

n° 14

sommaire



page 2
DOSSIER
Les travaux de nuit

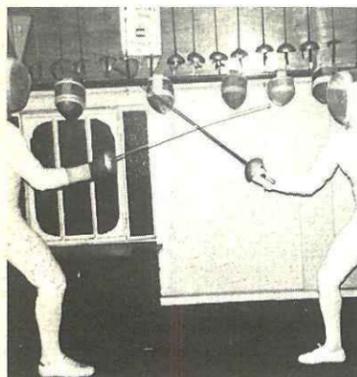


page 4
MIEUX CONNAITRE
Le service des relations extérieures



page 6
FLASH RATP

page 8
TRANSPORT-EXPO 75
LA PRESSE EN PARLE
Les résultats du trafic en 1974



page 9
CECI VOUS INTÉRESSE
AU RENDEZ-VOUS
DE L'HISTOIRE
Le carrosse à cinq sols

page 10
CARNET
Nominations
Départs à la retraite
Qui dit mieux ?

page 11
LE GROUPEMENT ARTISTIQUE
« AURORE »

page 12
SPORTS
Escrime
Sur le podium
La vie du Club

TRAVAUX DE NUIT



Atelier photographique RATP - BARINET

Non cette étrange silhouette, fascinante et inquiétante à la fois, n'est pas celle d'un « extra-terrestre » ! Il s'agit seulement d'un ouvrier-soudeur qui, en même temps que quelques centaines d'autres compagnons, contribue chaque nuit à l'entretien et à la modernisation du métro (voir notre dossier en page 2).



Associated Press Paris

Au bout du tunnel

Alors que midi scande un hommage symbolique au clocher de l'église Saint-Eustache, apparaissent au fond de l'immense excavation des Halles, derrière des pans de rocaille avidement broyés, les impressionnantes mandibules d'un rongeur nommé « ROBBINS »...

Ainsi s'est achevé, le lundi 13 janvier, avec cinq mois d'avance sur les prévisions, le forage du deuxième tunnel circulaire à voie unique, de 2600 mètres de long et 7 mètres de diamètre, qui doit permettre au métro express régional de relier en 1977 la gare de Lyon à la station « Châtelet-Les Halles ».

Cet ensemble complexe, édifié à l'emplacement des anciens pavillons de Baltard, constituera, avec 7 voies à quai, soit 3 voies au centre réservées à la SNCF respectivement encadrées par les 2 voies de la ligne de Sceaux (à gauche sur la photo) et les 2 voies de la ligne de Saint-Germain-en-Laye, la principale plaque tournante de la capitale.

En semaine, près de 2000 agents appartenant à la Régie et aux entreprises s'activent chaque nuit sur le réseau ferré pour le maintenir en bon état d'entretien et y apporter les améliorations dues au progrès technique. Travail ingrat, généralement inconnu du grand public, qui ne le perçoit qu'incidemment à travers les nuisances que provoquent exceptionnellement certains chantiers.

Poursuivant la campagne d'information placée sous l'égide du Syndicat des transports parisiens, la Régie a organisé dans la nuit du 12 au 13 décembre 1974 une visite à l'intention de la presse afin de mieux faire connaître les multiples activités du métro qui se traduisent toutes les nuits par l'ouverture de quelque 150 à 200 chantiers qu'il faut approvisionner et coordonner.

Nous proposons à nos lecteurs de découvrir à leur tour le monde insolite des «noctambules» du métro.

Le bon fonctionnement du métro est subordonné à l'exécution d'un certain nombre de travaux, quelques uns systématiques et répétitifs donc prévisibles, d'autres inopinés et urgents ou encore liés à la mise en œuvre de nouvelles installations.

La gêne susceptible d'être appor-

tée aux voyageurs, les servitudes d'approvisionnement et de fonctionnement des chantiers, la sécurité des ouvriers et des agents interdisent pratiquement les travaux pendant les heures d'exploitation. Force est donc d'avoir recours aux travaux de nuit. Mais en quoi consistent-ils ?

Des tâches multiples...

Il faut d'abord «faire le ménage» : nettoyer stations, accès et trains; plus de 400 personnes se consacrent chaque nuit à ces tâches ingrates. Il faut assurer l'entretien des installations, remédier aux causes des incidents qui ont été signalés dans la journée précédente, procéder aux révisions périodiques, renouveler les équipements arrivés à limite d'usure.

