

Mises en service à partir de 1900, les stations du métro urbain ont, pour la plupart, plus d'un demi-siècle. Elles se caractérisaient à l'origine par la très forte unité qu'établissait entre elles le carrelage blanc de leur décoration.

### arc-en-ciel en sous-sol

Motivée par un souci de mettre davantage en valeur les affiches publicitaires et d'améliorer ainsi leur rentabilité, l'idée d'une modernisation était apparue dès le lendemain de la Seconde Guerre mondiale. Les rénovations, réalisées dans ce but entre 1959 et 1965, reflétaient toujours un souci d'unité. Le parti décoratif adopté consistait en l'habillage des piliers et des parois des quais par un lambrissage métallique. Soixante-treize stations furent ainsi «carrossées» mais l'expérience ne fut pas généralisée en

Mouton-Duvernet qui fit office de station pilote. Elle comportait les innovations suivantes :

- l'utilisation de carreaux jaune orangé (2,20 m de hauteur),
- le recours à un éclairage concentré sur la bordure des quais et sur les panneaux publicitaires, la voûte restant dans l'ombre.

Vingt-cinq à trente stations furent ensuite rénovées suivant ces données.

### en vertu de grands principes

A partir de 1973, on a souhaité changer et abandonner une rénovation conjoncturelle qui s'effectuait en fonction des urgences et des idées à la mode. C'est pour définir une véritable politique fixant des principes fondamentaux applicables à tous les projets que fut créé un groupe de travail composé d'architectes, de décorateurs et d'un sociologue extérieurs à la RATP, ainsi que des experts de la Régie.

Ce groupe de travail a dégagé les lignes forces suivantes :

- conserver autant que possible



Atelier photographique RATP - Thibaut

### palette pour vapeur de sodium

Le désir de variété exprimé par le public exigeait de recourir à une gamme de couleurs assez large. Celle-ci ne pouvait, cependant, être trop riche. L'utilisation de carreaux de couleur soulève en effet deux difficultés :

En outre, une ligne entière, voire plusieurs de la même couleur, auraient pu engendrer une certaine monotonie pour le voyageur, sans parler du problème qu'auraient posé pour la RATP les stations déjà refaites.

L'idée a donc été abandonnée et l'on a préféré favoriser la variété en donnant l'impression que toutes les stations d'une même ligne sont différentes, une certaine homogénéité demeurant grâce aux voûtes blanches et à un «design» commun.

### qui privilégier ?

Les éléments caractéristiques de cette rénovation ainsi définis, encore fallait-il savoir par quelles stations commencer, quel ordre suivre, en fonction de quelles priorités ?

En vue de coordonner véritablement cette modernisation avec les programmes de travaux déjà en route, on a réuni toutes les catégories de personnes susceptibles d'être intéressées (électriciens, gens des travaux neufs, etc.).

Parallèlement on a dégagé 3 éléments dont il devait être tenu compte de façon essentielle : le trafic, l'état, l'environnement de ces stations.

En fonction de ces 4 critères, on a établi un classement indicatif à partir duquel on désignera chaque année - selon les possibilités budgétaires - environ 15 stations.

Un parfait exemple de coordination entre ces éléments prioritaires sera donné par les stations du métro urbain assurant la jonction avec le RER à Châtelet et Gare de Lyon. Elles seront achevées en 1977 lors de l'entrée en service du tronçon central du métro régional.

Elaborées en étroite collaboration avec les équipes qui ont conçu les stations du RER, elles sont aménagées tout particulièrement dans le souci d'éviter aux voyageurs l'impression d'une rupture entre les deux modes de transport.

C'est dans le même souci d'éviter une impression de rupture entre la surface et les quais que la rénovation des stations de l'ensemble du réseau sera également l'occasion d'étendre peu à peu l'utilisation de la couleur aux accès, aux salles des recettes et aux couloirs. C'est actuellement le cas à Pont-Neuf qui sert de terrain d'expérience dans un domaine où rien de définitif n'est encore arrêté.

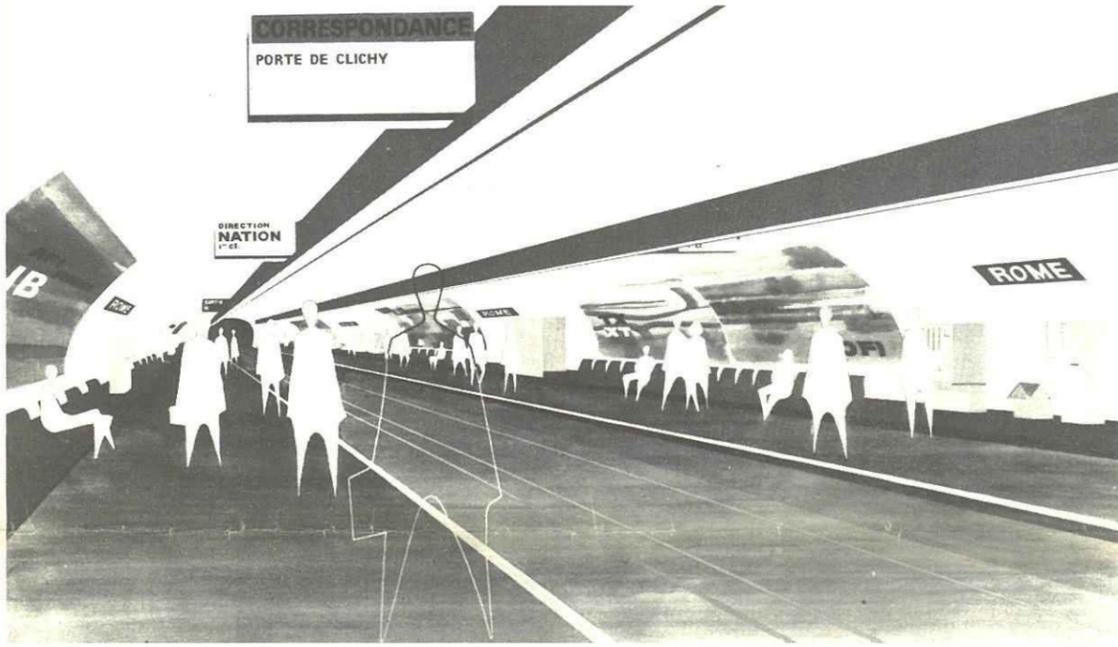
### des stations vivantes

Cependant la Régie n'est pas uniquement soucieuse d'améliorer les conditions techniques et physiques du transport; elle s'attache également à accroître la qualité de la vie sur ses réseaux et à parfaire ce que les spécialistes nomment le «vécu du transport».

L'implantation de commerces et de services, l'aménagement de vitrines et d'expositions permanentes (Louvre, Champs-Élysées-Clemenceau, Montparnasse-Bienvenue) ainsi que certaines opérations ponctuelles (expositions d'art contemporain à la station Saint-Augustin, démonstrations de judo à Auber) contribuent à l'animation des stations et sont susceptibles de créer un certain «confort psychologique» apprécié des voyageurs.

La Régie, qui entend poursuivre et renforcer une politique qui vise essentiellement à intégrer les aspirations du public, poursuit l'étude d'autres projets d'animation (vitrines reprenant les thèmes d'exposition du Muséum d'Histoire Naturelle à Jussieu, évocation du Centre National d'Art Contemporain Georges Pompidou à Rambuteau par exemple).

C'est ainsi que dès sa mise en service au mois de mai prochain, la nouvelle station St-Denis Basilique fera une large part dans son parti décoratif à l'évocation de la prestigieuse basilique royale.



Atelier photographique RATP - Thibaut



l'aspect actuel de la voûte, c'est-à-dire le blanc bien ancré dans l'esprit des voyageurs, et le mettre en valeur par un éclairage approprié; - installer une banquette de couleur qui forme un socle tout le long de la station, regroupe le mobilier et assure une liaison entre les différents éléments de celle-ci; la même ligne de couleur se retrouvant au niveau du bandeau lumineux; - établir une certaine cohérence dans le mobilier.

Ce parti architectural adopté par la RATP a été soumis une première fois au public lors d'un test sur photomontage. Ce test a montré que le choix retenu était bien accepté et qu'il représentait un net progrès par rapport à la majorité des stations de l'époque. Il a également fait apparaître entre autres choses une très forte exigence de diversité de la part des personnes interrogées.

Tenant compte des modifications de détail souhaitées, trois premières stations - Pont-Neuf, Ledru-Rollin, Voltaire - furent ensuite rénovées. Elles permirent la réalisation de tests en situation réelle laissant appréhender de façon plus juste l'ensemble des éléments.

A ce niveau de l'enquête, le projet a été jugé accueillant par 93 % des personnes et sa généralisation souhaitée par 94 % d'entre elles.

