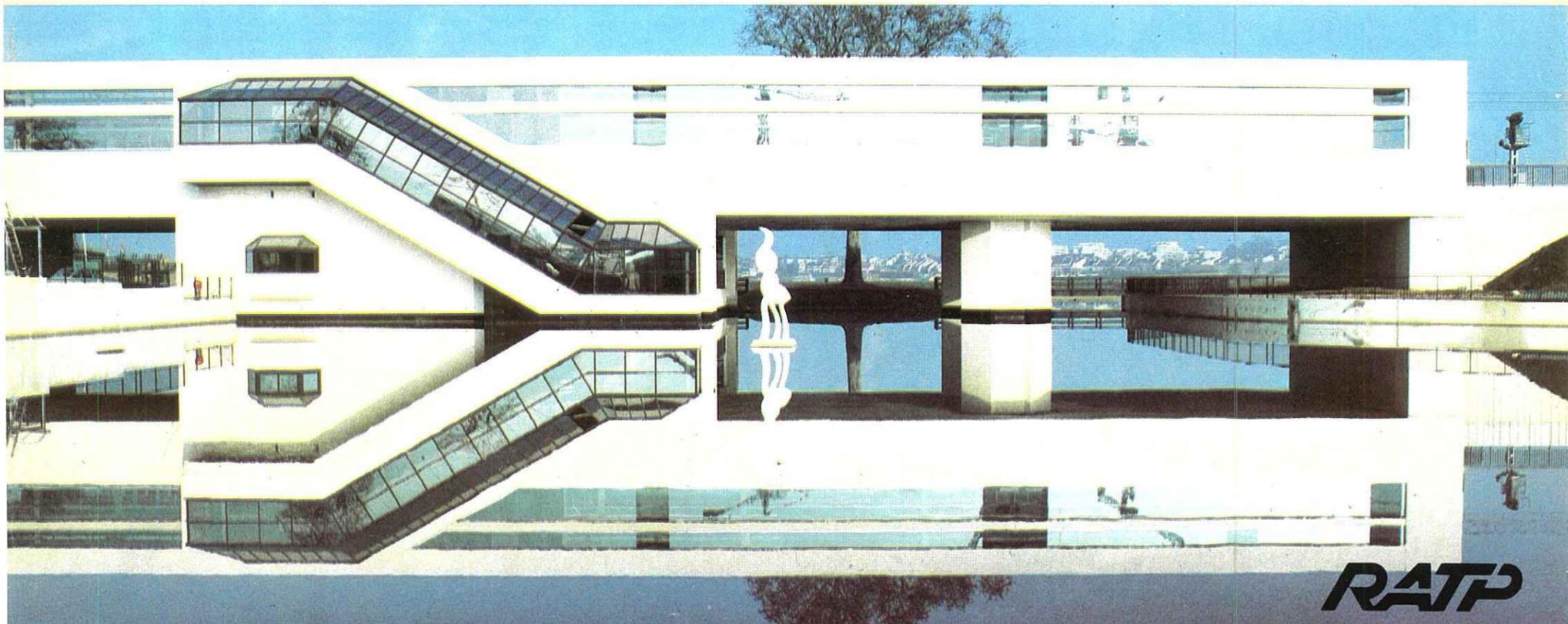


ENTRE

Les lignes

N° 47 - NOVEMBRE-DECEMBRE 1980 - JOURNAL BIMESTRIEL D'INFORMATION DE

LA REGIE AUTONOME DES TRANSPORTS PARISIENS - ISSN 0338-7429



NOISY-TORCY: LE RER AU SERVICE D'UNE VILLE NOUVELLE

Dessine moi un mouton » disait le Petit Prince de Saint-Exupéry, dessine moi une ville dirent les habitants de la grande ville qui craquait de toute part. C'est ainsi que là où l'on cultivait la betterave, où s'élevaient vers le ciel des épis de maïs aux couleurs de miel, de cette même terre argileuse sortent aujourd'hui des immeubles bigarrés de verre ou de béton. Allongée sur la rive gauche de la Marne qui la borde au nord, la ville nouvelle de Marne-la-Vallée est limitée à l'ouest par une boucle de la rivière, au sud par la forêt de Crécy-Armainvilliers et à l'est par la vallée du Grand Morin. A une quinzaine de kilomètres à l'est de Paris, elle couvre vingt-six communes réparties sur trois départements. A la différence des quatre autres villes nouvelles, Cergy-Pontoise, Evry, Saint-Quentin-en-Yvelines et Melun-Sénart, la conception d'ensemble de Marne-la-Vallée fut, dès l'origine, étroitement liée à la création d'une desserte ferroviaire qui sera la base du développement ultérieur de l'urbanisation.

la ville dont le prince est un métro

Le lancement d'une ville nouvelle le long de la vallée de la Marne correspond à la volonté de rééquilibrer la région Ile-de-France vers l'est. Si la Seine-et-Marne connut de grandes heures au Moyen Age ou sous l'Ancien Régime, elle a subi le contrecoup du développement démesuré de la capitale. Restée très agricole, elle n'a pas pris le tournant de l'essor industriel au XIX^e siècle et s'est endormie dans un sommeil économique. La campagne commençait juste au-delà de Noisy-le-Grand, à un peu plus de 10 km de Paris.

La fée chocolat

Le site de Marne-la-Vallée est empreint de l'histoire d'une famille qui a marqué la Seine-et-Marne pendant un siècle et demi, les Menier. Le fondateur de ce véritable empire, Jean-Antoine Menier, pharmacien de son état, créait au début du XIX^e siècle une droguerie modèle à Paris et inventait un système de meules pour la pulvérisation des drogues végétales et minérales qu'il appliqua, avec bonheur, au traitement du cacao. En 1825, il achetait un moulin à Noisiel et le transformait en chocolaterie. Cette chocolaterie devait être pendant près d'un siècle et demi le plus grand établissement industriel de Seine-et-Marne.

« L'empire Menier » comprenait outre l'usine, le village — car, les Menier pratiquèrent dès le départ une politique sociale qui, pour être paternaliste, n'en était pas moins très active — le château de Noisiel, détruit en 1945 mais dont le parc de 96 hectares est aujourd'hui en cours d'aménagement, 1 100 hectares de forêts, une ferme modèle, « La ferme du Buisson » qui est un magnifique exemple d'architecture du siècle dernier. Le bâtiment central frappe par son aspect monumental avec sa façade très ornée, ses piliers et ses hautes fenêtres. La

charpente métallique du bâtiment serait l'œuvre d'Eiffel ou de l'un de ses élèves.

Villes nouvelles : AN II

Entreprise un peu plus tard qu'Evry, Cergy ou Saint-Quentin-en-Yvelines, Marne-la-Vallée ap-



Le château de Champs, construit au début du XVIII^e siècle par un ancien laquais devenu commis aux Finances avant d'être embastillé ; le parc ne compte pas moins de 100 ha ; parmi ses occupants, la marquise de Pompadour.

partient avec Melun-Sénart, à la deuxième génération des villes nouvelles.

Développer la vallée de la Marne pour faire contrepoids à la poussée naturelle de l'agglomération parisienne vers l'ouest, sans que l'urbanisation porte atteinte aux massifs forestiers, aux perspectives des châteaux, à l'harmonie des anciens villages, telle était la directive des Pouvoirs publics.

A l'est de la ville nouvelle apparaissent encore les caractéristiques rurales de la région, où des fermes briardes traditionnelles sont entourées de très vastes cultures sur le plateau, alors que les bourgs se peletonnent aux creux des vallons.

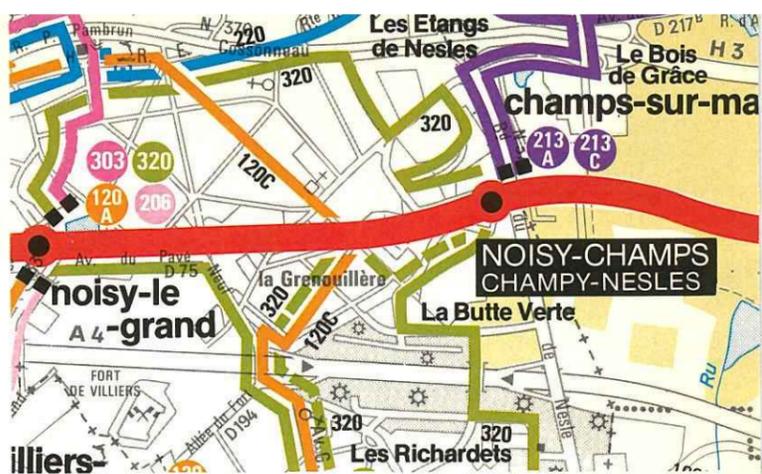


Le site, caractérisé par une série de vallonnements orientés du sud au nord perpendiculairement au cours de la Marne, a très fortement influencé le projet d'urbanisme, par ailleurs déterminé par les grandes infrastructures de transport, essentiellement le RER et l'autoroute A4, créées, elles, d'ouest en est. Marne-la-Vallée ne ressemblera pas à une ville traditionnelle au sens d'une forte densité de constructions ; à terme, elle présentera l'aspect d'ensembles urbains ayant chacun son originalité et son organisation propre, séparés par de nombreuses coupures vertes.