Les tâches principales, cette liste n'étant pas exhaustive, concernent essentiellement :

— **les ouvrages d'art** : réfections des maçonneries et enduits des tunnels et stations, visites systématiques des voûtes et des viaducs, consolidation provisoire des ouvrages par pose de cintres métalliques en cas de modification à la contexture du réseau (création d'un nouveau tunnel sous un ouvrage existant par exemple);

— **la voie** : renouvellement du ballast colmaté, des traverses et des rails, mise en place, réglage et entretien des appareils de voie, vérification et confection des joints isolants, réalisation de soudures aluminothermiques, rectification de la partie supérieure du rail (champignon) par meulage pour remédier à l'usure ondulatoire, vérification générale des attaches des rails, contrôle de la géométrie de la voie à l'aide d'une draine spécialement équipée pour mesurer l'écartement, le dévers et les gauches, nivellement et bourrage mécanique lourd des voies, aspiration des poussières et déchets à l'aide d'un train aspirateur;

— **les installations électriques** d'éclairage des quais et stations, de la signalisation, du câblage de traction (sectionneurs, disjoncteurs), des télé-transmissions liées par exemple à la modernisation de l'exploitation. Ces travaux nécessitent l'organisation de trains de distribution et de ramassage de tourets de câbles;

— **les travaux neufs** incluant les grands travaux de modernisation tels que la mise sur pneus d'une ligne, les installations électriques, le déroulage de câbles, la livraison d'appareils translateurs (trottoirs roulants, ascenseurs, escaliers mécaniques).

Ces tâches absorbent un millier d'agents environ. Il convient de rappeler également les tâches nécessitées par la modernisation des stations et la création d'équipements répondant à de nouveaux besoins (pilotage automatique).

Certaines interventions ont un caractère sporadique : chauffage des voies aériennes, lorsqu'il y a menace de verglas, chauffage des appareils de voie par temps de gel, dégagement des voies en cas de chute de neige.

Enfin, la période d'interruption du trafic est aussi celle des essais de toute nature, en particulier celle des essais de matériel roulant (réception de matériel neuf, mise au point de dispositifs nouveaux).

Les diverses mesures (bruit, vibrations...) incompatibles avec le trafic des trains sont également exécutées la nuit.

La sécurité d'abord...

L'organisation du travail nocturne impose une planification et une discipline très strictes. Le travail en voie ou à proximité immédiate n'est généralement possible, sauf pour quelques tâches préparatoires à exécuter dans des conditions bien définies, que lorsque le courant est

coupé; or l'acheminement des trains exige le maintien du courant. La durée du plein travail nocturne est nécessairement amputée, sur de nombreux chantiers, du temps d'acheminement et de retour des trains de travaux. Chaque responsable de chantier doit tirer le meilleur