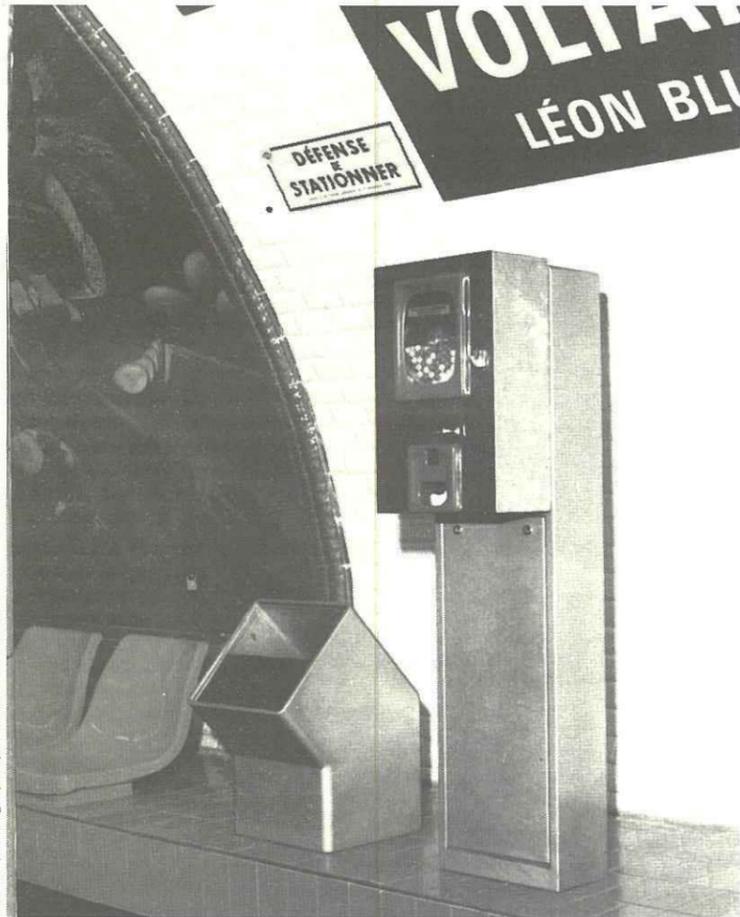
- au bout de quelque temps il n'est plus possible de retrouver des teintes parfaitement identiques. Les nécessités du réassortiment exigent donc un stockage important de chaque couleur, limitant quelque peu l'éventail des coloris;

- mais surtout la lumière jaune projetée par l'éclairage à la vapeur de sodium haute pression, modifie la perception des couleurs réelles. La gamme des teintes supportant sans déformation dommageable ce type d'éclairage est restreinte.

Dans ces conditions, 6 couleurs ont pour l'instant été retenues : 1 jaune orangé, 1 marron-beige, 1 vert jardin, 1 rouge tomate, 1 bleu clair et sans doute 1 bleu moyen.

### une pour toutes ou toutes pour une ?

On s'est alors demandé comment couvrir l'ensemble du réseau avec cette gamme. Allait-on donner une couleur à chaque ligne? Cela supposait l'utilisation d'au moins 15 coloris ce qui n'était guère possible, comme nous l'avons vu, dans les conditions techniques actuelles.



Atelier photographique RATP - Thibaut

raison des inconvénients qu'elle présentait (esthétique discutable, réduction du volume des stations, difficulté de nettoyage et de surveillance du gros œuvre, etc.).

Rompant avec le principe de l'unité, quelques actions de rénovation ponctuelles furent par la suite réalisées, notamment à Franklin-Roosevelt (produit verrier) et à Opéra, ligne 3 (acier inoxydable).

La station Louvre, quant à elle, donna lieu à une opération de prestige, à caractère culturel, quelque peu exceptionnelle.

### recopier ou créer

Cependant, devant la nécessité d'une action plus systématique, rendue indispensable par la dégradation d'un certain nombre de stations, il a fallu, vers 1970, opérer un choix :

- soit refaire exactement ce qui existait,
- soit profiter de la réfection pour améliorer et rajeunir ces stations.

C'est cette dernière solution que l'on retint pour le remaniement de

# DOSSIER

Paris était trop riche, la capitale de la France craquait de partout, la ceinture des périphériques n'était déjà plus qu'un collier, les banlieues jouaient aux poupées russes, la concentration devenait insupportable...

Pour sa part, en mai 1975, le préfet de la région parisienne résumait ainsi le sentiment quasi général de ses 10 millions d'habitants:

« La croissance incontrôlée de Paris ouvrait les perspectives les plus sombres pour la région parisienne où la vie devenait de plus en plus difficile. L'explosion démographique conduisait à une congestion du centre de la capitale où sont regroupées toutes les activités, tandis que l'extension d'une banlieue informe absorbait les derniers espaces libres ».

## CINQ VILLES NOUVELLES EN REGION PARISIENNE

ni tache  
d'huile  
ni blocage

Or les calculs laissaient prévoir que, même compte tenu du fait que les villes du bassin parisien et les métropoles d'équilibre allaient doubler, tripler pour certaines, il n'y aurait plus, dans trente ans, 10 mais 13 à 14 millions d'habitants en région parisienne.

Les nouveaux venus auraient pu continuer à s'installer tant bien que mal. Ainsi se serait étendue « en tache d'huile » une banlieue de logements disparates qui aurait fait, cette fois-ci, définitivement disparaître de la ville toute présence de la nature et obligé les habitants à aller chercher très loin de leur domicile, emplois, grands magasins, écoles, lieu de culture... L'ordonnance même de la ville de Paris et de la région aurait été peu à peu totalement bouleversée.

Né vers le début des années soixante, le malaise créé par une séparation totale entre les lieux de travail et d'habitation provoquant l'apparition de véritables cités dortoirs, n'aurait fait que croître.

Pas plus vraisemblable n'apparaissait la solution envisagée naguère, qui consistait à ceinturer l'agglomération parisienne et à interdire toute construction au-delà.

Elle conduisait à un «bourrage» total des espaces déjà construits et n'aurait pas empêché dans un

second temps que des constructions anarchiques n'apparaissent en dehors des limites imposées.

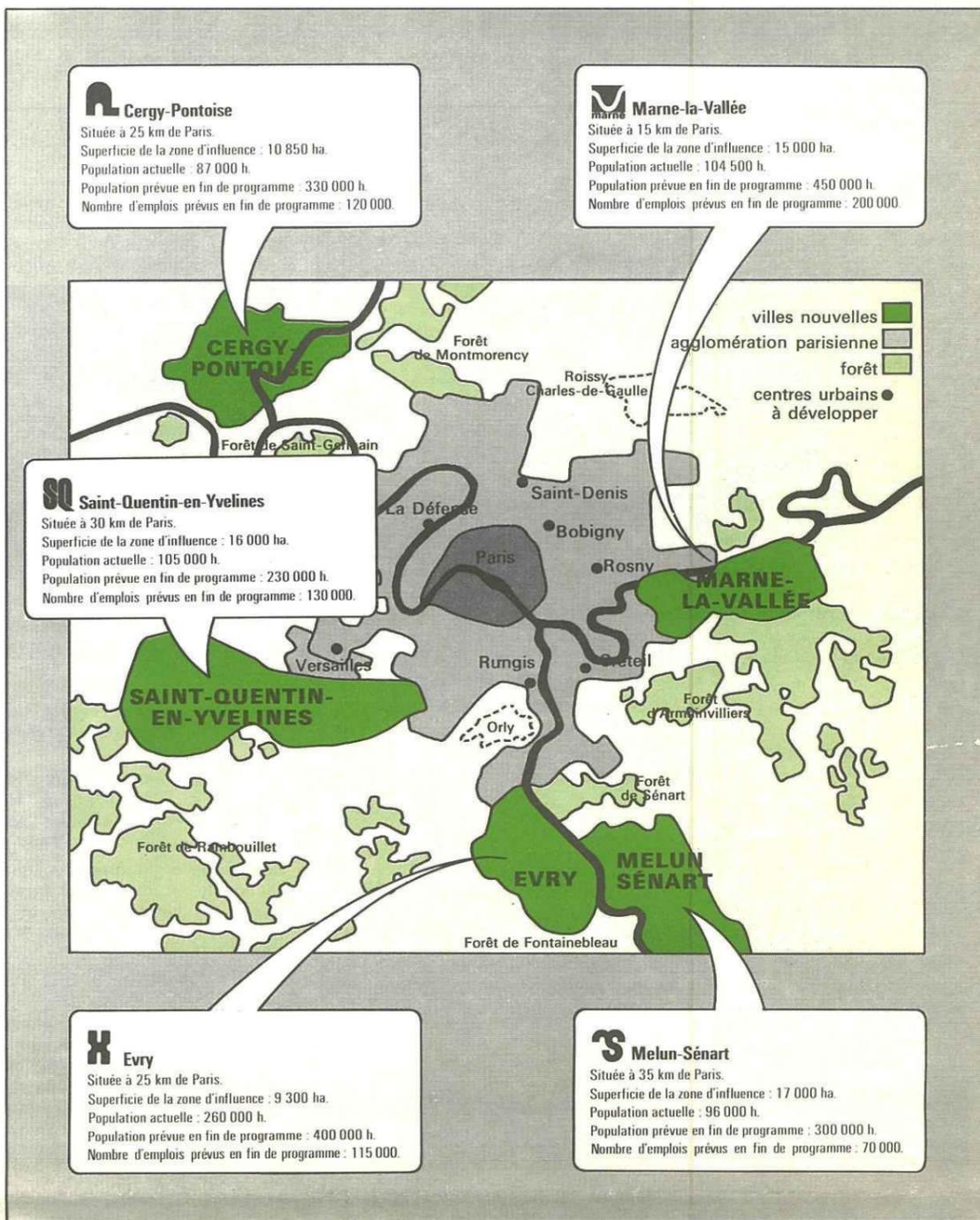
A l'évidence il fallait donc reprendre en main l'expansion de l'agglomération, non pour la bloquer, mais pour l'organiser, la contrôler, la canaliser afin d'offrir à ses habitants un cadre de vie rationnel et humain.

C'est pour remplir cette mission que fut créé en 1961 le District de la région parisienne. C'est en 1965 qu'il fit vraiment parler de lui en publiant un «schéma directeur d'aménagement et d'urbanisme de la région parisienne», véritable charte de l'urbanisme nouveau en France.

### ordonnance... pour une boulimie

Les objectifs de ce «schéma directeur», publié en 1965, révisé en 1969, sont très précis; il s'agit notamment de :

- rappeler la proche banlieue autour de nouveaux centres capables de la revivifier;
- relayer ceux-ci par des centres urbains plus éloignés et plus importants : les villes nouvelles;
- maintenir entre elles des coupures vertes;
- restituer à Paris son rôle de centre historique, politique, intellectuel, national et international, privilégié.