De Mont d'Est à Val Maubuée

Le centre urbain de Noisy-le-Grand, à l'ouest de Marne-la-Vallée, radicalement différent de celui des autres villes nouvelles comme Evry et Cergy, en ce sens qu'il est implanté au milieu de constructions anciennes, est l'opération la plus ambitieuse et la plus complexe de la ville nouvelle.

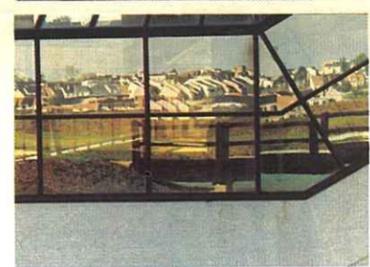
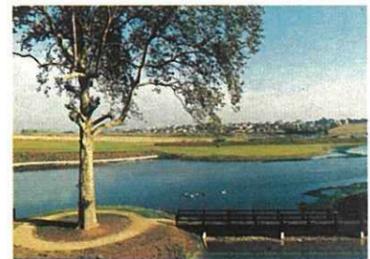
Opération ambitieuse par son programme puisqu'il s'agit de créer un puissant pôle d'activités tertiaires et d'équipements mais également complexe puisque les différents éléments du programme s'imbriquent dans des espaces très réduits et pour une part au-dessus de la gare du RER, mise en service en décembre 1977. Ce centre urbain, qui s'étend sur le territoire des communes de Bry et Villiers-sur-Marne dans le Val-de-Marne, et de Noisy-le-Grand en Seine-Saint-Denis, est appelé à rayonner sur la



proche banlieue et à être en même temps le point d'appui de la ville nouvelle.

Le Mont d'Est

Le Mont d'Est, de forme hexagonale, abrite, outre la gare RER, une gare d'autobus et un important



parking de plus de 4 000 places, le centre commercial des Arcades, près de 65 000 m² de bureaux et les 900 premiers logements (600 autres étant actuellement en chantier ainsi que d'autres immeubles à vocation de bureaux) ; des équipements à caractère socio-culturel et sportif doivent progressivement compléter ces réalisations. Le regroupement au centre urbain régional de services publics et privés évitera à la population d'avoir à se rendre systématiquement à Paris. C'est avec une attention toute particulière que l'on a organisé l'espace avec notamment l'esplanade en gradins descendant vers les plans d'eau et le parc urbain. Quant à l'urbanisme du Mont d'Est, il tourne résolument le dos à celui de La Défense dont il pourrait être le contrepoint : ses dimensions, volontairement moins grandioses, ne manquent pas d'ampleur avec un urbanisme en esplanade formé d'une succession de terrasses construites, dont les différents niveaux s'échelonnent et descendent jusqu'à un vaste espace libre bordant les plans d'eau. Une unité de couleur bleue plus ou moins dense unifie l'ensemble.

Le val Maubuée

Cette agglomération nouvelle qui compte déjà plus de 31 000 habitants constitue le second pôle d'urbanisation de Marne-la-Vallée. Elle se développe progressivement en différentes unités urbaines organisées autour de centres dont celui de l'Arche Guédon est une première illustration et dont les autres doivent correspondre aux trois gares du

RER, Noisiel, Lognes et Torcy. Ces nouveaux quartiers sont accrochés aux anciens villages, l'Arche Guédon à Torcy, le Luzard à Champs.

L'Arche Guédon est le quartier le plus achevé et peut être le plus réussi de la ville nouvelle. Il s'articule autour d'une grande place couverte et regroupe un ensemble d'équipements publics et privés : établissements scolaires, crèche, dispensaire, maison des jeunes et autres centres sportifs, ainsi que des boutiques et 5 000 m² de bureaux. Le relief naturel du site est souligné tant par la disposition des constructions — les immeubles étant situés en haut et sur les pentes et les maisons individuelles en bas — que par le dégradé des tons allant du beige clair au brun.

Autre quartier, la Ferme du Buisson qui n'a de commun que le nom avec la ferme Menier. Les immeubles bordant le cours du Buisson, au demeurant très sinueux, sont revêtus de petits carrés de pâte de verre dans un camaïeu allant du vert au bleu et du gris au noir.

Le vieux village de Lognes, dont une tradition voudrait qu'il ait été habité autrefois par des ouvriers de l'usine Menier « moins bien vus » que ceux du village de Noisiel, a vu la remise en état de ses immeubles et de ses maisons.

Une des particularités de Marne-la-Vallée est ses châteaux d'eau qui ont pour but de constituer un repère visuel et de concourir à la symbolique de la ville au même titre que les lampadaires des cours.

Au centre du Val Maubuée s'étale le parc du Ru-Maubuée. Le fond du vallon est tapissé par de petits lacs creusés autour du ru qui attirent de nombreux pêcheurs et amateurs de planche à voile.

A l'est du nouveau

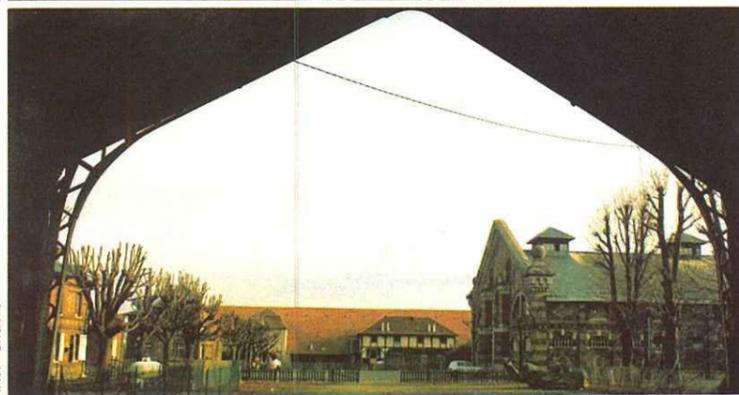
Le secteur se développant sur le territoire de seize communes au-delà de la gare RER de Torcy, vers l'est, vient de voir son programme redéfini. Il s'agit de réaliser 10 000 logements, la plupart individuels, ainsi qu'un certain nombre d'emplois correspondants d'ici les dix ans à venir.

L'urbanisation de ce centre, indispensable à l'équilibre général de l'offre de logements de la ville nouvelle, devrait être grandement facilitée par tous les équipements de desserte déjà en place. La densité de construction très faible ne justifiant pas le prolongement du RER au-delà de Torcy, dans un avenir proche, c'est grâce à un axe routier de transport en commun privilégié que les liaisons entre les différents quartiers seront assurées.

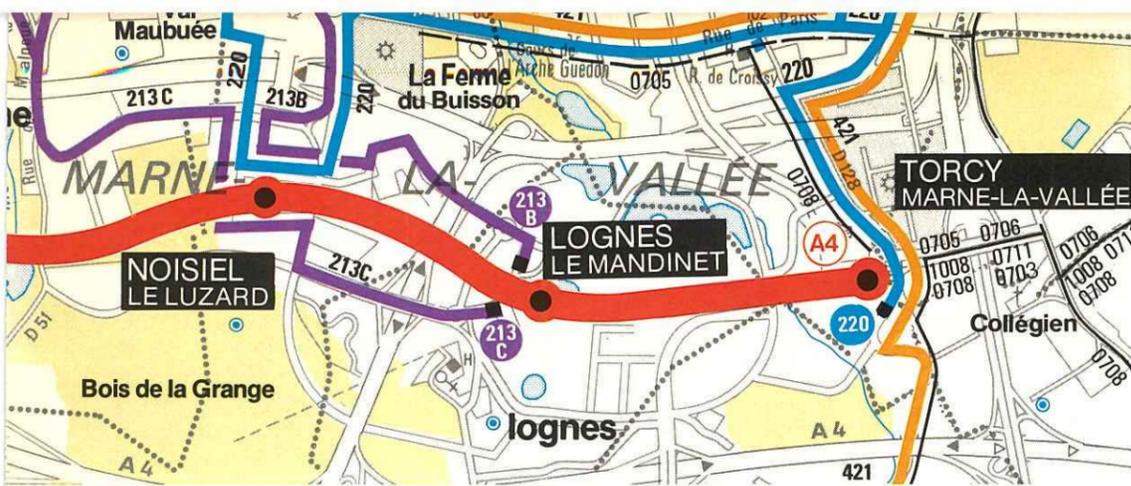
C'est à dessein que les urbanistes de Marne-la-Vallée ont distribué les quartiers le long de la ligne du RER dont les habitants peuvent gagner les gares en un minimum de temps. Si Marne-la-Vallée est une chance de rééquilibrage de l'habitat et des conditions de vie dans la région, c'est aussi un atout du rééquilibrage de l'agglomération parisienne à l'est, en matière d'équipements, d'emplois et de transport.