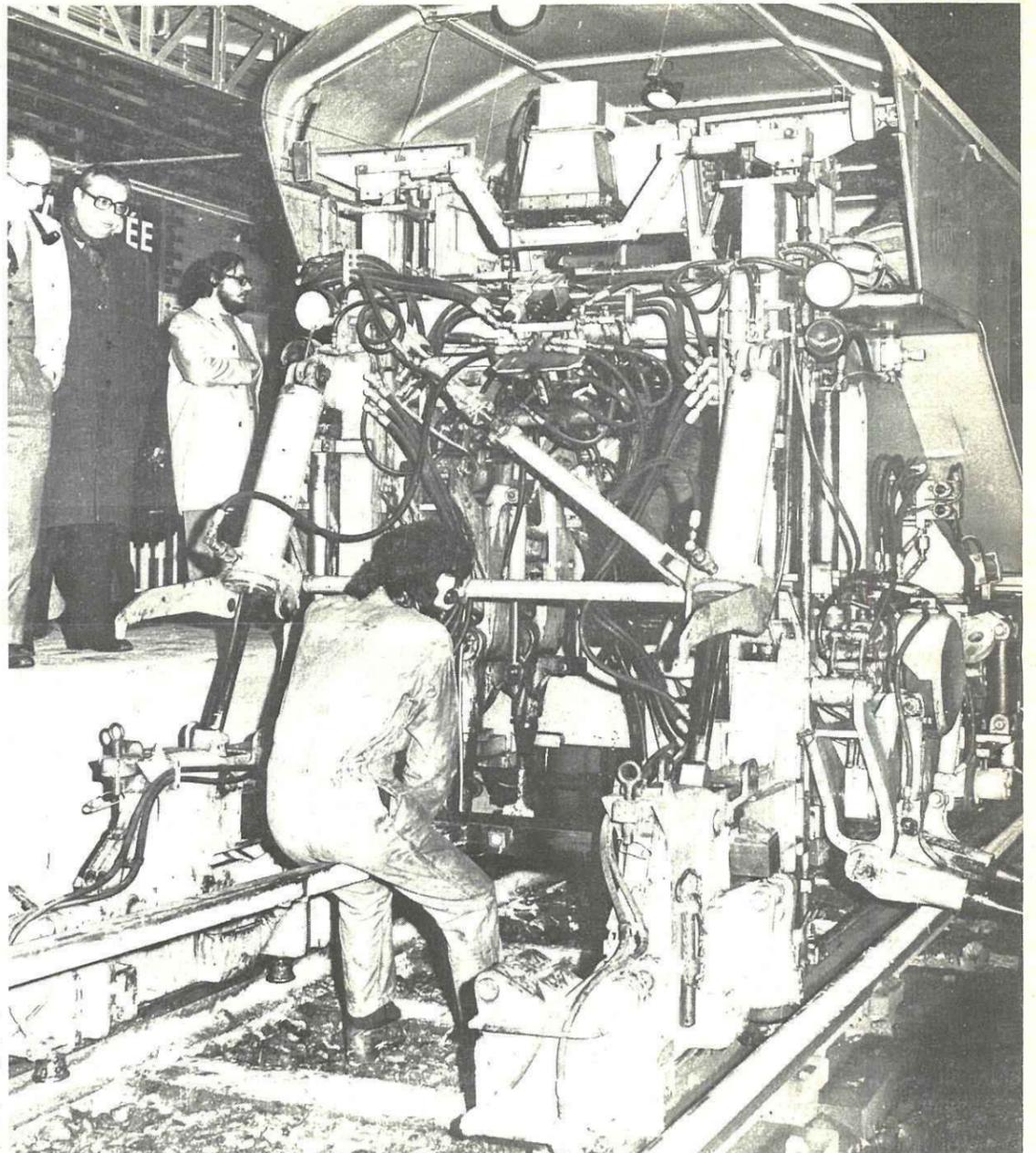
Atelier photographique RATP - BARINET

Renforcement de l'ossature et remplacement du platelage du pont-viaduc d'Austerlitz. Manutention après dépose d'un élément de tôle de platelage.

QUELQUES CHIFFRES

- Longueur actuelle de voie simple principale du réseau urbain : 373 km.
- Consommations annuelles pour l'entretien des voies par le service de la voie (TV) :

Rails Vignole (52 kg au mètre) de 18 m :	2500
Traverses (1400 au km) :	12500
Ballast :	12000 à 15000 tonnes
- Périodicité de meulage des courbes : 1 an à 18 mois
- Durée de vie moyenne d'un rail suivant son implantation (courbe de faible rayon ou alignement droit) : de 5 ans à 30 ans
- Nombre de km de voie révisés par an : 50
- Régénération des maçonneries par le service de l'entretien des bâtiments, des accès et des ouvrages d'art (TB) : 7 km de tunnel par an de 1975 à 1980 permettant de procéder dans les meilleurs délais à la réfection de 94 km datant d'avant 1914. 30 km ont déjà été régénérés.



Atelier photographique RATP - BARINET

Nivellement et bourrage mécanique lourd des voies. Machine automatique en action à la station «Quai de la Rapée» (ligne n° 5 - Pantin-Italie).

DE NUIT



Atelier photographique RATP - BARINET

Renouvellement de traverses. Serrage mécanique des « tire-fond ».



Atelier photographique RATP - BARINET

Les représentants de la presse parisienne attentifs aux explications fournies par M. Bauzon, Chef du service de la voie, dans la nuit du 12 au 13 décembre 1974.

leur parti des conditions qui lui sont imposées, savoir ce qu'il est habilité à faire, et comment il pourra intervenir. Le moindre manquement aux règles de sécurité peut avoir des conséquences graves pour son personnel.

Les convois d'approvisionnement, les trains d'essais doivent être programmés avec soin pour leur permettre d'emprunter en toute sécurité les raccordements entre les différentes lignes. De leur acheminement correct dépendra le rendement du chantier. Ces convois sont tous formés, chargés et déchargés aux **ateliers de la Villette** qui traitent ainsi chaque nuit entre 15 et 20 «trains de travaux», chiffre pouvant atteindre 25 en cas d'opération importante sur le réseau (équipement d'une ligne pour la mise en circulation des trains sur pneumatiques par exemple).