Ce plan introduit pour la première fois en France l'idée de **villes nouvelles** liée à une volonté d'aménagement régional. Il définit ces villes nouvelles comme de grandes villes. Bâties sur des espaces de 7 000 à 15 000 hectares, elles pourront accueillir chacune 300 000 à 400 000 habitants, à une distance de Paris variant selon les cas de 10 à 35 km et devront offrir un nombre d'emplois répondant au besoin de leur population.

Pour endiguer le phénomène classique de convergence vers le centre de Paris elles sont, en outre, implantées au nord et au sud de Paris selon des axes parallèles à l'axe principal de la région parisienne que représente la Seine depuis Meaux et Melun jusqu'à la mer.

● Pourquoi si grandes? Ne fallait-il pas concevoir des villes nouvelles plus petites, mais plus nombreuses, d'un urbanisme beaucoup moins lourd?

L'expérience britannique des «new towns» du grand Londres (plan Abercrombie de 1944) a montré que de petites villes nouvelles n'attirent pas volontiers les implantations de bureaux et que l'emploi n'y est pas assez diversifié, tandis que nombre d'équipements ne trouvent pas une clientèle suffisante.

● Pourquoi si près? Ne convenait-il pas alors de mieux utiliser les villes existantes à la périphérie du bassin parisien? Ce qu'il ne faut pas oublier c'est que dans le même temps où les villes nouvelles vont se développer, les métropoles d'équilibre et les principales villes du bassin parisien doivent presque tripler leur population et ne sont donc pas négligées. Il ne faut pas oublier non plus que leur développement exclusif n'aurait en rien réglé les problèmes intérieurs à la région parisienne.

cadre du marché du travail de l'agglomération parisienne et sont, à ce titre, perçues par les chefs d'entreprise non comme l'occasion d'un desserrement de la région parisienne, mais d'une installation en province.

En conclusion, on a pu dire que pour endiguer la boulimie de Paris, seules des villes nouvelles importantes, proches de la capitale, susceptibles d'accueillir non seulement plusieurs centaines de milliers d'habitants, mais aussi des emplois de toute nature et une gamme d'équipements de niveau supérieur, pouvaient offrir aux habitants de la région une alternative au rôle exclusif du centre parisien.

C'est la mise en application de ce raisonnement qui a abouti à la naissance d'Evry, de Cergy-Pontoise, de Melun-Sénart, de Saint-Quentin-en-Yvelines et de Marne-la-Vallée.

### sous la boue, l'an 2000

Cinq ans après leur démarrage effectif, ces villes nouvelles, critiquées, encensées, objet de sollicitude ou remises en question, sont

Evry 1 : « Les Miroirs »



aujourd'hui en pleine crise de croissance. Le visiteur non averti risque en effet d'être assez décontenancé. Au premier coup d'œil l'image de marque des villes nouvelles lui apparaîtra certainement tachée de beaucoup de boue.

Par ailleurs, à Evry notamment, la vision des chantiers disséminés sur une surface presque égale à celle du Paris intra-muros ne facilite assurément pas la compréhension de ce que cette ville devra être en l'an 2000.

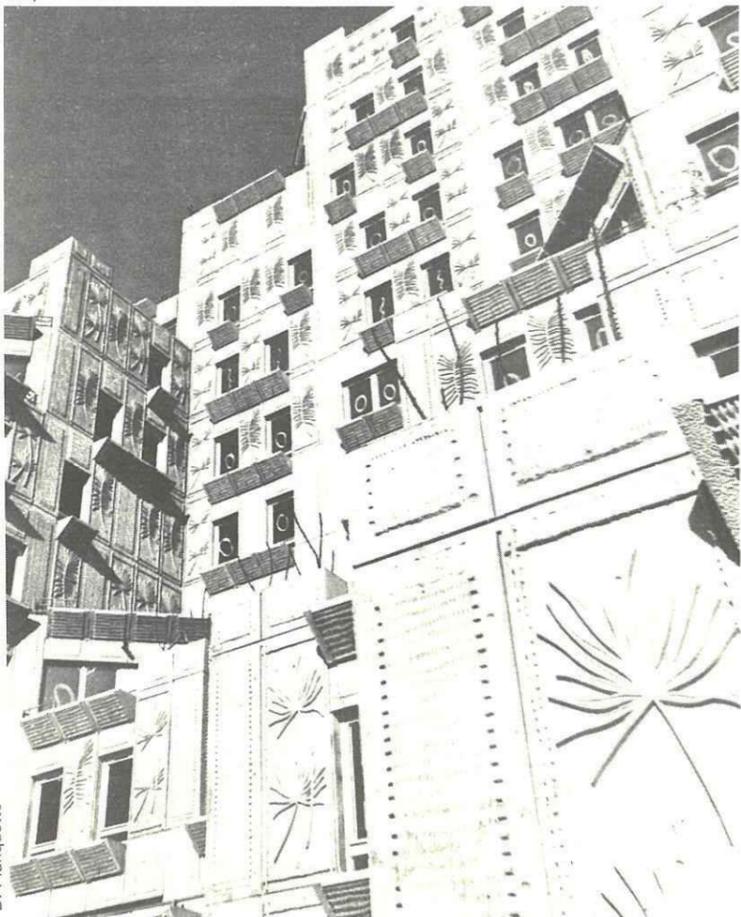
C'est là qu'est le grand pari des bâtisseurs des villes nouvelles : réaliser dès aujourd'hui les premiers éléments d'un ensemble urbain conçu pour satisfaire les besoins de 400 000 citoyens de la fin du siècle.

Les difficultés économiques actuelles ne facilitent pas le gain de ce pari en rendant plus difficile que prévu la réalisation de la grande idée qui est à la base de ces villes nouvelles : marier l'emploi et l'habitat.

Difficile n'est peut-être pas le terme exact. La réaction des dirigeants et des salariés des entreprises déjà installées est en effet souvent plus que favorable. Mais,

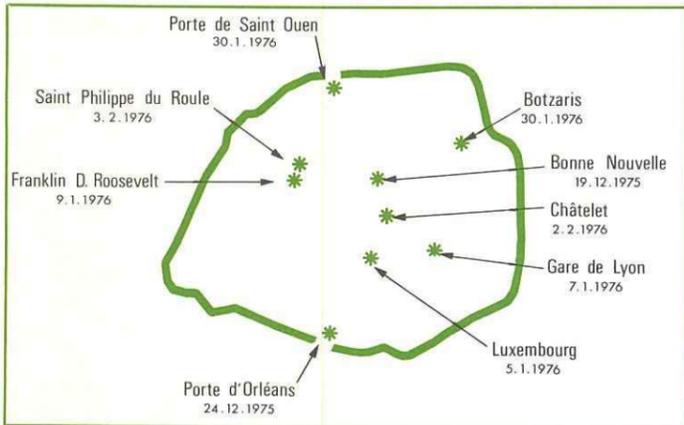
suite p. 6

Evry 1 : détail.



## quoi de neuf dans le métro ?

### Mise en service d'escaliers mécaniques



### Nouvelles méthodes d'exploitation

La mise en service d'appareils distributeurs pour agents receveurs (ADAR) se poursuit sur le réseau urbain.

**Ligne 5 :** Église de Pantin, Porte de Pantin, Quai de la Rapée, Jacques Bonsergent, Laumière, Ourcq, Campo-Formio, Breguet-Sabin, Bastille, Saint-Marcel.

**Ligne 6 :** Chevaleret, Glacière, Saint-Jacques, Edgar Quinet, Corvisart, Daumesnil, Raspail, Kléber, Passy, Picpus.

**Ligne 7 :** Place d'Italie.

**Ligne 7 bis :** Place des Fêtes.

**Ligne 8 :** Bastille.

**Ligne 10 :** Mabillon, Cardinal Lemoine, Jussieu, Église d'Auteuil, La Motte-Picquet-Grenelle.

**Ligne 11 :** Mairie des Lilas, Télégraphe, Arts et Métiers.

**Ligne 14 :** Plaisance, Porte de Vanves, Gaité, Pernety.

Le jeudi 8 janvier, une machine « automaticket », équipée en libre service, est mise à la disposition des voyageurs à la station Dugommier.

### Mise en service de trains modernes



Atelier photographique RATP - Thibaut

Entre le 1<sup>er</sup> juillet 1974, date du commencement de la modernisation du matériel de la ligne 6, et le 31 décembre 1975, 759 voitures nouvelles ont été mises en service sur le réseau du métro urbain : ceci correspond à un rythme de renouvellement d'environ 20% du parc en 18 mois.

Commencée en juillet 1973, la première phase de l'équipement de la ligne 9 « Pont de Sèvres - Mairie de Montreuil » en matériel fer moderne, s'est achevée en janvier. 54 trains MF 67 y circulent actuellement.

Équipés du nouveau système de pilotage automatique, deux trains MP 73 ont été mis en service sur la ligne 11 « Châtelet - Mairie des Lilas » respectivement les 19 et 22 janvier.

## quai à quai

Mode de transport insolite dans le sous-sol parisien, ce voilier au nom prestigieux « Pen Duick 600 », solidement amarré sur un quai (de la station La Défense) a côtoyé du 16 au 26 janvier, les rames du RER, à l'occasion du XV<sup>e</sup> Salon international de la navigation.