Depuis 1978, les constructions de logements se sont poursuivies au rythme de 3 000 par an, la ville s'accroissant ainsi d'environ 10 000 habitants par an, 1 800 personnes travaillent déjà au parc d'activités de Paris-Est. De 170 000 actuellement, la population totale devrait atteindre les 200 000 en 1985. En jouant le RER, Marne-la-Vallée a trouvé son rythme de croisière.

Noisy-le-Grand-Mont d'Est



La ferme du Buisson.



la croisière verte du RER

La configuration allongée du site, ainsi que le principe de noyaux urbains distincts ont rendu nécessaire la prise en compte, dès les premières études, des problèmes de desserte interne de la ville et de liaison avec Paris. Pièces maîtresses du dispositif de desserte : l'autoroute A4 et la branche de Marne-la-Vallée de la ligne A du RER.

Entreprise dès 1964, l'étude de cette branche de la ligne A aboutit à un schéma de principe approuvé en 1971 et à une déclaration d'utilité publique en 1973 portant sur le tronçon « Fontenay-sous-Bois - Torcy », c'est-à-dire la desserte des secteurs Noisy-le-Grand et Val-Maubuée.

Concrètement la réalisation était prévue en deux étapes : « Fontenay-sous-Bois - Noisy-le-Grand-Mont d'Est » mise en service le 9 décembre 1977 et « Torcy » ouverte au public le 19 décembre dernier.

Une fois réalisée la mise en service d'une ligne, on en oublie souvent les difficultés ou les problèmes qui ont accompagné sa gestation ; or la branche de Marne-la-Vallée s'est quand même offert le luxe de deux premières : pour la première fois, en effet, entre Vincennes et Noisy-le-Grand, le RER tranchait dans le vif d'un tissu urbain non seulement préexistant mais dont la densité était importante et qu'il convenait par conséquent de protéger des nuisances engendrées par la nouvelle voie ferrée ; pour la première fois également, il précède l'urbanisation dans la section Noisy-Torcy, l'occasion étant ainsi offerte de réaliser un véritable urbanisme coordonné avec les transports.

Il n'est pas exagéré de dire que la ligne A se présente de ce fait comme la véritable épine dorsale de cette vaste opération d'aménagement régional, qu'elle devance et conduit. Une fois n'est pas coutume, la réalisation des opérations s'effectue dans un ordre logique, les équipements de transport étant mis en place dès le démarrage de l'urbanisation et l'accompagnant ensuite tout au long de son développement. Avantage non négligeable : cette approche est également rationnelle et économique puisqu'elle a permis d'abaisser le coût des réalisations.

Comme des ronds dans l'eau

Vu d'avion, le plan d'ensemble de Marne-la-Vallée avec ses cercles de logements s'agrandissant au fur et à mesure que l'on s'éloigne des centres, c'est-à-dire des gares, peut évoquer les cercles provoqués par le jet d'une pierre à la surface de l'eau. Mais la comparaison s'arrête là, car même si les lacs y sont nombreux, la ville-nouvelle est bien sortie de la terre du plateau briard.

Chaque gare est donc le centre d'un quartier de quelque vingt mille habitants, composé de logements bien sûr, mais aussi de zones d'activités tertiaires et industrielles et d'équipements publics et privés, répondant aux besoins de la population.

Le principe d'organisation de ces différents quartiers consiste à placer à proximité de la gare des logements collectifs et à prévoir une densité décroissante au fur et à mesure que l'on s'éloigne du centre pour arriver aux immeubles semi-collectifs puis aux maisons individuelles.

Mais au-delà de ces quartiers nouveaux se trouve une série d'agglomérations anciennes qui prennent leur deuxième souffle et dont la desserte doit être améliorée. C'est ainsi que des villes comme Champs-sur-Marne, Gournay, Noisiel, Torcy, voire Lagny au nord et Emerainville, Croissy-Beaubourg et Ferrières au sud regroupent une population dont les activités sont traditionnellement tournées vers Paris et la proche couronne et dont, jusqu'au 19 décembre dernier, les seuls moyens de transport collectif étaient fournis soit par les lignes SNCF, aboutissant à la gare de l'Est, soit par la branche de Marne-la-Vallée de la ligne A s'arrêtant à Noisy-le-Grand.

Avec son prolongement à Torcy, c'est la majorité des habitants qui se

Traitement à la chaux des terrains imbibés d'eau.



RATP-Travaux neufs



Immortalisée par la prise de vue, l'image d'une époque qui appartient déjà au passé ; demain est en marche.

RATP-Chabrol

trouve desservie par un moyen de transport à forte capacité en relation directe avec Paris.

8 760 mètres

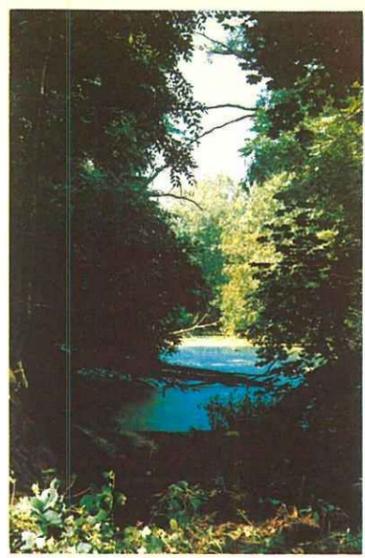
Telle est la longueur de la section « Noisy-le-Grand-Mont d'Est - Torcy » qui, pour faciliter son insertion dans le site, se développe presque totalement en déblai ; non seulement cette disposition présente l'avantage de limiter les nuisances phoniques mais surtout, elle permet à la ligne de se fondre dans le paysage. Toutefois, quelques tronçons sont établis en remblai ou en viaduc, en particulier là où coulent les « rus » descendant du plateau vers la Marne.

Pas moins de deux ans et demi de travaux ont été nécessaires pour que le rail arrive un beau matin à Torcy ; des travaux qui sont venus à bout de beaucoup de difficultés d'ordre technique mais surtout géologique. La présence de marnes vertes et d'une nappe phréatique dans le sous-sol du plateau a plus d'une fois stoppé l'élan des engins de travaux publics.

C'est donc en raison de la géologie très défavorable de l'endroit que le tracé de la ligne comporte une suc-

cession de pentes et de rampes et qu'il s'étend sur de larges ondulations autour de l'axe ouest-est propre à tout le prolongement.

Les ouvrages d'art sont excessivement nombreux eu égard aux voies de circulation et aux rus rencontrés tout au long du cheminement, mais le point d'orgue est sans conteste le viaduc du ru de Maubuée. En arrivant sur Torcy le viaduc s'impose, dominant la plaine réservée jusqu'à maintenant aux cultures céréalières. L'esthétique de cet ouvrage en béton précontraint de 571 mètres de longueur a fait l'objet d'un soin particulier et le résultat est agréable à l'œil. Spectaculaire par son ampleur, il l'est aussi par la taille des piles qui le soutiennent : ne reposent-elles pas par vingt-trois mètres de fond !



Il était une fois la mare du Mandinet.

RATP-Travaux neufs

Quatre gares dans le vent

Les quatre nouvelles gares desservent chacune un quartier en cours d'urbanisation et permettent l'accès du RER aux habitants de quartiers plus lointains par l'aménagement de points d'arrêt d'autobus à proximité immédiate et de parcs de stationnement ; à côté de chaque bâtiment, des garages pour les deux roues complètent l'ensemble. Chaque gare comporte deux quais de 225 mètres de longueur couverts sur 75 mètres par des abris légers, sauf celle de Noisiel qui est en souterrain sur 145 mètres. Côté architecture, les gares constituent chacune un élément important de structura-

tion des urbanisations nouvelles ; aussi leur conception respective a-t-elle fait l'objet d'une concertation approfondie avec les responsables de l'aménagement de chaque quartier.

Chaque gare emprunte son nom au quartier qu'elle irrigue : « Noisy-Champs-Champy-Nesle », première halte en arrivant de Mont d'Est.

Toute de rose vêtue au niveau des quais, les façades du bâtiment voyageurs qui surplombe les quais montrent une opposition recherchée entre le béton cannelé qui souligne le mouvement des escaliers conduisant à la salle d'échange et le grès cérame émaillé de blanc satiné, le tout ponctué par des menuiseries d'aluminium anodisé et des vitres

Toute de rose vêtue au niveau des quais, voici « Noisy-Champs ».



RATP-Ardaillon

teintées rappelant des tuyaux d'orgue d'un genre nouveau.

En reprenant notre progression vers l'est, nous arrivons à la gare de « Noisiel-le-Luzard », implantée au centre du quartier du Luzard, à l'intersection du RER et de l'allée des Bois, allée plantée reliant le bois de la Grange au parc de Noisiel. Cette gare est établie en souterrain sur les deux tiers de sa longueur dans le souci de faciliter son insertion dans le site.

Cette gare est sans nul doute la plus « rustique » avec ses façades en briques, dites de « Vaugirard », relevées par la présence de jardinières, elles aussi en briques, judicieusement disposées.