Il apparaît aussi que les travaux,

suivant leur nature, imposent des exigences contradictoires en matière de fourniture d'énergie électrique : tel chantier est absolument incompatible avec le troisième rail maintenu sous tension, tel autre au contraire exigera le déplacement de trains, donc la présence du courant. On conçoit alors qu'à la coordination des travaux vienne s'ajouter une prévision sélective et nuancée de la distribution du courant qui s'écarte notablement de ce qui est réalisé durant l'exploitation normale.

Il existe ainsi une vie souterraine nocturne intense. Un chantier, outre la vie propre que les ouvriers lui communiquent, évolue dans le temps comme dans l'espace : il suit souvent la ligne, va à la rencontre d'un autre chantier avec lequel il est ou non compatible, puis il se déplace en un autre point du réseau, les tâches d'entretien étant un éternel recommencement.

Mais surtout des hommes

On ne peut parler des travaux de nuit sans dire quelques mots de la vie des agents qui y participent. Certains d'entre eux y sont affectés par roulement. Mais pour la majorité, l'activité professionnelle est exclusivement nocturne, et, à la longue, ils ressentent péniblement l'incidence de telles conditions sur leur vie familiale.

En fin de semaine, l'activité se ralentit, mais se poursuit néanmoins :

- certaines tâches doivent être accomplies quotidiennement, même les dimanches, même les jours fériés :

- il faut, en permanence, maintenir un effectif minimal de personnel d'intervention, spécialisé dans les différentes techniques, pour faire face en toutes circonstances, aux incidents inévitables.

Cela signifie que, par roulement, un certain nombre d'agents sont présents sur les lignes, même lors des grandes fêtes de l'année.

Un cadre du service de la voie, qui connaît bien tous ces hommes pour les avoir maintes fois approchés, a bien voulu nous faire part de quelques réflexions qui seront notre conclusion :

« Ces hommes ont une haute conscience du caractère indispensable de leur travail, du respect de la tâche à accomplir dans des délais préétablis et selon des normes de sécurité très strictes. Ils sont sensibles à la notion de service public et ressentent le plus souvent la grande solidarité du métro qui s'apparente un peu à celle des «cheminots»... C'est une grande chance et un enrichissement humain certain que de pouvoir côtoyer, connaître et apprécier de tels hommes. »