Atelier photographique RATP - Thibaut

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

### Couloirs de circulation

Mise en service, le 2 janvier 1976, d'un couloir :  
 — boulevard de Rochechouart (côté place Clichy) et boulevard de Clichy dans les deux directions, à Paris;  
 — à Saint-Ouen, avenue Michelet;



Atelier photographique RATP - Roy

— le 23 janvier, avenue Gambetta à Paris, à contresens de la circulation générale,  
 — le 9 février, boulevard des Batignolles et boulevard de Rochechouart (côté Magenta).

### Divers

Une ligne 136 B « Porte de Saint-Cloud - Meudon-la-Forêt » dessert le grand ensemble de Meudon-la-Forêt depuis le 2 février 1976.

Cette ligne emprunte entre Paris (Porte de Saint-Cloud) et le Carrefour du Tapis-Vert à Meudon, l'itinéraire de l'ancienne ligne 136 (Porte de Saint-Cloud - Clamart-Cité de la Plaine) désormais exploitée sous l'indice 136 A.

La desserte du grand ensemble de Meudon est assurée par une boucle empruntant, à partir du Carrefour du Tapis Vert, les avenues Robert-Schumann et de Villacoublay. La route de la Garenne, les avenues du Maréchal-de-Lattre-de-Tassigny, de Celle, du Général-de-Gaulle et la rue du Tronchet.

Depuis le 9 février 1976, la ligne d'autobus n° 285 « Porte d'Italie-Savigny-sur-Orge » est exploitée sous trois indices distincts :

- 285 A : Porte d'Italie - Savigny-sur-Orge (Les Marguerites)
- 285 B : Porte d'Italie - Savigny-sur-Orge (Place de la République).

et

- 285 C : Porte d'Italie - Chilly-Mazarin (Place de la Libération).

Ce dernier service, créé à titre d'essai, assure la desserte des communes de Morangis (quartier de la Cour de France et zones industrielles) de Chilly-Mazarin.

La ligne 285 C fonctionne du lundi au samedi, le service étant assuré sur la totalité du parcours aux heures de pointe, entre Rungis (Porte de Thiais) et Chilly-Mazarin (Place de la Libération) aux heures creuses.

### Renforcement des lignes

Les premiers des 70 autobus commandés au titre du plan de relance pour 1975 sont livrés début février et affectés en priorité au renforcement des lignes les plus chargées du réseau de Paris.

### Nouveau terminus

Mise en service du nouveau terminus « Porte de Saint-Cloud » avec les lignes 52 et 72.

## le funiculaire de Montmartre

Dans notre dernier « Gros Plan » (n° 19), il n'a pas été fait mention de la participation du service RA à la rénovation du funiculaire de Montmartre. Nous voudrions réparer cette omission bien involontaire en précisant que le service de l'atelier central a contribué, de façon non négligeable, à la remise en état du funiculaire, puisqu'il a procédé à la fabrication d'arbres de transmission, à l'adaptation de pignons et à l'usinage de pièces destinées aux dispositifs de freinage et à la mise à niveau des voies.

## 1975 : trafic en hausse

Le nombre de voyages effectués sur l'ensemble des réseaux de la RATP s'est élevé en 1975 à 1762 millions, ce qui fait apparaître un accroissement global de 77 millions, soit 4,6%, par rapport à l'année 1974.

La répartition de ce trafic est la suivante (en millions de voyages) :

	1975	1974
1. métro urbain	1054,2	1044
2. métro régional	130,5	127,6
3. autobus.	577,5	513,3

Le métro urbain confirme donc la reprise déjà amorcée l'année précédente (+ 1%), le nombre des voyageurs entrants étant certains jours supérieur à 4 millions.

Le métro régional est en nette progression, essentiellement sur la ligne de St-Germain-en-Laye (+ 3,5%) et sur la ligne de Sceaux (+ 3%). Les résultats de la ligne de Boissy-St-Léger sont un peu moins favorables, puisqu'ils traduisent une baisse de trafic de l'ordre de 1,6%.

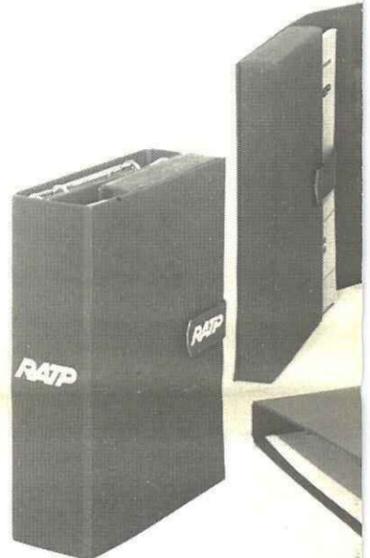
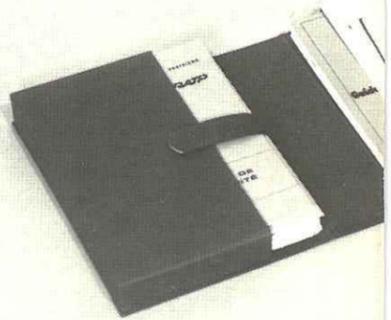
C'est surtout sur le réseau routier qui a continué sa progression au cours du premier semestre et qui a ensuite bénéficié, avec la création de la carte orange, d'un apport croissant de voyageurs, que l'amélioration est la plus importante. Au total, le trafic de ce réseau a augmenté de 12,5%, à raison de 21,5% pour les lignes de Paris et de 7,5% pour les lignes de banlieue.

## le "quid" c

Comment améliorer l'accueil des nouveaux arrivants ? Comment leur donner l'information sur l'entreprise. A cette « question » de la direction du personnel a été remis à tous les nouveaux arrivants.

Ce dossier comprend trois volets : le guide de l'accueil et le guide de l'agent.

Le livret d'accueil offre une présentation de l'entreprise, ses missions, ses activités, ses services, et permet au nouvel embauché de se familiariser plus rapidement.



Atelier photographique RATP - Thibaut

Le guide de l'agent se propose d'apporter des conseils concrets — professionnels ou personnels — dans des domaines aussi variés que le logement, le Comité d'entreprise, les congés, les prestations sociales, l'aide sociale, etc. Ce guide qui permettra une mise à jour régulière au long de la carrière de l'agent.

Quant aux agents actuellement en affectation, ils ont reçu de l'entreprise une connaissance de leur rôle, en revêtue de livrets d'accueil, rassemblés dans le guide de l'agent sous le titre « M. ». C'est pourquoi ce guide, présenté et diffusé à l'ensemble des agents.

## M.



Cliché Rodriguez

Le dernier film de Joseph Losey « M. », qui traite de la poursuite d'un insaisissable rêve par un homme qui a traversé le Paris trouble et tragique s'achèvera par la grande rafale d'un grand voyage.

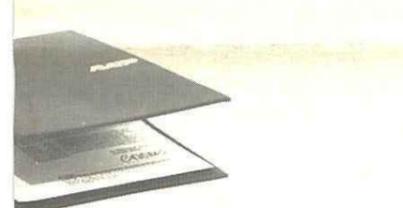
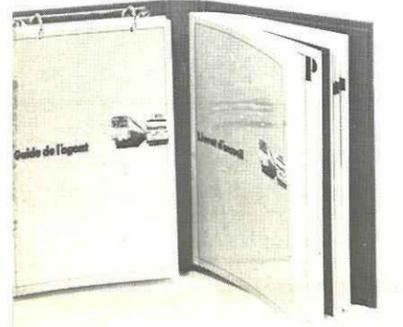
Dans l'univers très personnel de Louis M. Klein, un homme désespéré, à la limite de la folie traditionnelle de « flic » et de truand.

# N O U V E A U

# N O U V E A U

## la Régie

aux agents à la RATP? Par une meilleur service, le service «Études et communication» un dossier d'accueil qui sera désormais fascicules réglementaires, le livret générale de l'entreprise : son environnement organisation... Il permettra au nouvel agent avec l'entreprise.



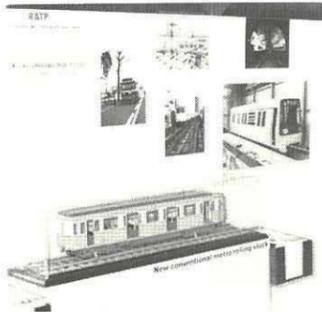
ter des réponses claires aux problèmes que l'agent est susceptible de rencontrer la représentation du personnel, les, la Caisse de coordination aux assurés se compose de fiches amovibles ; ainsi conservera-t-il son actualité tout ité, s'ils ont déjà en leur possession les ée à la Régie, si leur expérience leur a n sans doute supérieure aux aperçus e, les renseignements d'ordre pratique de nature à rendre d'utiles services à ous forme de classeur, sera prochainement activité.