RATP-Chabrol

Suite p. 7

Quoi de neuf dans le métro?



RATP-Carrier

Aux marches de Passy...

Dur, dur, de monter et descendre quotidiennement les escaliers de Passy, situés rue de l'Alboni dans le 16^e arrondissement et reliant le quai Kennedy à la station « Passy ». Aussi, est-ce à la satisfaction générale que le 14 novembre, une suite de deux escaliers mécaniques a été mise en service. On en parlait depuis longtemps et les habitants du quartier attendaient l'événement avec impatience. Car, pour ajouter au charme de Passy,

ces 76 marches n'en étaient pas moins très souvent maudites.

Les deux escaliers mécaniques d'une dénivellation de 12,20 m, avec un palier au niveau des quais et du bureau de recette, permettent, outre un accès direct au métro, le passage des piétons. C'est pourquoi cette réalisation qui n'intéresse pas seulement les voyageurs du métro a été financée à parts égales par la RATP et la Ville de Paris. Cependant, le transit obligatoire dans l'enceinte de la station ne permet pas le fonctionnement des escaliers en dehors des heures d'explo-

tation. La nuit, ils cesseront d'égrener leurs marches entre 1 h 15 et 5 h 30, ce qui ne devrait pas gêner beaucoup de monde.

Antivol

Avis à tous les candidats au vol : cambrioler une station devient de plus en plus difficile. Que la RATP mette en œuvre des moyens sophistiqués pour empêcher les délinquants de mener à bien leurs forfaits, c'est de bonne guerre. Le programme d'installation des dispositifs d'alarme-effraction, qui permettent de détecter immédiatement toute tentative de forçage des bureaux de station pendant les heures de fermeture du réseau, avance à un rythme soutenu puisque 258 bureaux répartis dans 201 stations sont d'ores et déjà équipés.

Les coffres-forts eux aussi sont progressivement renforcés. Les monte-en-l'air du sous-sol devraient songer à leur reconversion... non seulement, le vol des recettes tend vers l'impossible mais les risques encourus par les malfaiteurs s'accroissent. Depuis un certain temps, en effet, les décisions judiciaires sanctionnent de plus en plus sévèrement les cambriolages, pour lesquels des peines d'un an de prison ferme ont été infligées. A méditer avant d'agir.

Ateliers de Charonne

Les travaux de reconstruction des ateliers de Charonne viennent d'être entrepris. Implantés sur l'emplacement des anciens bâtiments (89, rue de Lagny), ils pourront assurer à nouveau l'entretien des trains de la ligne 2 au printemps 1983. En attendant, ceux-ci seront dirigés sur d'autres ateliers et principalement sur ceux de Boulogne.

12 stations renouvées en 1980

L'année qui vient de s'écouler a permis à 12 stations de faire peau neuve. En voici la liste : Duroc (l. 13), Saint-Michel (l. 4), Monge (l. 7), Michel-Ange-Auteuil (l. 9), Billancourt (l. 9), Porte de Versailles (l. 12), Croix-de-Chavaux (l. 9), Porte de Clichy (l. 13), Eglise de Pantin (l. 5), Bastille (l. 8), Belleville (l. 2), Madeleine (l. 12),



Le Caire

Début novembre, le ministre français de l'économie, Monsieur René Monory et son homologue égyptien, Monsieur Abdel Razak Meguid, ont signé un protocole d'accord mettant à la disposition de l'Egypte un crédit de 600 millions de francs dont une partie est destinée à la construction du métro du Caire. Dans le cadre du protocole, Sofretu, qui étudie le projet depuis 1976, s'est vue confier par les « Egyptians Railways » un contrat pour le dépouillement des appels d'offres auprès des industriels relatif à la réalisation de la première phase du métro cairote. Il s'agit d'un tronçon souterrain de 5 km environ dont les travaux devraient commencer courant 1981. Ce sera le premier à être construit sur le continent africain. En permettant de transporter 60 000 personnes à l'heure, cette première ligne sera, pour le Caire, qui est une des villes les plus surpeuplées et encombrées du monde, une amorce de solution.

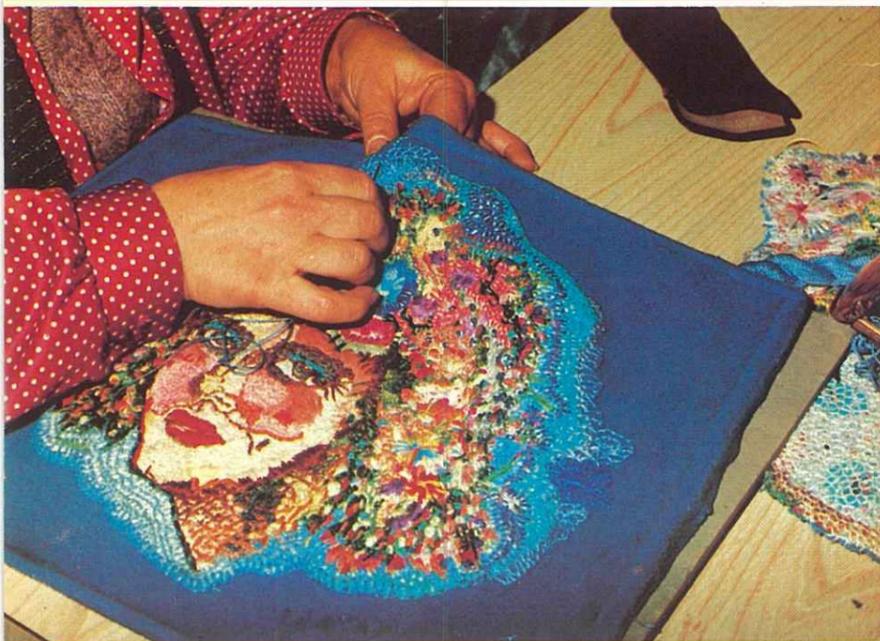


PHOTOS DASSÉ



L'Asie dans le métro

Ou plutôt dans le RER, à Châtelet-Les Halles précisément, avec une exposition de photographies rapportées d'un voyage en Chine par Claude Sauvageot et Marie-Ange Donzé. Un véritable trésor, de par le nombre et la qualité, que la RATP et les Amitiés Franco-Chinoises ont présenté au public ces trois derniers mois. L'extrême sensibilité des deux auteurs que traduisaient, du premier coup



RATP-Ardailion

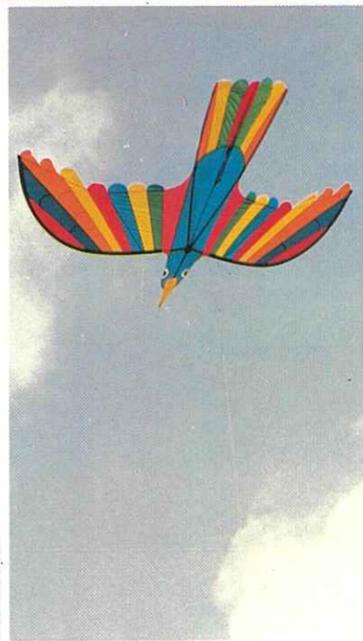


Photo Jean Latour - Cerf volant club de France.

Un métro nommé loisirs

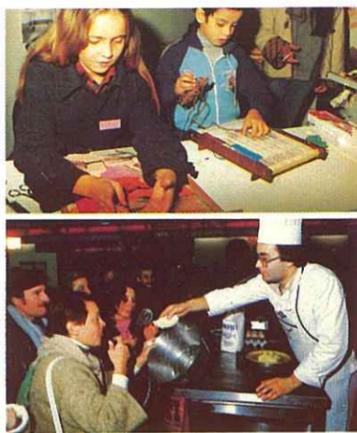
Métro rime de moins en moins avec boulot-dodo et les masques anonymes des voyageurs pressés tombent dès lors qu'ils trouvent une bonne raison pour s'arrêter. Cette fois, c'est la corde sensible des violons d'Ingres que la RATP a fait vibrer en organisant dans une trentaine de stations la présentation de leurs activités par les associations et les clubs de quartier.

C'est ainsi que pendant une quinzaine de jours, du 3 au 15 novembre, cette animation a favorisé les échanges entre les habitants d'un même quartier. D'une station à l'autre, toutes les grandes familles de hobbies étaient représentées : de la cuisine à la couture, du modèle réduit à l'art floral, de la tapisserie à la littérature, il y en avait pour tous les goûts. Apprendre l'art de peindre sur la porcelaine, composer un bouquet japonais, s'initier à la relaxation, à l'astrologie ou bien encore se découvrir une passion pour une collection insolite : des activités proposées par des clubs ou des associations résidant parfois à deux pas de chez soi mais dont on ignore totalement l'existence. En venant à la rencontre du public — la station de métro en est le lieu tout désigné — les animateurs ont peut-être révélé des dons cachés ou des vocations insoupçonnées jusqu'alors.