Atelier photographique RATP - BARINET

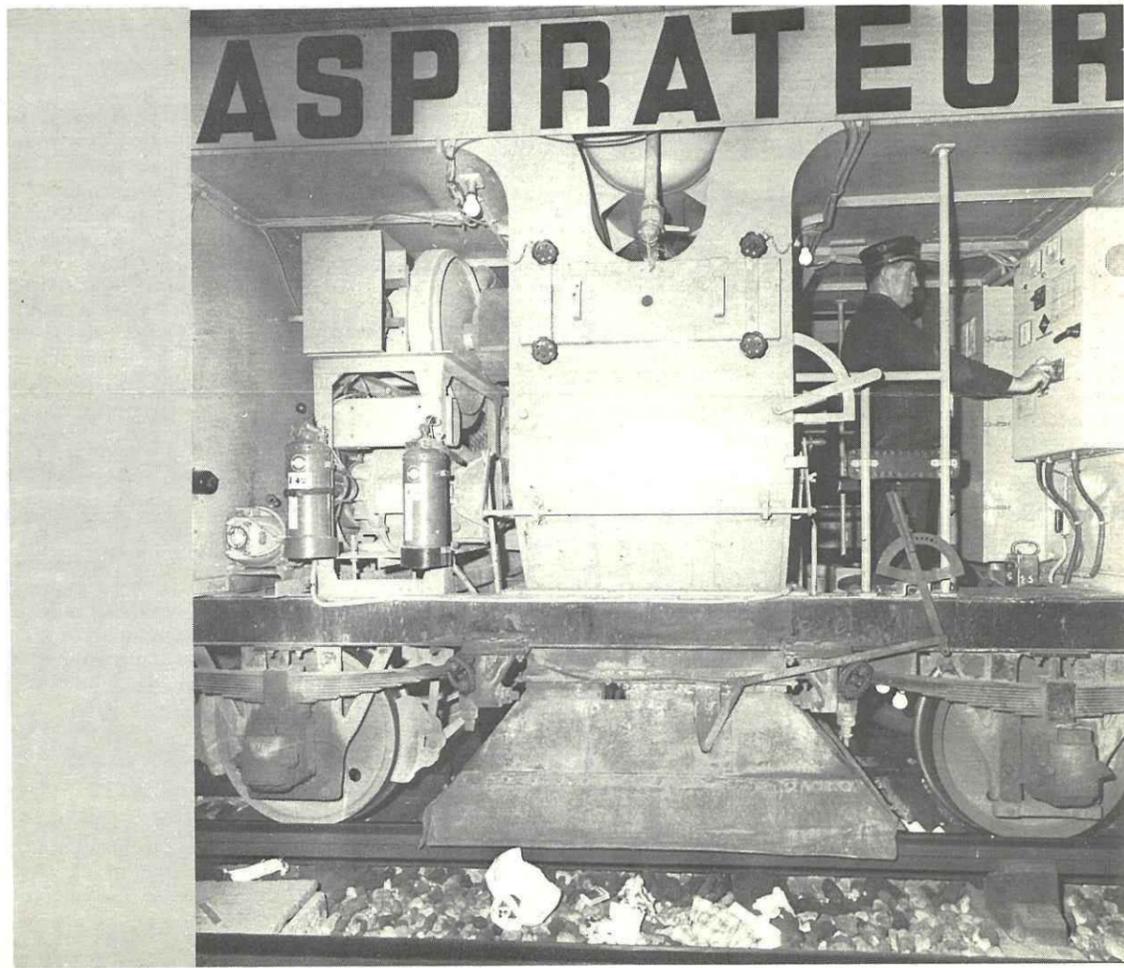


Photo LA VIE DU RAIL - PILLOUX

Veine de soufflage et hotte d'aspiration du train aspirateur avec agent du service de la voie au poste de commande.

Les attributions de la plupart des directions et services de la Régie leur confèrent des responsabilités directement liées à la finalité même de l'entreprise : le service public du transport de voyageurs en région parisienne.

Les fonctions du service des relations extérieures sont moins directement perceptibles : il n'a pas de responsabilités de production, de gestion ou d'administration. Son rôle est directement lié à ce développement considérable des moyens d'information qui est l'un des traits dominants du monde moderne. Dans notre société, une grande entreprise ne peut plus se contenter de remplir sa fonction sociale de production d'un bien ou de prestation d'un service, elle doit encore faire connaître le comment et le pourquoi de ses décisions, et répondre aux questions que se posent

ou que lui posent ses « publics ». Cet impératif est particulièrement évident dans le cas d'une société nationale comme la Régie, qui doit rendre compte de sa gestion aux pouvoirs publics, et, à travers eux, aux élus et à l'opinion. Service public, la Régie ne peut connaître le « secret d'entreprise »; elle doit accepter comme un devoir de faciliter à tous les milieux intéressés l'accès à la connaissance de ses activités. En outre, comme toute entreprise, la Régie a intérêt à gagner le soutien de l'opinion, afin de faciliter l'exécution de la mission dont elle est investie; elle doit donc s'efforcer de créer autour de ses activités, en dehors de toute préoccupation commerciale ou publicitaire, un climat favorable à son action.

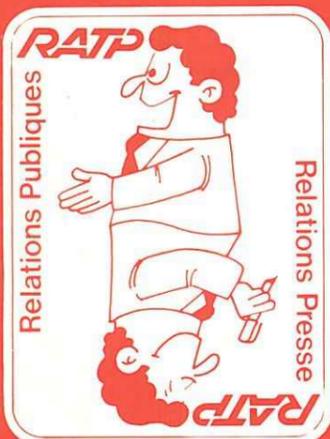
Ces différentes tâches constituent précisément le rôle spécifique du service des relations extérieures : entretenir des relations étroites et confiantes avec les leaders

Les relations publiques

Ces rencontres sont souvent précédées d'un exposé adapté au public avec utilisation des moyens audio-visuels : cartes, plans, diapositives, films, etc.; elles sont complétées par la remise d'une documentation. Leur importance est certaine, car elles contribuent à l'amélioration de l'image d'entreprise.

Le film présente l'avantage de pouvoir être prêté et transporté facilement voire même expédié à l'étranger.

A côté de ces activités dites « extérieures » se placent celles contrôlées par la division des « affaires générales ».



Des occasions privilégiées de relations publiques

Les inaugurations

L'inauguration de nouvelles installations ou la mise en service de nouveaux matériels, constituent une occasion de monter une opération de relations publiques et de mettre l'accent sur les progrès, les réussites et les objectifs de l'entreprise.