## lein



«Klein» retrace l'histoire d'un antiquaire homonyme israéliite Robert Klein, actif l'occupation. Cette enquête étrange du «Vel-d'Hiv», ultime étape avant le Alain Delon campe, dans le rôle de de la folie, très différent de ses emplois

## 20.000 lieues sur les mers



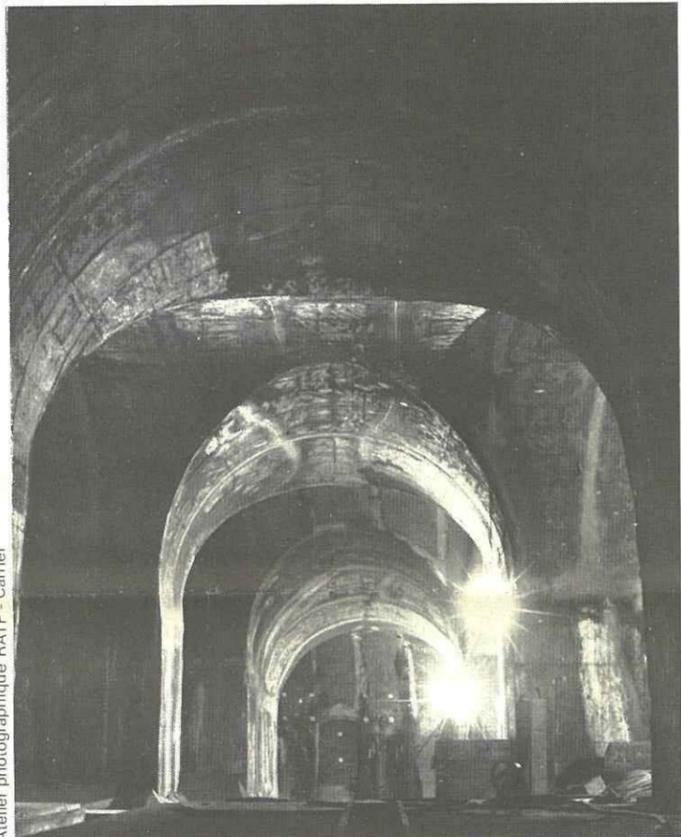
Alexandrie, Koweït, Bahrein, Aden... ont été durant quelques heures les principales escales du paquebot «L'Île de Beauté», en croisière durant quatre semaines au Moyen-Orient. A son bord, une exposition itinérante RATP-SOFRETU avec photographies de chantiers, de matériel roulant et une maquette du MF 67 a contribué au rayonnement international des réalisations de la Régie.

## le point sur les travaux

### Section «Auber-Nation»

Entre «Bourse» et «Châtelet» les deux voies sont posées, réglées et bétonnées.

### Station «Châtelet»



Atelier photographique RATP - Carrière

Les travaux de construction du gros œuvre des ouvrages en arrière-gare de la station «Châtelet», amorce du prolongement de la ligne de Sceaux vers la gare du Nord, ont été entrepris fin janvier.

### Station «Luxembourg»

Les travaux de gros œuvre pour le poste de redressement et le poste éclairage-force ont commencé le 5 janvier.

### Ligne n° 13

La pose de voie est terminée sur le prolongement de la ligne 13 de «Carrefour Pleyel» à «Saint-Denis Basilique».

### Ligne n° 10

Dans le cadre du prolongement de la ligne «Gare d'Orléans-Austerlitz - Porte d'Auteuil» l'exécution de deux puits de reconnaissance et d'essais est entreprise au cours du mois de janvier.

### Ligne n° 14

Entre «Malakoff-Plateau de Vanves» et «Châtillon 1», la plateforme du parc de voie a été remise au service de la voie à la fin du mois de décembre. Au cours du mois de janvier a débuté la pose de voie.

### Section «Luxembourg-Châtelet»

Entre le quai du Marché-Neuf et la station «Châtelet» les voûtes des deux tunnels sont terminées.



Atelier photographique RATP - Carrière

## livre d'or



Carrière

Le Maréchal Koutakhov, Commandant en chef des forces aériennes soviétiques, visite, à la tête d'une délégation militaire soviétique, le PCC et effectue un parcours sur les réseaux urbain et régional.



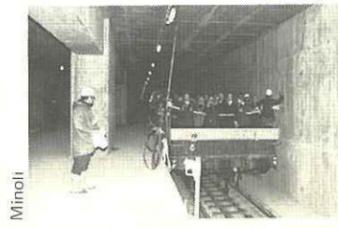
Carrière

M. Gonzalves Ferreria Filho, Vice-gouverneur de l'État de São Paulo (Brésil), après une visite du PCC, parcourt le 31 décembre 1975 les lignes 7 et 1 ainsi que le métro régional.



Minoli

M. Van Zyl, Conseiller municipal de Johannesburg (Afrique du Sud), chargé des problèmes de transports urbains, visite les installations les plus modernes du métro (urbain et régional) ainsi que le chantier de Châtelet.



Minoli

Arrivés à bord d'un train spécial en provenance d'«Auber», les journalistes de la presse parisienne et technique ont visité le 12 février, la station Châtelet-Les Halles.



Jouno

80 stagiaires de l'Union internationale des chemins de fer (U.I.C.) se font présenter, le 18 février la fouille de Châtelet, le PCC, le matériel moderne des lignes 7 et 6 ainsi que le RER.



Barinet

M. Kenneth Robinson, Président du London Transport visite le 26 février les chantiers de la station Châtelet, les installations les plus modernes du RER ainsi que le PCC du métro urbain.

## 346.14.14 la RATP à votre service

Répondant, depuis le 3 novembre 1975, aux demandes de renseignements des voyageurs (voir «Entre les lignes» novembre-décembre 1975), le centre d'information téléphonique (CIT) a enregistré au cours des trois premiers mois de son fonctionnement, un accroissement sensible du nombre des appels, confirmé par les résultats obtenus en janvier voisins des 1000 appels quotidiens.

Qui téléphone? Par quel moyen les voyageurs ont-ils appris l'existence du CIT? Une enquête récente apporte une première réponse à ces questions.

SEXES		Loisirs		28%
Femmes	55%	Affaires		27%
Hommes	45%	Courses		7%
		Scolaires		1%
AGE		NOTORIÉTÉ		
Moins de 20	8%	Presse		23%
De 20 à 35	36%	Télévision		20%
De 35 à 50	33%	Affiches-réseaux		15%
Plus de 50	20%	Potelets		10%
Sans réponse	3%	Annuaire		10%
		Radio		6%
		PTT (n° 12)		4%
MOTIF DU DÉPLACEMENT		Dépliants		4%
Travail	37%	Standard RATP		1%
		ne se souviennent plus		7%

62% des questions posées concernent le réseau d'autobus, 25% le métro et le RER. Elles ont pour objet, principalement les trajets (44%) et les horaires (20%).

Rappelons que si le 346.14.14 est le numéro d'appel public, les agents de la Régie peuvent appeler le CIT en composant le 44 15



# CINQ VILLES NOUVELLES

suite de la p. 3

en freinant d'une façon générale la création d'emplois nouveaux et la mobilité des entreprises, le ralentissement de l'économie rend beaucoup plus lent le gain de ce pari. La phase la plus délicate pour ces villes nouvelles est le décollage. Emplois et population s'attirant réciproquement, il faut que l'un ou l'autre commence à apparaître pour qu'un processus d'attraction en boule de neige s'enclenche.

## décoller... grâce à la route, au rail et à l'autobus

C'est pourquoi, aujourd'hui plus que jamais, la qualité de la desserte en transports individuels (réseau routier) et collectifs apparaît comme un élément essentiel du succès de ces villes nouvelles.

Ils doivent en effet répondre aux besoins des habitants d'entretenir des relations fréquentes avec la capitale et constituent un élément d'attraction indispensable pour l'apparition des activités créatrices d'emplois.

Cela est surtout vrai pour les transports en commun, et c'est dans ce domaine que l'on peut exprimer aujourd'hui quelques regrets. Les villes nouvelles offrent en effet la possibilité de rechercher un développement coordonné et cohérent des réseaux de transport et de l'urbanisation.

Or, les liaisons de transport en commun (SNCF-RATP) avec la capitale ou les autres agglomérations ne sont apparues qu'après les premiers habitants qui ont ainsi joué le rôle de pionniers.

Il est regrettable que malgré les souhaits manifestés par la RATP et la SNCF, les transports en commun n'aient pas pu faire figure d'infrastructure essentielle comme cela leur était possible en cette occasion et comme ce fut le cas, par exemple, en Grande-Bretagne. Le pari aurait sans doute été gagné plus rapidement.

Les responsables de l'aménagement de ces villes nouvelles s'en rendent compte aujourd'hui et les choses évoluent tant sur le plan des liaisons externes qu'internes.



Cliché Ph. Thibaud

Evry 1 : Agora

Cergy-Pontoise : « Les Trois Fontaines »



Cliché Ph. Thibaud



Marne-la-Vallée : la gare des Yvris



Marne-la-Vallée

## liaisons externes : du puzzle... à l'interconnexion

D'un côté la région parisienne, des pôles d'activité divers (Roissy, Orly, Rungis, etc.), cinq villes nouvelles et Paris.

De l'autre, des lignes de banlieue SNCF, un métro régional, un métro urbain tendant tous les jours davantage à gagner la périphérie.

Enfin des études qui montrent, en France comme à l'étranger, que les liaisons par transport collectif entre centres urbains offrent le meilleur rapport qualitatif quand elles recourent à la voie ferrée.

Qu'elles soient en service, en cours d'achèvement ou de construction, les réalisations destinées à relier chacune des villes nouvelles aux centres de la région parisienne et à la capitale ont tenu compte de ces différentes données.

C'est en fonction de celles-ci :

- que l'on a construit la ligne SNCF, inaugurée le 4 décembre 1975, qui relie Paris à Evry;
- que l'on construit actuellement la branche est du RER en direction de Marne-la-Vallée : achèvement prévu pour la fin de 1977 du premier tronçon (Fontenay-Notre-Dame);
- qu'après l'abandon du projet d'aérotrotrain l'on a décidé la création d'une ligne SNCF reliant Cergy à Nanterre-Université, avant de recevoir les rames du RER «interconnecté»;
- et qu'enfin l'on améliore les lignes existantes en créant de nouvelles gares et en modifiant leur exploitation : c'est le cas pour les lignes reliant Paris à Saint-Quentin-en-Yvelines, Marne-la-Vallée et Melun-Sénart.

«Opérations au coup par coup» seront tentés de dire les esprits critiques. Paris semble rester l'élément essentiel puisqu'il s'agit à chaque fois de relier — le mieux possible, c'est entendu — chacune des villes nouvelles à la capitale.