Quoi qu'il en soit, l'opération « Station violon d'Ingres » aura eu le mérite de réunir les habitants d'un même quartier qui se croisent et se voient, des années durant, sans se connaître ou même se regarder.



RATP-Chabrol



RATP-Ardailion

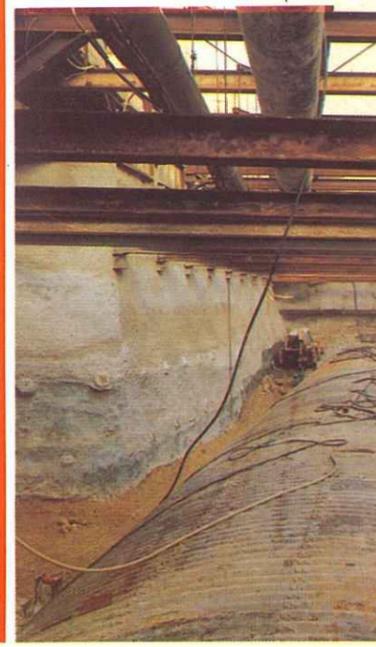


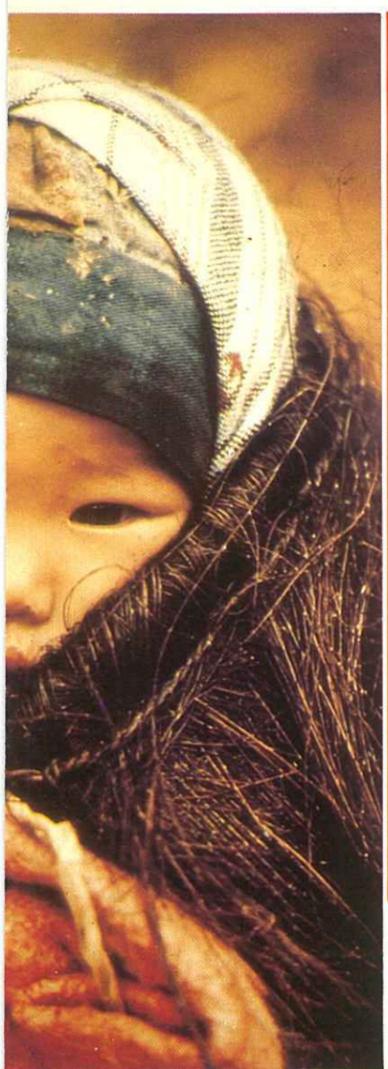
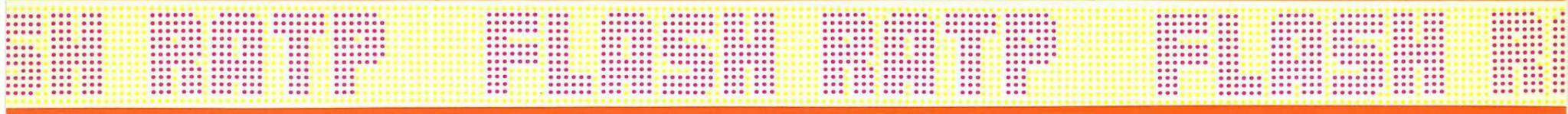
RATP-Minoli

Le point

Ligne B (Châtelet - Gare du Nord)

Avec le point final mis aux travaux de gros œuvre des tunnels entre l'arrière-gare de Châtelet-les Halles et Gare du Nord, cette fin d'année marque une étape importante. — « Le plus dur est fait », pourrait-on dire — La page est définitivement tournée puisque la pose des voies est d'ores





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

Les trois plateaux de la balance

Faciliter la circulation des autobus fait à priori l'unanimité, mais la difficulté survient au moment de prendre les décisions appropriées. C'est pourquoi la RATP, la Ville de Paris et la Préfecture de police poursuivent leurs consultations pour dégager les mesures nécessaires. Les différents problèmes de desserte et de circulation des autobus parisiens sont ainsi examinés et les remèdes possibles confrontés aux objections des trois parties intéressées. Parmi les problèmes discutés, sont particulièrement à l'ordre du jour : la création d'un couloir réservé boulevard de Sébastopol, la première étape de mise en site propre du PC et le prolongement de la ligne 42 à Issy-les-Moulineaux. Il s'agira aussi de résoudre la question du remplacement par des autobus « standard » des 80 « PGR » — ou autobus à gabarit réduit — encore en service sur quatre lignes parisiennes (29, 58, 66 et 70). Ces lignes suivant des itinéraires fort difficiles, dans des rues étroites et encombrées, le renouvellement des « PGR » par des « standard » suppose quelques aménagements de la voirie et la suppression de places de stationnement.

L'arrivée des coyotes

Les trois dessertes locales exploitées par la RATP à Saint-Cloud, Boulogne et Clichy qui sont assurées par des minibus viennent de voir leurs parcs entièrement renouvelés. C'est au total quinze minibus « coyote » qui ont été livrés par Heuliez, quatre pour Saint-Cloud, cinq pour Boulogne, deux pour Clichy et quatre pour la réserve.

Le bus à l'heure de l'économie

Comment réaliser quotidiennement des économies de temps et d'argent? Une question plus que jamais d'actualité et pour laquelle la RATP propose une réponse que les autobus de Paris et de banlieue ont véhiculée pendant toute la première quinzaine de décembre. Les messages à l'intention des automobilistes coincés dans les embouteillages n'ont pas dû manquer, si l'on peut dire, de leur aller droit au cœur : « faites des économies, prenez une voiture avec chauffeur », « désencombrez les rues, prenez une grosse voiture » ou bien en-



core « économisez l'énergie, prenez une grosse cylindrée ».

Le sacre du métro

Avec au programme des compositeurs aussi différents que Giovanni Gabrielli, Henry Purcell, Josquin Des Prés et Igor Stravinsky, trois concerts ont été donnés dans le métro le 1^{er} décembre. Ça s'est passé à Charles-de-Gaulle - Étoile, Miromesnil et Gare de Lyon, trois stations qui ont accueilli l'ensemble de cuivres Da Camera, prêtant ainsi leur concours au festival d'art sacré de la ville de Paris.



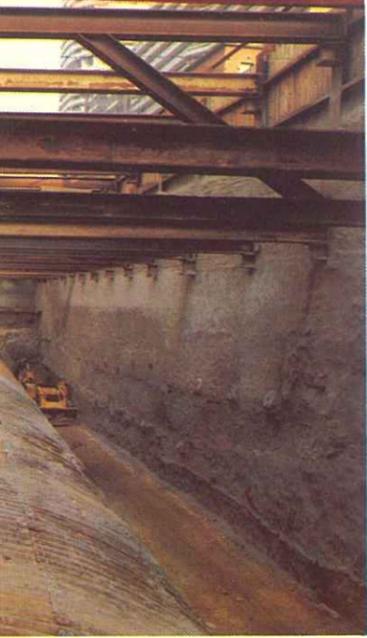
Deux faits marquants sont survenus dans la vie de l'entreprise alors qu'il ne nous était plus possible — compte tenu des délais techniques et de diffusion du journal — d'en traiter dans ce numéro : l'accident du RER à Auber et les problèmes liés à l'atelier central de Championnet. Il est évident que, faute de pouvoir saisir l'actualité, des informations de fond vous seront apportées dans le prochain Entre les lignes.

nt sur les travaux

et déjà entreprise ainsi que certains équipements. A noter également dans le déroulement des travaux de la future gare que le génie civil du couloir de liaison, long de 130 m, avec la station La Chapelle (ligne 2) est terminé.

Ligne 7 au sud

Sur la première partie du prolongement, depuis le débranchement à la



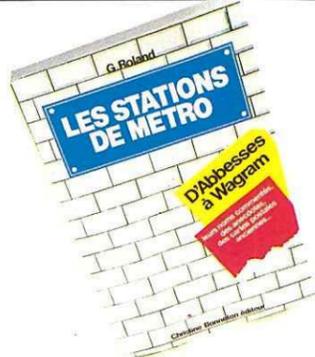
station Maison-Blanche jusqu'à la rue de la Convention dans Le Kremlin-Bicêtre, l'ouvrage de convergence des tunnels à voie unique est achevé.

Au-delà de la rue de la Convention, la phase des travaux de déviation des canalisations urbaines (Egouts, Compagnie Générale des Eaux, EDF-GDF et PTT) est arrivée à son terme.

Ligne 10 (à Boulogne-Pont de Saint-Cloud)

Le bétonnage de la voie sur la seconde étape du prolongement de la ligne 10 de Boulogne — Jean-Jaurès à Boulogne — Pont de Saint-Cloud (Rhin et Danube) a été achevé à la mi-novembre, sur toute la longueur de l'interstation. Il est actuellement en cours dans la station. La pose des appareils de voie en ligne et en station, qui succède immédiatement à la phase de bétonnage, sera terminée à la fin du mois de février.