Comme pour les visites, l'organisation de telles manifestations implique rigueur et souci du détail; en outre, le programme pré-établi doit pouvoir être revu à tout instant en fonction de circonstances imprévues.

Les expositions

Les expositions permettent un dialogue avec le grand public et les publics particuliers. Tous les médias sont mis en œuvre : presse, imprimés, audio-visuel, colloques, visites, etc.

La participation aux grandes expositions françaises et étrangères est un impératif pour un service public qui, comme la Régie, a une vocation internationale.

Aussi, pour en assurer l'organisation, il a été aménagé, 34, rue Championnet, un centre de matériel d'exposition où sont regroupés des maquettes de matériel roulant, des agrandissements photographiques, etc.

Des images fixes ou mouvantes

Compte tenu de l'importance sans cesse croissante de l'information par l'image, un centre audio-visuel a été créé à Championnet. Son équipement moderne permet d'assurer, d'une manière pratiquement autonome, des montages pour le compte du service lui-même et des autres directions.

Il produit des programmes avec des vues fixes ou mobiles, assorties d'un commentaire sur fond musical. Ce genre de spectacle de courte durée permet de présenter, d'une manière très agréable et fort appréciée, les idées, les suggestions, les projets, les réalisations...

Cet ensemble est complété par une activité cinématographique. Un certain nombre de films, de notoriété ou techniques, sont commandés par la Régie à des réalisateurs extérieurs ou au service photographique de la direction des études générales.

Les « Fans » du mercredi

Plus de 2000 personnes viennent demander chaque année aux bureaux des relations extérieures de la documentation sur les transports. Elles posent les questions les plus diverses.

Ce courant de visiteurs est largement alimenté, surtout les mercredis, par les écoliers ou lycéens, et depuis ces dernières années par les étudiants en architecture et en sciences économiques et politiques dont l'attention se porte désormais sur les problèmes de transport et d'environnement.

Marque du rayonnement de la RATP, un nombre croissant d'ingénieurs et techniciens étrangers sont envoyés en stage, à leur demande, dans les services de la Régie par le truchement d'organismes français de coopération technique ou d'institutions internationales. Il appartient au service des relations extérieures d'accueillir ces stagiaires et d'organiser leur programme d'études.

La notoriété par le texte

En collaboration avec d'autres services de la Régie, et à l'occasion d'événements marquants, la Régie édite des dépliants et des plaquettes de notoriété. Ces plaquettes, dont la présentation est soignée, font l'objet de gros tirages et d'une diffusion très large.

Une photothèque permet également de satisfaire les demandes les plus courantes de documents photographiques.

Les missions

Le besoin de s'informer et de participer à des congrès appelle les responsables de la RATP à circuler à travers la France et le monde. Ce mouvement s'est amplifié avec le développement de l'assistance technique aux grandes villes étrangères.

La division « affaires générales » se transforme alors en agence de voyages pour organiser déplacements et séjours.

Traitant les problèmes de gestion et de planification du service des relations extérieures, elle établit enfin le budget et effectue le règlement des dépenses.

Toutes ces activités impliquent naturellement une correspondance très diversifiée ainsi que la tenue et la mise à jour de nombreux fichiers spécifiques.

Pour répondre à des besoins de plus en plus pressants d'information de la part du public, la RATP, qui disposait de petites cellules dispersées de réception et de liaison, a créé en 1953 le service des relations extérieures qui, tourné vers les publics de la Régie, participe à la définition de l'image de l'entreprise et contribue largement à sa diffusion.

Les activités du département sont réparties entre deux divisions dont l'une est plus orientée vers les contacts extérieurs et l'autre vers la documentation et la gestion.

De nombreuses activités, très diversifiées, incombent à la division « relations générales, manifestations, visites, audio-visuel » :

Plus de 12 000 visiteurs par an

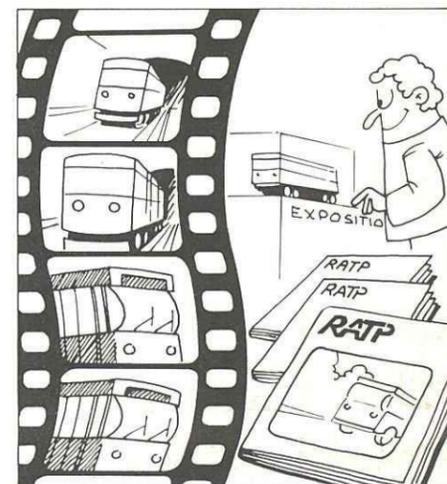
Inférieur à 5000 en 1967, à 10000 en 1973, le nombre de visiteurs a atteint 12500 en 1974, parmi lesquels 4250 étrangers venus du monde entier et 5250 élèves ou étudiants.