Ils n'auraient pas tort si le projet s'arrêtait là. Mais le puzzle ne sera achevé et ne prendra son véritable sens que lorsqu'auront été mises en service les différentes interconnexions prévues entre les réseaux SNCF et RATP et organisés de véritables circuits intérieurs dans les villes nouvelles. A cette date seulement on pourra véritablement parler de transports au niveau régional. Les liaisons de banlieue à banlieue, de ville nouvelle à ville



Photo J.-B. Schwebig

Saint-Quentin-en-Yvelines



Photo D. Planquette

Evry 1 : vue d'ensemble

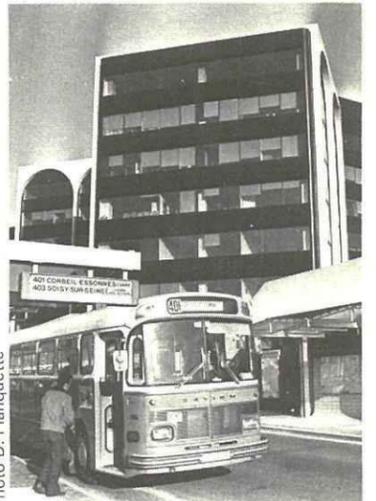


Photo D. Planquette

Evry : station d'autobus en site propre

Cependant, il faut éviter à tout prix que les réseaux de transport des villes nouvelles ne se limitent à un simple rabattement vers les gares SNCF et RER et facilitent uniquement l'évasion de la population vers Paris.

Il est indispensable de créer des circuits de transport collectif reflétant la vie indépendante de ces villes et favorisant leurs relations avec les communes environnantes.

## • Ville nouvelle par ville nouvelle, les solutions retenues.

Un constat pour commencer : pour leurs dessertes internes, elles ont toutes eu recours à l'autobus.

mière étape, la RATP contrôle l'exploitation de 5 lignes qui assurent la desserte des quartiers d'habitation d'Elancourt-Maurepas, de la zone industrielle de Trappes-Élancourt et réalisent les liaisons avec les 4 gares SNCF qui desservent la ville nouvelle.

Ce réseau ne constitue qu'une étape dans le développement des transports de Saint-Quentin-en-Yvelines dont l'urbanisation «éclatée» ne facilite pas une rentabilisation à court terme.

— Cergy-Pontoise : la Régie a réorganisé dans ses structures le réseau existant. Exploitées sous son contrôle depuis le 1<sup>er</sup> octobre, 6 lignes assurent maintenant des relations nouvelles entre les quar-

nouvelle pourront se faire sans rupture de charge, le plus souvent de façon directe et dans les autres cas par simple correspondance quai à quai : ce sera le cas bien sûr dans Paris-même à Châtelet, Gare du Nord, Gare de Lyon, mais aussi par exemple, à Nanterre où se conjugueront plusieurs lignes SNCF (vers Cergy, Gare Saint-Lazare ou Versailles) et le RER (vers Saint-Germain-en-Laye, Paris, Marne-la-Vallée ou Boissy-Saint-Léger).

## desserte interne : une véritable irrigation

Un des facteurs importants d'agrément des transports intérieurs de ces villes nouvelles est naturellement qu'ils soient capables d'assurer les meilleures conditions de rapidité et de confort au niveau des points de rupture, c'est-à-dire au niveau du passage des transports externes aux transports internes, du train à l'autobus et vice versa. Une véritable complémentarité entre chacun des deux types de transport est nécessaire à leur succès réciproque.

— Evry : pour obtenir une fréquentation des transports collectifs représentant environ 45 % des déplacements internes, le système retenu par cette ville préfigure l'autobus «bi-mode» circulant successivement en site propre (dans les zones denses) et sur voirie banalisée.

La création du réseau des transports de la région d'Evry proprement dit date du 20 mars 1975. Il se compose à l'heure actuelle de 4 lignes diamétrales reliant le centre d'Evry aux communes voisines. A ce réseau de base s'ajoute une navette reliant la gare au centre d'activités (Agora) et à la Préfecture. La fréquence des dessertes varie de 15 à 30 minutes. 2,5 km fonctionnent déjà en site propre. La RATP qui a participé étroitement à la mise au point du plan de transport de cette ville a créé ces cinq lignes et contrôle leur exploitation; le matériel et le personnel appartiennent à 7 transporteurs privés réunis au sein d'un groupement d'intérêt économique (GIE).

— Saint-Quentin-en-Yvelines : un plan élaboré lui aussi en collaboration avec la RATP est entré en vigueur, mais de façon partielle, en novembre 1975. Dans une pre-

tière d'habitation, les équipements, les zones d'activités de la ville et les communes environnantes.

— Marne-la-Vallée : c'est la ville nouvelle la plus proche de Paris. Elle se trouve en lisière du réseau autobus de banlieue. En attendant le RER il a été procédé à des extensions du réseau actuel qui a été complété par une liaison avec la gare de Chelles. De plus, la Régie contrôle l'exploitation de deux lignes privées. Une restructuration interviendra lors de l'entrée en service du RER, l'autobus retrouvant ainsi un rôle purement interne.

La desserte interne de ces villes nouvelles, dont l'extrême jeunesse pose des problèmes de rentabilité, a soulevé pour la Régie d'autres difficultés occasionnées, ici, par l'éloignement où elle se trouve de ses bases habituelles.

Le compromis réalisé grâce à l'affrètement est un choix conjoncturel dont les avantages et les inconvénients seront à comparer ultérieurement. Il a pour le moment le mérite de permettre à la RATP d'épauler toutes ces villes nouvelles dans la phase critique que représente leur décollage.



Cliché Ph. Thibaud





# CARNET



## DEPARTS A LA RETRAITE

NOVEMBRE 1975

### PERSONNEL

#### Service PA

- Mme BOURRAND Marcelle, ch. sect. pl
- MM. BROHAN Alexis, OP. pl
- TROUVE Georges, insp. adj.

#### Service P/CA

- M. FAIS Alfred, OO. pl

### DIRECTION FINANCIÈRE

#### Service EB

- Mmes BONY Monique, ch. div. 2<sup>e</sup> cat.
- GRUS Odette, empl. bur.

#### Service EC

- MM. FONTY Jean, ch. bur. HC
- VEDRENNE Robert, ch. gr. adm. HC

#### Service EG

- M. HENOCO Léonard, ch. bur. adj.

### RÉSEAU FERRÉ

#### Direction F

- M. BONIFACI François, OS.

#### Service FE

- MM. ACQUAVIVA François, conduct. pl
- CROSNIER Jacques, ch. équip. contr. pl

- Mme DAVID Roger, s. ch. sect.

- MM. ONNO Jacques, s. ch. ligne

- PIGER René, conduct. pl

- Mme PIGER Rolande, ch. surv.

- MM. POLI Antoine, surv. rec. pl

- RUFFIER Pierre, conduct. pl

- SUSINI Étienne, ag. contr. vol.

- VARIN Gilbert, ch. train

- Mme VITEL Suzanne, ch. surv.

#### Service FR

- MM. LESSMANN Salomon, surv. stand. atel.

- MORENO Pierre, OO. pl. mach.

### RÉSEAU ROUTIER

#### Service RC

- MM. BOUBET Pierre, mach. rec.
- CHIGNAC Lucien, rec. pl

#### Service RM

- MM. BENYAHIA Ali, mach. rec. pl
- BONVIN Camille, mach. rec. pl

- BOURDOULEIX René, mach. rec.

- CHASTANG Pierre, mach. rec. pl

- CLEMENTE Antoine, mach. rec. pl



Atelier photographique RATP - Roy

Tous les collaborateurs et collègues de M. Roudot, Directeur du réseau routier, n'ont pas manqué de venir lui témoigner leur chaleureuse amitié au cours d'une sympathique cérémonie, le 27 janvier dernier.

### RÉSEAU ROUTIER

#### Service RM

- MM. EMMANUELLI Antoine, mach. rec. pl

- FOUQUEREAU Daniel, mach. rec. pl

- GIRAUD André, mach. rec. pl

- LEMOINE Jean, contr. (lignes)

- MERCIER André, mach. rec. pl

- SOLER Roger, mach. rec. pl

#### Service RT

- MM. BLESCHET Roland, mach. rec. pl

- HILLAIRE Jacques, OP.

- LACOMBE Emile, OP. pl

### SERVICES TECHNIQUES

#### Service TS

- M. MICHAUX Étienne, ch. sect. pl adm.

## DÉCEMBRE 1975

### DIRECTION GÉNÉRALE

- M. JASMIN Gaston, OP. pl

### PERSONNEL

#### Service PA

- Mme BENION Janine, ag. adm. HC

- M. SUDROT Henri, huissier

### SERVICES JURIDIQUES

#### Service JC

- M. SALVA Louis, ch. bur. HC

### SERVICES D'APPROVISIONNEMENT

#### Service MA

- Mme GABET Georgette, empl. bur. ple

### RÉSEAU FERRÉ

#### Service FE

- MM. CABROL Albert, ch. surv. pl

- COUSIN Lucien, conduct.

- LUCCHINACCI Pierre, conduct.

- Mmes METIVIER Madeleine, ch. surv.

- MOREAU Lucienne, ch. stat.

- MM. PINSAUDT Louis, OQS. pl mont. visit.

- REMOND Emile, ch. surv. pl

- Mme VANDELLE Huguette, ch. surv.

#### Service FR

- M. LENGLET, OP. pl



Atelier photographique RATP - Minoli

Le 16 janvier marquait le départ en retraite de M. Gilbert-Dreyfus, médecin-chef. La réunion organisée en son honneur fut l'occasion pour chacun de ses collègues et amis de lui prodiguer félicitations et sympathie.