La future station fait l'objet d'une attention particulière quant à sa décoration, pour laquelle la RATP et la mairie de Boulogne examinent différentes propositions. Il s'agirait, d'une part, d'une évocation historique des victoires de la Première Armée (à la demande des anciens combattants de la ville) et, d'autre part, d'une exposition permanente de photographies du parc de Saint-Cloud et du jardin Albert Kahn situé à proximité.



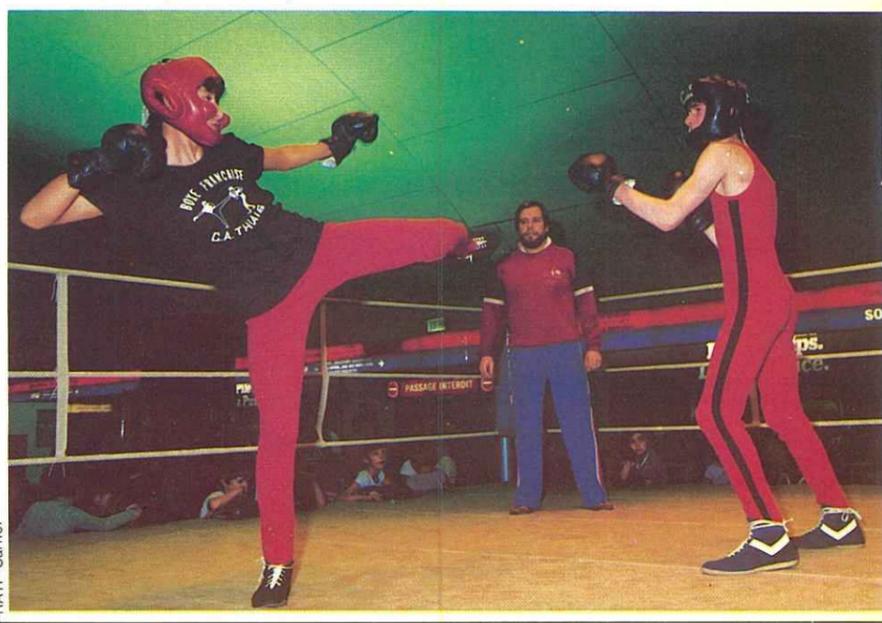
Le tour du métro en 232 pages

D'Abbesses à Wagram en suivant la route alphabétique : un voyage organisé qui vous est proposé par Gérard Roland dans son dictionnaire des stations de métro. Pour lui emboîter le pas, le meilleur des passeports est la curiosité, point n'est besoin d'érudition. Pour le feuilleter, itinéraire libre, vous commencez par votre station de prédilection, sautez quelques pages, revenez en arrière, peu importe, à chaque station l'étape vaut le détour. Saviez-vous qu'une certaine marquise de Courcelles a été surnommée par Sainte-Beuve « la Manon Lescaut de son siècle », que Jérôme Balard a découvert le brome et a tiré le sulfate de sodium de l'eau de mer, que le corps de Morland, mort à Austerlitz, a été placé dans un tonneau de rhum, puis conservé à l'École de Médecine comme un cornichon? Voilà, parmi tant d'autres, quelques-unes des découvertes que vous pourrez faire en lisant ce guide original. Les stations de métro, de G. Roland (C. Bonneton, éditeur).

Dernier round

Dix jours durant, du 20 au 30 novembre, le gong a retenti dans la gare RER d'Auber, hissée au rang de capitale de la boxe française. Sur le ring installé dans la salle des échanges ont eu lieu chaque après-midi des matches de démonstration de savate. Ceux des spectateurs qui se sont sentis attirés par le spectacle, au point de

vouloir passer de l'autre côté des cordes, ont pu goûter à ce plaisir divin de décocher des coups sur quelqu'un qui les apprécie, puisque les mercredis et samedis étaient consacrés à l'initiation. C'est en apothéose que l'opération boxe française s'est terminée avec les finales nationales de la coupe de France de style, le samedi 29 et le dimanche 30. De quoi tomber K.O... d'admiration!



ENTRE les lignes
RATP Service des Relations Extérieures - Presse et information, 53 ter, quai des Grands-Augustins, 75271 Paris Cedex 06.
Rédaction : 69, bd Saint-Michel, 75005 Paris.
Tél. : 329-92-24, 92-71.
Union des Journaux et journalistes d'entreprise de France.

Directeur Fondateur : Michel Linon
Directeur de la publication : Marcel Kopp
Rédaction : Marie-Claire Ballot, Chantal Naar, Martine Prout
Conception SVB. Souchal/Van Bever
Impr. L'Avenir Graphique, 75012 Paris.
Ont aidé à la réalisation de ce numéro : J. Barrau de Lorde, H. Crouta, G. Gaillard, G. Hamoniaux, J. Kuentz, D. Rode, J. Thomas.
Atelier photographique RATP
Photographies de la page 8 : RATP, Ardaillon, Carrier, Chabrol.

Cette étude a été conduite de manière à donner des renseignements sur les besoins de transport des handicapés, leur mobilité et leurs aspirations. Il en ressort un fait statistique essentiel : notre région compte environ 175 000 personnes handicapées à des titres divers, dont moins de 8 000 personnes à mobilité réduite, c'est-à-dire ne pouvant se déplacer qu'en fauteuil roulant ou totalement immobilisées. La population concernée représente ainsi 1,7 % du nombre total des habitants, les handicapés « lourds » en représentant 0,008 %.

Quelles sont les difficultés rencontrées par ces diverses personnes pour utiliser les transports en commun ?

Trajets d'obstacles

Ces difficultés sont évidentes pour les handicapés astreints au fauteuil roulant. Les installations, telles qu'elles existent, ne permettent pas leur accès au métro : il n'existe pas en effet de plans inclinés ni d'ascenseurs reliant la voie publique aux quais ; les escaliers mécaniques ne sont pas davantage présents tout au long de l'itinéraire voie publique - quai et leur usage est, de toute façon incommode sinon impossible au handicapé non accompagné. Enfin, l'accès au quai n'est pas tout : l'entrée dans les trains, l'affluence sont autant de problèmes, sans parler de la sécurité en cas d'incident.

Le fauteuil roulant ne peut davantage accéder à l'autobus. Seul le RER paraît offrir quelques facilités, comme nous le verrons plus loin.

Et les autres catégories de handicapés ?

Les aveugles se déplacent fréquemment par les transports en commun. Si l'utilisation de l'autobus leur est particulièrement difficile, le métro et le RER constituent pour eux des moyens de transport privilégiés car ces réseaux leur offrent la possibilité de bâtir un système de repères très fiable grâce auquel ils peuvent se déplacer en prenant un minimum de risques en raison de la permanence des installations et des conditions d'exploitation.

Mais leurs trajets restent toutefois semés d'embûches. Leurs hantises : se perdre, tomber, se heurter à des obstacles, manipuler certaines installations comme les portes, les péages ou les distributeurs. Aussi, pour améliorer sensiblement les conditions de déplacement des aveugles plusieurs actions seraient nécessaires.

Repères spécifiques

Certaines solutions, assez simples pour le métro et le RER, consistent à éviter de créer des perturbations dans le système de repères voire mettre en place d'autres repères, spécifiques ceux-là, particulièrement aux endroits dangereux comme les fosses et les escaliers. D'autres actions possibles concernent les rampes à destinations multiples, les stations à quais centraux avec départs alternés, l'identification du sens des escaliers ou des péages et l'utilisation de certains équipements comme les distributeurs ou les escaliers mécaniques.

En revanche, les actions paraissent plus limitées pour le réseau d'autobus. En effet, son utilisation est plus malaisée pour différentes raisons liées au choix du trajet, au repérage du point d'arrêt, à l'identification de l'autobus lorsque plusieurs lignes ont un arrêt commun ou encore aux arrêts intermédiaires dus à la circulation qui perturbent l'aveugle pour reconnaître son point de descente. La mise en place d'un système de repérage s'avérerait sans aucun doute plus délicate d'autant plus que les itinéraires sont fréquemment modifiés.

Information visuelle

Le cas des sourds (ou mal entendants) est encore plus complexe. Leur infirmité les contraint à être complètement dépendants des systèmes d'information visuels. Toute insuffisance de ceux-ci est donc source de problèmes pour eux et il est bien évident que sur le

Les handicapés et les transports : diagnostics et priorités

Les personnes handicapées désirent aujourd'hui sortir de la situation plus ou moins marginale qui est la leur et, sinon vivre tout à fait « comme les autres » du moins ne pas être dans une dépendance plus ou moins importante à leur égard. Cette demande concerne aussi bien l'exercice d'un métier que l'accès à la ville, à ses distractions et à ses centres de culture. L'évolution de la société a rendu l'opinion plus sensible qu'autrefois aux difficultés rencontrées par cette fraction de la population. Aussi le législateur est-il intervenu par une loi d'orientation de juin 1975, complétée, en 1978, par deux décrets. Ces textes prescrivent l'accessibilité des installations neuves ouvertes au public pour les personnes de mobilité réduite et l'adaptation des services de transport afin d'en faciliter l'accès aux personnes handicapées. Un programme d'aménagement doit être établi dans un délai de trois ans.