L'éventail du public est vaste, il va du chef d'État à l'enfant des écoles, avec une majorité de spécialistes des transports.

Les thèmes de présentation concernent essentiellement le métro régional, la modernisation des réseaux ferré et routier, et les travaux de construction des lignes nouvelles. L'organisation d'une visite demande une préparation minutieuse et un horaire strict.

Nos visiteurs sont accompagnés soit par des agents de la division parlant généralement des langues étrangères, soit par des ingénieurs choisis en raison de leur qualification.

Lorsqu'elle reçoit de hautes personnalités, la Régie se fait représenter par le président du conseil d'administration, le directeur général ou le directeur spécialement intéressé par l'objet de la visite.



RELATIONS EXTERIEURES

d'opinion et les différents publics de l'entreprise relève de la compétence du département « relations publiques »; informer l'opinion et s'efforcer d'obtenir son soutien à travers le réseau des différents supports d'information relève de celle du « département presse ».

Organisme dépendant directement du président du conseil d'administration et du directeur général, le service des relations extérieures exerce sa double mission d'information-communication en harmonie avec les actions plus spécifiques conduites par la direction des études générales (mission promotion et service commercial), et les réseaux. Le chapitre « communication » du plan d'entreprise fixe d'ailleurs à tous ces organismes des objectifs communs.

L'action des services ou organismes investis d'une mission officielle de communication a naturellement ses limites, car, en fait, rien n'est possible si les agents de l'entreprise n'apportent pas, à tous les niveaux leur concours. C'est particulièrement vrai des personnels d'exploitation, qui sont en contact permanent avec la clientèle. Il appartient essentiellement à la direction du personnel et aux réseaux d'engager les actions de formation appropriées.

Sur le plan de la stricte information le service des relations extérieures s'efforce, quant à lui, par le canal de RATP-Informations de transmettre à chaque agent, un certain nombre de faits ou d'événements concernant l'organisation de notre entreprise, son évolution, ses projets.

Les relations presse

On trouve les premières traces d'un service de presse organisé dès 1919, à la STCRP, qui gérait alors les transports de surface. Le service public des transports, dont le fonctionnement intéresse la vie quotidienne de millions de personnes a naturellement été très vite sollicité d'informer largement sur ses activités. Le service de presse s'est donc peu à peu structuré et organisé pour répondre aux besoins croissants du public. A une époque plus récente, il est apparu qu'existaient également, au sein de l'entreprise, parmi les diverses catégories de personnel, un désir de dépasser l'horizon familier de l'atelier ou du dépôt, de mieux connaître l'entreprise, son environnement : étant donné l'importance et la dispersion des effectifs, ce besoin ne pouvait être satisfait que par les techniques de la presse d'entreprise. A la vocation traditionnelle du service - l'information des journalistes - est ainsi venue s'ajouter la mission de diffuser vers le personnel une information générale sur l'entreprise.



Informers les informateurs

Le service est chargé des relations avec les différents organes de la presse, écrite, parlée et télévisée française ou étrangère. Il assure à la demande des journalistes leur information et leur documentation sur les activités de la Régie. En outre, il doit soutenir, sur le plan de l'information la politique de l'entreprise : il s'agit ici, par l'intermédiaire des différents supports de presse dits « mass média », de faire connaître à l'opinion les objectifs de la Régie, d'expliquer les motifs des principales décisions et, par là-même de susciter un climat favorable à la compréhension mutuelle de l'entreprise et de ses publics.

Un droit, des contraintes

Dans cette action, on s'efforce à la fois de satisfaire au principe du droit à l'information et de promouvoir le service public des transports auprès de l'opinion. Le principe est qu'il n'y a pas de sujet « tabou ». Cette attitude libérale est en même temps la plus réaliste car les journalistes disposent de nombreuses sources d'information extérieures à la Régie et opposer un refus de réponse équivaldrait à éliminer le point de vue de la Régie des débats la concernant. Naturellement cette position de principe n'est valable qu'à l'égard d'interlocuteurs non prévenus, appliquant la règle d'or de la presse « les faits sont sacrés, les commentaires sont libres ». Le travail de relations presse exige donc une bonne connaissance de ce milieu à la fois étroit et divers qu'est le journalisme, afin de tenir compte des exigences et des attentes des journalistes.