## DU COTE DES ASSOCIATIONS

### Les donneurs de sang à l'honneur

La traditionnelle remise de diplômes organisée chaque année par l'Association des Donneurs de Sang Bénévoles de la RATP a eu lieu le 31 janvier. (photo ci-contre).



Atelier photographique RATP - Roy

Au cours d'une sympathique cérémonie organisée le 12 décembre dernier dans les salons de l'Hôtel de Ville, M. Bernard Lafay, président du Conseil de Paris, a remis la médaille d'argent de la Ville à MM. Pieri, Cholet et Guiho, (de gauche à droite sur notre photo ci-dessous, en compagnie du président de l'association).



Atelier photographique RATP - Minoli

### Amitié et Présence RATP

Cette association, dont le siège est 40, rue de la Tombe-Issoire, dispose maintenant d'un numéro d'appel téléphonique : 589.11.56.

### L'Association des Anciens Combattants

L'Association des Anciens Combattants de la 2<sup>e</sup> D.B.-F.F.L.-F.F.T.-C.E.F. d'Italie - 1<sup>re</sup> armée (Rhin et Danube) et l'Union Française de la RATP communiquent :

« En vue de l'édition d'une plaquette consacrée à l'historique de notre groupement et particulièrement à nos retraités, nous demandons à ceux-ci de donner de leurs nouvelles en résumant leurs activités d'anciens combattants éventuelles. »

Siège social : 159, bd de la Villette  
75010 Paris

### Actes de courage et de dévouement

Nous adressons nos bien vives félicitations à MM. Batteau, Escloppe, Cotinet, Cadic, Finot, Gramazio, Wargnier, Métayer, Gouin, Legret, Ducreux et Primaux, agents de la Régie, qui ont accompli des actes de courage et de dévouement au cours de l'année passée.



Atelier photographique RATP - Carrière

C'est dans un climat amical que M. Préclin, responsable d'immeuble aux Grands-Augustins, a fêté son départ en retraite le 11 décembre 1975.

# LA PRESSE EN PARLE

## confirmé ! métro français pour Téhéran

L'Iran a finalement choisi la France pour la réalisation de son métro à Téhéran. Ce contrat, l'un des plus gros signés par l'Iran représente quelque sept milliards de travaux. Discuté depuis cinq ans et convoité par plusieurs pays étrangers, dont le Japon, le marché a été confié à deux sociétés françaises : la RATP qui gère les transports parisiens et la SOFRETU, sa filiale d'ingénierie.

Le contrat prévoit la construction d'un réseau de quatre lignes totalisant soixante-trois kilomètres et comportant une soixantaine de stations. Les travaux devraient durer entre neuf et onze ans.

Pour la première fois, la RATP, qui a déjà réalisé les métros de Montréal, Mexico, Santiago du Chili et Rio de Janeiro sera maître d'œuvre du projet.

cipalité de Téhéran, à choisir les entreprises et les équipements, surveiller les travaux et à recruter et former du personnel iranien.

### L'AURORE

## Paris qui roule

Les agents de la circulation remplacés à Paris par des ordinateurs et des systèmes électroniques : ce n'est plus une utopie. Dans le cadre du Plan de circulation (dix ans de travaux prévus, environ six cents millions de francs) qui, peu à peu, sera mis en place dans la capitale, Paris va s'équiper de moyens très sophistiqués pour faciliter l'écoulement des voitures : plan de détection et d'intervention rapide sur le boulevard périphérique, procédé électronique de commande à distance des feux pour les autobus, régulation automatique du trafic automobile.

## carte orange

La carte orange serait-elle victime de son succès ? Six mois après sa mise en service, elle est achetée par près de 900 000 habitants de Paris et de la banlieue, satisfaits des avantages — coût modeste, simplification des formalités, nombre illimité des voyages — qui leur sont offerts.

Mais ceux qui n'en bénéficient pas, ces « oubliés » demandent à être entendus.

### LE FIGARO

## Orly-Roissy via Paris par le train en 1984

En l'espace des dix prochaines années, les transports en commun de la région vont littéralement éclater. Ce qui fut longtemps le thème de beaux discours — l'amélioration

enfin passer par étapes successives au stade des réalisations...

... Le fleuron le plus spectaculaire de cette politique est sans doute la fameuse interconnexion étudiée en commun par la RATP et la SNCF...

... On estime déjà que l'ensemble de l'opération n'intéressera pas moins de 600 000 voyageurs par jour. Sans compter les autres avantages — rapidité, confort, décongestion des lignes et des parcs, etc., c'est d'un intérêt inestimable.

### L'AURORE

## RER : la Tère rame a circulé entre Auber et Nation

Le « trou des Halles » dont on ne sait toujours pas ce qu'il deviendra en surface, aura au moins ce mérite : il abritera la gare souterraine la plus importante jamais réalisée dans le monde, sur le réseau RER de la RATP.

La section « Auber-Châtelet-Les Halles » donne une idée de l'effort des techniciens et des ouvriers qui ont réalisé cet ouvrage. Construit entre la rue des Colonnes et la rue Étienne-Marcel, le tunnel se situe

ce qui n'a pas facilité la tâche des constructeurs.

### Le Parisien Libéré

## métro-express : le bout du tunnel fin 1977

Grande « première »... au fond du trou des Halles. Une cinquantaine de voyageurs ont circulé, à bord d'une plate-forme spéciale, entre Auber et Nation (1700 m) sur une partie du tronçon central du métro-express dont la réalisation nécessitera encore vingt-deux mois de travaux...

... En 1978, près de 280 000 voyageurs devraient utiliser, chaque jour, cette superstation enfouie à 24 m de profondeur au fond du trou des Halles...

... Mais les travaux auront, quand même, duré près de quatorze ans, compte non tenu d'un coup de pioche fictif donné... en juillet 1961. Seize ans après ce geste symbolique, on pourra donc enfin aller de Saint-Germain-en-Laye à Boissy-Saint-Léger (46 km) sans être obligé de transiter — comme c'est le cas actuellement — soit par Auber, soit par Nation.



# U.S. METRO TRANSPORTS

## HALTEROPHILIE

Sport individuel par excellence, l'haltérophilie met en valeur la force intrinsèque et remonte à la plus haute Antiquité; elle se confondit par la suite avec les jeux du cirque et les exhibitions foraines.

Les premières barres à boule en fonte apparurent au milieu du siècle dernier sans qu'on ait pu retenir la valeur des performances, les concours étant à l'époque souvent truqués. Ce fut dans la dernière décennie du XIX<sup>e</sup> siècle qu'un Français, Desbonnet, tenta de donner une unité à ce sport, de le codifier. En 1896, il créa l'Haltérophile Club de France et organisa les premières compétitions officielles dûment contrôlées. Il fallut cependant attendre 1913 pour qu'une véritable fédération fût fondée donnant toute garantie de régularité aux épreuves. En 1920, l'haltérophilie fut inscrite au programme des Jeux Olympiques, peu après la création de la Fédération Internationale, sous l'impulsion de la France qui possédait alors les plus grands champions de ce sport, notamment **Gance, Cadine et Rigoulot**. L'apogée de la domination française se situe aux Jeux Olympiques de 1932 (Los Angeles) où les Français enlevèrent trois titres sur cinq. Par la suite les poids et haltères se répandirent dans toutes les parties du globe et la domination mondiale passa progressivement aux Américains et aux Soviétiques. En 1930, apparurent les premières barres à disques, bientôt montées sur roulements à billes; ces engins perfectionnés permirent une amélioration rapide des performances.

### RÈGLES

Les compétitions se disputent en trois épreuves : le développé, l'arraché et l'épaulé-jeté.

Le développé consiste en une élévation de la barre sur la poitrine, puis en une extension des bras sans temps d'arrêt, ni secousse et sans déplacement des pieds.

L'arraché est un mouvement de détente rapide qui se traduit par une élévation de la barre, en un seul temps, de terre au bout des bras tendus verticalement au-dessus de la tête.

L'épaulé-jeté se décompose en deux temps comme le développé : un épaulé, puis un jeté consistant en une projection de la barre des deux bras tendus.

Chaque concurrent dispose de trois essais par mouvement : la progression entre chaque essai ne doit pas être inférieure à 5 kilos sauf pour un dernier essai, 2,5 kilos.

Le classement est établi en additionnant les performances réalisées dans les trois mouvements. Il existe sept catégories de poids : coq jusqu'à 56 kilos, plume jusqu'à 60 kilos, légers jusqu'à 67 kilos, moyens jusqu'à 75 kilos, mi-lourds jusqu'à 79,5 kilos, lourds-légers jusqu'à 90 kilos, lourds au-dessus.

Principales compétitions : Jeux Olympiques, Championnats du monde annuels (sauf l'année des Jeux) Memorial Jean Dame...