La RATP a lancé une série d'études et de réflexions sur ce problème. Il importait en premier lieu de connaître l'effectif de la population handicapée en Ile-de-France suivant les divers types de handicap. Aussi une étude de recensement a-t-elle été réalisée, en collaboration avec la direction régionale de l'équipement et la SNCF.



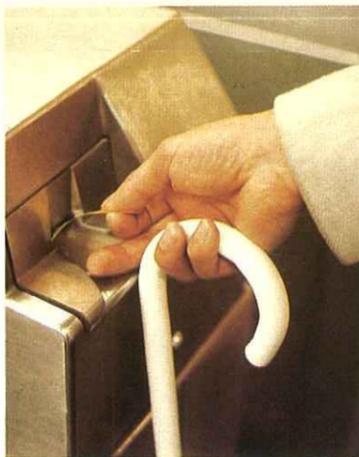
RATP-Ardailion



RATP-Clausse



RATP-Clausse



plan de la sécurité, tout système reposant sur une information purement sonore peut entraîner des dangers certains. C'est le cas en particulier des fermetures des portes, le signal sonore ne leur parvenant pas ; ce sont enfin les perturbations de trafic voire la situation plus délicate d'une évacuation avec mouvement de foule quand les annonces sonores donnant des conseils ne leur sont d'aucun secours. Les moyens à mettre en service pour limiter la gêne de ces handicapés reposeraient essentiellement sur un système de doublement de toutes les informations sonores par des signaux lumineux ou annonces visuelles. Une telle mise en place apparaît cependant coûteuse et difficilement réalisable notamment pour les situations exceptionnelles comme les évacuations ou perturbations de trafic importantes.

Moins de fatigue

Enfin, les handicapés, ce sont aussi tous les individus qui souffrent d'infirmités plus ou moins importantes ou de nature temporaire. Leur handicap relève de difficultés à se déplacer ou engendre une grande fatigue dans l'accomplissement de certains mouvements. La source principale de leur problème réside dans des difficultés pratiques d'accessibilité aux transports. Pour ces personnes, le danger peut surgir

avec la forme des marches d'un escalier ou d'un emmarchement ou bien dans la configuration des dispositifs à utiliser.

Il convient donc pour eux également d'imaginer ces handicaps au moment de la conception et de la disposition des matériels. De même qu'il faut prévoir des possibilités de repos le long des cheminements qu'ils doivent emprunter (dans les couloirs ou sur les lieux d'attente en particulier) et développer la mécanisation chaque fois que cela est possible.

Le choix de la RATP

La RATP, outre ses projets d'études, a mis à profit l'enseignement que l'on peut tirer des expériences étrangères, particulièrement pour les actions à mener vis à vis des handicapés lourds. L'expérience américaine est à cet égard décevante : les handicapés en fauteuil roulant n'utilisent que de façon insignifiante les autobus de Saint-Louis, les métros de Washington et de San Francisco, où des équipements très onéreux ont pourtant été mis à leur disposition : en fait, ces personnes préfèrent les systèmes de taxis ou d'autobus à la demande qui facilitent les déplacements porte à porte. En Scandinavie, si les métros récents (Stockholm, Oslo) sont accessibles aux personnes circulant en fauteuil

roulant, l'essentiel de leurs déplacements sont assurés par des taxis ou des minibus spécialisés.

A Paris, où le réseau du métro est ancien, il ne serait pas réaliste d'envisager de le rendre accessible, non seulement en raison du coût très élevé de l'adaptation, mais de nombreuses impossibilités techniques, comme la création de nouveaux débouchés sur la voie publique. Dans ce contexte, l'aménagement de l'accès aux stations nouvelles n'aurait guère de sens, le problème de la sortie aux autres stations demeurant entier.

La RATP a donc engagé une étude limitée au RER, dont beaucoup de gares sont déjà équipées de monte-charges et dans lesquelles pourraient être dégagés des itinéraires spécifiques. Elle étudie également un système de « télé-rampe », plate-forme mobile se déplaçant le long des rampes et repliée lorsqu'elle se trouve hors service : mais de nombreuses questions se posent encore, dans le domaine de la sécurité, de la protection contre le vandalisme et de la réservation de ces appareils à leurs seuls ayants droit.

L'adaptation des réseaux classiques trouvant vite ses limites, force sera de développer davantage les modes de transports spécialisés, bien que nombre de handicapés leur reprochent leur caractère « ségrégationniste ». Il existe des groupements — le groupement d'insertion des handicapés physiques (GIHP) notamment — qui assurent, par des services spécialisés

de minibus, le transport des handicapés. La RATP apporte déjà son aide à cette association en assurant le garage et l'entretien des dix véhicules qui assurent chaque année 60 000 déplacements, ainsi que le remplacement — à prix coûtant — d'un conducteur absent ou défaillant. Une étude permettra de déterminer l'intérêt et le coût d'une extension de ces services, sous la forme d'une exploitation directe par l'entreprise ou celle d'un affrètement.

La création d'un parc de taxis spécialement aménagés pourrait également constituer une bonne solution. Le véhicule, qui est actuellement l'objet d'études, serait à multi-usages, c'est-à-dire qu'il pourrait accueillir aussi bien un fauteuil roulant, que des bagages volumineux, des skis, etc... La RATP participe à cette recherche. Ce « taxi » d'un nouveau genre serait ensuite incorporé au parc d'une compagnie existante qui devrait être subventionnée sur des bases restant à déterminer.

L'action est — relativement — plus facile pour les autres types de handicap et les handicapés légers. Il faut noter que la mécanisation très avancée des réseaux (600 escaliers mécaniques en service) constitue déjà une facilité déterminante. Pour les réalisations futures, on privilégiera les stations desservant les hôpitaux ou institutions fréquentées par les handicapés. C'est ainsi qu'il a été décidé d'équiper la station « Plaisance » qui dessert deux hôpitaux (opération subventionnée par la région Ile-de-France). Une opération similaire pourrait être réalisée à « Chevaleret » qui dessert La Pitié et La Salpêtrière. Un programme de travaux d'aménagements en faveur des handicapés légers — cofinancé par la Régie et la région — est en cours d'examen : il comporte l'équipement d'une quinzaine de stations en portes de sortie à ouverture automatique, l'extension de l'annonce sonore des arrêts, expérimentée sur la ligne 91, à la ligne 20 qui dessert l'hôpital des Quinze-Vingts et à la ligne 92, qui dessert l'Institut des jeunes aveugles rue Duroc. Enfin des sièges de type « miséricorde » pourraient être installés dans les couloirs les plus longs et les correspondances les plus importantes, pour permettre des temps d'arrêt aux personnes marchant avec peine. Une expérience de guidage du métro à un établissement de non voyants sera également réalisée, ainsi qu'expérimentées en station divers types de marquage au sol.

La RATP ne reste pas davantage inactive dans le domaine des autobus ; depuis cet automne, les autobus standard sont livrés avec trois marches au lieu de deux ; « l'autobus futur », qui lui succédera à partir de 1986 verra la hauteur de plancher abaissée de 65 mm et pourra comporter en option un dispositif d'agenouillement à l'arrêt réduisant de 8 à 10 cm la hauteur de la première marche. Rappelons enfin qu'il est important que l'autobus ait la possibilité effective de stationner en bordure de trottoir, ce qui dépend du respect par les automobilistes de l'interdiction de stationner aux points d'arrêts.



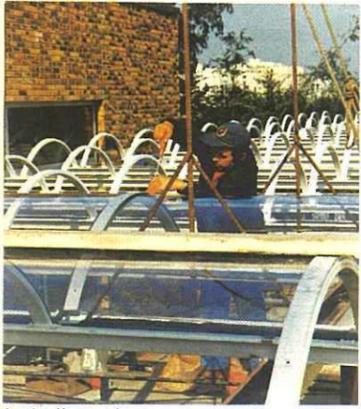
RATP-Ardailion

Expérimentation d'un engin dénivelateur « au télé-rampe » pour handicapés physiques à la gare de Port-Royal.

Les années passées ont vu des améliorations notables de l'efficacité et de la technicité des transports en commun. Aujourd'hui, c'est à la qualité du service de progresser, de façon à tenir compte le plus possible de toutes les particularités et besoins de la clientèle. La plupart des handicapés ressentent les mêmes gênes et inconvénients que les autres voyageurs, mais ils prennent pour eux des proportions beaucoup plus importantes. Il fallait s'en préoccuper, bien qu'il ne paraisse possible, ni de résoudre les cas les plus graves dans le cadre du transport en commun classique, ni d'éliminer toutes les difficultés pour les autres.

NOISY-TORCY: LE RER AU SERVICE D'UNE VILLE NOUVELLE

Suite de la page 3



La dernière touche.



RATP-Chabrol

Deuxième atout : les autobus

Qui dit gare routière dit lignes d'autobus. Huit lignes ont ainsi été

Noisiel-Le Luzard, une gare rustique.