### A L'U.S. MÉTRO

La section, qui fut créée en mai 1928, obtint de très bons résultats et connut de grands champions :

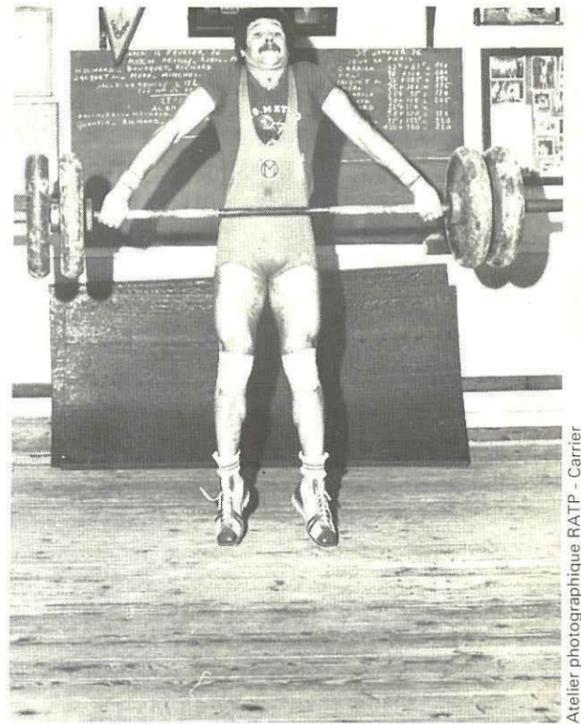
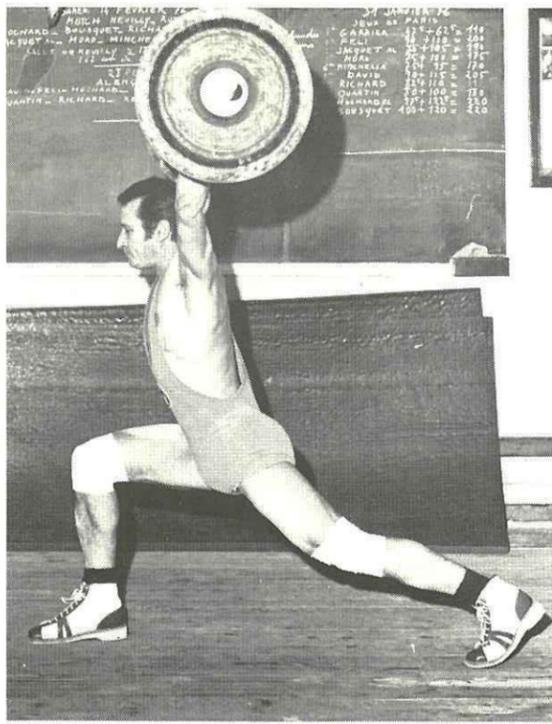
SUVIGNY (plume) Champion Olympique 1932 à Los Angeles  
 ALLENE (mi-lourd) Champion d'Europe 1933 à Essen  
 BUGNICOURT (léger) Champion de France 1939 et Recordman de France  
 OBIN (coq) Champion de France 1939  
 VIRLAT (plume) Champion de France 1939  
 LEPREUX (moyen) Champion de France 1939  
 BOYER (coq) Champion de France 1946  
 WATIER (coq) Champion de France 1947  
 LEGUILLERM (léger) Champion de France 1947  
 ALEMAN (léger) Champion de France 1948  
 RIVOAL (plume) Champion de Paris  
 FICHER (plume) Champion de Paris  
 HOCHARD René (plume) Champion de Paris

### Entraînement

Mercredi et vendredi, de 14 h à 20 h  
 Samedi de 14 h à 18 h  
 77, avenue du Dr-Arnold-Netter, 75012 Paris

### Responsables

Dr HERAUD, Président  
 MM. AHRWEILER, Secrétaire  
 HOCHARD René, Entraîneur



Atelier photographique RATP - Carrier

## DE TOUT UN PEU

Ce début d'année a été marqué par une accélération quantitative et qualitative de l'activité des différentes sections. A peu près toutes ont obtenu des résultats significatifs dont il ne peut malheureusement pas être rendu compte dans le court espace disponible : les absents comprendront nos contraintes et voudront bien nous excuser; qu'ils en soient d'ores et déjà remerciés.



### ATHLÉTISME

M. Jarrot  
 Tél. : 1973  
 M. Turpault  
 Tél. : 702.57.94

Excellent début de saison en salle pour quatre de nos meilleurs athlètes : outre le record «indoor» de Marie-Christine DENIS (cf. podium), à signaler les performances de PETITBOIS, 6''6 aux 60 m; BOBIN, 5 m à la perche; LE ROY, 7,16 m à la longueur.

En cross-country, de nombreuses victoires par équipes des minimes et des seniors (FFA et FSGT) dans les différentes épreuves départementales et régionales.



### AVIRON

M. Rossignol  
 Tél. : 1968

L'USMT voit une saison en tout point exemplaire sanctionnée par un remarquable classement officiel : **2<sup>e</sup> club français** (sur 55).



### NATATION

M. Luche  
 Tél. : 4368  
 Mme Herlin  
 Tél. : 331.74.98

Deux nageuses sont qualifiées pour les Championnats de France FSGT : J. HILDEBRAND (100 m crawl et 100 m dos) et E. HERLIN (100 m crawl et 100 m brasse).



### LUTTE

M. Descamps  
 5, rue du Clos  
 75020 Paris

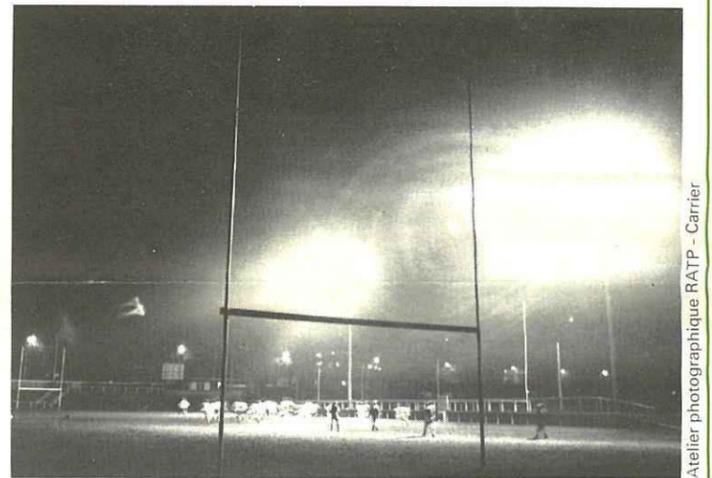
Les meilleurs lutteurs de la section (C. et B. BOETSCH, J.-M. BRUN, DESCAMPS, GRANT et PETIT) ont trusté les places d'honneur dans de nombreux challenges.

A signaler également les premiers résultats des jeunes lutteurs de l'école de lutte dont le comportement dans les premières compétitions est des plus prometteurs.

L'entraîneur DESCAMPS prend du grade; il vient d'être promu au 2<sup>e</sup> degré : un grand bravo! Enfin, nous apprenons que notre cham-

## LES FEUX DU STADE

Poursuivant une utile politique de rénovation et d'aménagement des installations sportives, les dirigeants de l'USMT, grâce au concours des membres du Club, du Comité d'Entreprise et de la Régie — dont l'appui technique et financier a été décisif dans cette opération — ont enfin pu donner au stade de la Croix-de-Berry l'éclairage moderne (notre photo) qui lui faisait tant défaut.



Atelier photographique RATP - Carrier

Ainsi, de proche en proche, le vieux stade retrouve un peu de son lustre d'antan et autorise désormais la pratique nocturne et hivernale, jusque-là plutôt hypothétique, de l'athlétisme, du football, du rugby et du hockey.

Il reste maintenant à exprimer un vœu en cette année olympique : qu'une prochaine étape de la modernisation soit la création d'une véritable piste d'athlétisme (400 m, matériau synthétique tout temps) digne d'un des premiers clubs français et surtout des très nombreux athlètes qui voient actuellement leur progression injustement limitée par une piste (333 m, en cendrée...) anachronique et techniquement dépassée!

pion de France Christian BOETSCH va devoir livrer l'un de ses plus difficiles combats : il vient en effet de prendre femme... Nos plus vifs compliments aux jeunes époux.

## SUR LE PODIUM

Michel BOUSSARD  
 (plongeon)

En présence des meilleurs spécialistes français, Michel BOUSSARD remporte son **premier titre national aux championnats de France d'hiver** (tremplin de 1 m). Un succès significatif qui, gagnons-le, ne restera pas sans lendemain.

Marie-Christine DENIS  
 (athlétisme)

Familière de ce podium depuis un an, Marie-Christine n'entend pas l'abandonner, semble-t-il, en cette importante année olympique. A preuve, elle a réalisé en janvier dernier la **meilleure performance française de tous les temps au saut en hauteur en salle** avec un bond remarquable de 1,85 m (ancien record : 1,83 m, par elle-même).



### CYCLOTOURISME

M. Billard  
 Tél. : 660.47.67

Une remarquable saison également à l'actif de cette section en plein développement; **11 sociétaires figurent parmi les lauréats de la célèbre classique PARIS-BREST-PARIS**. La section se voit en outre attribuer par la Fédération française la **Coupe de France 1975**.

A signaler, enfin, de nombreuses victoires et places d'honneur dans les différentes épreuves de cyclo-cross de janvier (catégories juniors, seniors et vétérans).



### HOCKEY EN SALLE

M. Paillard  
 Tél. : 1496

D. GRIMALDI gravit un important degré en obtenant une **sélection dans l'équipe de France** en salle.

entre les lignes

RATP

RATP. Service des Relations Extérieures — Presse et Information  
 53 ter, quai des Grands-Augustins, 75271 Paris Cedex 06  
 Tél. : 346-41-05 - 40-35 et 40-50  
 Directeur Fondateur : Michel Linon  
 Directeur de la Publication : Marcel Kopp  
 Rédacteur en chef : Sylvain Fournier  
 Rédactrice : Martine Pelletier  
 Secrétaire de Rédaction : Chantal Wagner  
 Mise en pages : Atelier DG  
 Photocomposition : Bussière A.G.  
 Imprimerie Mantaise, 21, rue des Naffetières, 78200 Mantes-la-Ville

Ont aidé à la réalisation de ce numéro :  
 R. AHRWEILER, C. BACHARZYNA, J. BARRAU DE LORDE, D. BLANCHECOTTE,  
 H. CRŪTA, M. DUBOIS, J.-M. GAULTIER, P. GUIHO, J. de GUYENRO, A. KERGUENNE,  
 J. KUENTZ, J.-C. LABLÉE, J. PLAGNE, R. TERRISSE.