RATP-Carrier



La gare de Lognes-le-Mandinet.

Les pieds dans l'eau

Après Noisiel, voilà « Lognes-le-Mandinet » ; on serait tenté de dire Chenonceaux tant la réussite et la nouveauté architecturales de cette gare posée sur un lac artificiel surprennent. Située au cœur du futur quartier du Mandinet cette apparition est d'autant plus remarquable que l'urbanisation reste à faire en totalité ainsi qu'une partie de la voirie.

A Lognes, si l'élément vitré n'est pas prédominant, c'est lui qui donne sa légèreté à l'édifice et souligne l'esthétisme de ses formes quand il se reflète dans l'eau. C'est par le viaduc du ru de Maubuée que l'on accède à la dernière des quatre gares du prolongement « Torcy - Marne-la-Vallée ». Outre le béton, les pâtes de verre et le bois sont au nombre des matériaux employés. A un kilomètre environ de la ville de Torcy et du petit bourg de

aménagées pour irriguer les nouveaux quartiers et assurer la correspondance et le rabattement vers les gares du RER. Toutefois, quatre lignes maintiennent leur terminus à Noisy. Les bus aussi ont pris le chemin du RER afin de mieux répondre aux besoins nés de l'urbanisation toute neuve. L'élément de



liaison étant la nouvelle signalétique, mise en place pour la première fois à Gabriel-Péri et qui assure la continuité avec le RER et facilite les correspondances.

En se livrant au « cabotage », ils assurent la desserte des différents secteurs d'habitation, d'activités et de loisirs. Ces lignes ont pour numéros : 120 C, 213 A, 213 B, 213 C, 220, 303, 320 et 421. Côté APTR, quatre lignes ont leur terminus à Torcy et deux autres des points d'arrêt. Ces lignes desservent les secteurs est et nord de Marne-la-Vallée. A Marne-la-Vallée, le réseau local d'autobus a un bel avenir : il est appelé à jouer à plein son rôle de maillage entre les zones industrielles comme Paris-Est par exemple, les secteurs d'habitation en pleine expansion — celui du Bois de Grâce —, les grands ensembles déjà construits — Noisiel, Champs — ainsi que les quartiers pavillonnaires.

Paris en 35 minutes

On l'a vu, à Marne-la-Vallée, le mode de transport précède largement le développement de l'urbanisation. Un mois après sa mise en service, le trafic du tronçon Noisy-Torcy s'élève à l'heure d'affluence du matin dans le sens Torcy-Paris à 2 800 voyageurs et à 2 500 en sens inverse le soir. Le nombre d'entrants quotidiens dans les quatre gares atteint 9 100. Ce trafic est inférieur de moitié à celui des deux autres extrémités de la ligne (Boissy-Saint-Léger et Saint-Germain-en-Laye) et de cinq fois au trafic de la section Vincennes - Noisy-le-Grand ; qu'est-ce à dire si on le compare à celui du tronçon central, Auber-Gare de Lyon, où le rapport est de quinze fois inférieur. Dans ces conditions, l'envoi à Torcy de trains de neuf voitures re-

« Cabotage » entre les différentes gares du RER.



RATP - Thibaut

viendrait à offrir une capacité de transport six fois plus importante que la demande.

Aux heures de pointe du matin et du soir, du lundi au vendredi, le RER assure donc une desserte locale omnibus de la ville nouvelle entre Noisy-le-Grand et Torcy, en correspondance synchronisée et sur le même quai à Noisy-le-Grand - Mont d'Est avec des trains en provenance ou en direction de Paris.

Cette desserte locale permet de maintenir une fréquence de l'ordre de 10 minutes pour la desserte de Marne-la-Vallée, aux heures de pointe par des trains, type MS 61, de trois voitures.

En revanche, aux heures creuses ainsi que les dimanches et jours fériés, un train sur deux, composé de trois voitures, poursuivra son trajet jusqu'à Torcy, assurant ainsi un service sans changement de train, toutes les vingt minutes dans la

Desserte des lycées et CES...



journée, toutes les trente minutes dans la soirée.

Il est à noter que ces intervalles sont du même ordre que ceux déjà pratiqués dans la desserte de banlieues analogues, pour la vallée de Chevreuse, par exemple, ou pour la ville nouvelle d'Evry.

régionales RATP et de certaines lignes de banlieue SNCF, la ligne SNCF de Cergy, ouverte au printemps 1979, et la branche de Poissy seront rabattues sur la ligne A à la gare de Nanterre-Préfecture. Cette ligne offrira alors une liaison directe entre deux villes nouvelles, celle de Cergy-Pontoise et celle de

Ligne par ligne

120 C « Nogent-sur-Marne (RER) - Noisy-le-Grand-Les Richardets (Cité des Hêtres) » Du lundi au samedi, le 120 C dessert la gare RER de Bry, la mairie de Noisy, les Richardets pour aboutir à la cité des Hêtres.

213 A « Chelles (Gare) - Noisy-Champs (RER) ». Créée pour desservir directement la gare RER de « Noisy-Champs-Champy-Nesle » à partir de la gare SNCF de Chelles, cette ligne traverse Gournay et le bois de Grâce à Champs et emprunte l'ancien itinéraire de la ligne 113 N. Elle est exploitée du lundi au samedi.

213 B « Chelles (Gare) - Lognes-le-Mandinet (RER) ». Cette antenne est déviée, du lundi au dimanche, par le bois de Champs, la gare RER de Noisiel, pour atteindre celle de Lognes via la Ferme du Buisson.

213 C. « Noisy-Champs (RER) - Lognes (RER) ». Du lundi au samedi, le 213 C « cabote » entre les gares de Noisy, Noisiel et Lognes en passant par les étangs de Nesle, le centre de Champs et le quartier du Luzard.

220. « Bry-sur-Marne (RER) - Torcy - Marne-la-Vallée (RER) ». L'itinéraire est inchangé en direction de Torcy, de Bry à la mairie de Champs (par contre il a été modifié, en direction de Bry, à partir de la mairie de Noisy). Sur son parcours, la ligne dessert également la gare de Noisiel, le centre et la gare de Torcy et ce, tous les jours de la semaine. En soirée, elle assure, en outre, la desserte du clos de Torcy.

303. « Bobigny (Préfecture) - Noisy-le-Grand - Mont d'Est ». L'itinéraire est resté inchangé du lundi au samedi.

320. C'est une ligne circulaire exploitée sur tout le territoire de Noisy avec un terminus à la gare RER de Noisy-le-Grand - Mont d'Est. Elle dessert la mairie, la gare de Champs-Nesle, la Butte verte, les lycées du Champy et Jacques Prévert, le CES et la gare des Ivrys, les Richardets. En soirée et les dimanches et fêtes, la desserte se limite aux Richardets.

421. « Vaires-sur-Marne (Gare) - Emerainville (Gare) ». Le centre de Noisiel et de Torcy, le clos et la zone industrielle de Torcy ainsi que la gare RER, la ZAC des Lions de Beaubourg et la zone industrielle de Paris-Est, tels sont, du lundi au dimanche, les points forts du 421.

Marne-la-Vallée, en passant par La Défense et Châtelet-Les Halles, gare de correspondance avec la ligne B du RER qui, de son côté, joindra Saint-Rémy-lès-Chevreuse à Mity-Clay et Roissy-Aéroport Charles de Gaulle.

Prix au kilomètre

Le coût de la réalisation du tronçon de Noisy-le-Grand - Mont d'Est - Torcy s'élève à environ 400 MF hors taxe, frais généraux compris. Ce montant ne comprend pas les dépenses dont le financement incombe à l'établissement public d'aménagement de la vallée de la Marne (Éparmarne) au titre de sa participation à la réalisation d'ouvrages communs tels que les ouvrages de franchissement de la voirie. Ce coût, moins de 50 MF au kilomètre, est limité en comparaison de celui d'un prolongement en souterrain d'une ligne de métro en tissu urbain dense qui atteint 150 voire même 200 MF au kilomètre.

Les chevaliers du ciel façon RATP ou la pose des caténaires.



RATP-Chabrol

LE SPORT ROI

En chacun de nous sommeille un sportif; que ce soit sur les stades, dans la chaleur poussiéreuse des gymnases, sur les rings et autres tatamis ou encore sur le petit écran, une vocation est toujours sur le point de naître. Mais voilà, il arrive que la dite vocation soit enfouie sous des années de « métro, boulot, dodo » et que le « sportif » n'en éprouve aucun symptôme avant-coureur.

Pendant quatre journées, du 1^{er} au 4 octobre, la RATP a relevé le défi et proposé aux voyageurs anonymes de « changer de rames ». Et sautez maintenant! Quatre jours insolites pour consacrer la fête du corps et la symphonie toujours inachevée des muscles.

Courez, ramez, pédalez, tirez, luttez, frappez une balle, un ballon ou bien, un volant, patinez, sautez : une autre façon de vivre le métro le temps d'une animation, une autre façon de vivre sa vie.