La presse : un baromètre pour la Régie

La responsabilité interne du service est double.

Dans notre société, la presse est le véhicule principal de l'opinion publique. Elle constitue pour la Régie, un instrument de mesure important de la sensibilité du public aux différentes actions en cours ou projetées. Il est donc nécessaire que les dirigeants de l'entreprise soient tenus informés de l'état d'esprit des milieux journalistiques et que soient dégagées à leur intention, à partir de la masse des articles et des émissions consacrées aux transports, les lignes de force de l'opinion à l'égard de la situation et de la politique de l'entreprise. Bien entendu, les conclusions devront tenir compte du fait que la presse n'est pas en toutes circonstances la traduction de l'opinion et que les contingences propres au journalisme infléchissent parfois les commentaires ou entraînent même une certaine altération des faits.

Enfin, à son tour, la direction de la Régie utilise, comme dans la plupart des grandes entreprises, les techniques de presse pour informer l'ensemble du personnel des problèmes essentiels.

Une mission d'information externe

Chaque mission est prise en charge par une section distincte :

En premier lieu la section **information des journalistes** assure les relations avec les journalistes sous leur aspect passif, c'est-à-dire au plan du renseignement et de la documentation, et actif, au plan de la promotion de la politique. Elle assure l'accueil des journalistes et fournit les renseignements et la documentation qui constituent la matière première des articles et reportages publiés dans la presse. Les rapports humains ainsi noués permettent de personnaliser l'information en fonction des besoins de chaque interlocuteur.

En outre, elle rédige et diffuse d'une part **les communiqués de presse** : textes très courts, souvent diffusés par téléphone, qui ont pour objet de transmettre au public toutes les informations qui lui sont nécessaires.

D'autre part, **les notes d'information** : textes de vulgarisation rédigés à l'intention de la presse et donnant les informations essentielles sur un sujet donné : description d'une ligne, d'un matériel, d'un projet d'extension de ligne, d'un programme de travaux ou de modernisation, etc.

La section organise également les visites de chantier, les reportages et les réceptions à l'occasion des mises en services.

Ces manifestations sont l'occasion de faire le point sur la réalisation d'un ouvrage

organise les interviews des responsables de la Régie, et les met en rapport avec les journalistes désirant s'informer plus complètement des problèmes traités.

Dans le domaine de la promotion de la politique de l'entreprise deux « recettes » ont fait largement la preuve de leur efficacité :

- **La conférence de presse** : Cette technique, qui fait intervenir directement les dirigeants de l'entreprise dans le processus d'information, ne peut être qu'exceptionnelle. Elle est utilisée pour faire chaque année un bilan de l'action de l'entreprise et des perspectives qui s'offrent à elle, et pour expliquer aux personnalités des décisions engageant l'avenir des transports parisiens.
- **L'article de fond ou l'enquête sur un thème choisi par l'entreprise.**

Une mission d'information interne

En second lieu la section **information interne** assure un certain nombre de publications destinées à la direction et à l'encadrement :

- **Une revue quotidienne.** Cette revue reproduit par photocopie, dans leur intégralité, les articles de la presse quotidienne ou périodique concernant les transports parisiens, ainsi qu'un choix d'articles économiques et sociaux d'actualité.
- **Une revue mensuelle** « les transports et leur environnement » dans laquelle est rassemblé un choix d'articles sur les transports, extraits de revues spécialisées mais présentant un caractère d'intérêt général.
- **Une revue bimensuelle** « la vie économique et sociale », réunissant des articles de fond sur les questions économiques et sociales, et des articles de réflexion sur la politique économique française qui n'ont pu prendre place dans la revue quotidienne.

- **Une analyse trimestrielle** de la presse est également diffusée. Elle comprend une partie analytique et reproduit en annexe les articles les plus importants parus au cours des trois mois précédents.

Enfin deux supports d'information s'adressent à l'ensemble du personnel :

- **Le journal d'entreprise** (RATP-Informations) diffusé actuellement tous les deux mois, qui s'efforce de présenter au personnel un panorama de l'activité et des réalisations de la Régie.

- **Le bulletin téléphonique** : ce bulletin hebdomadaire d'informations sera proposé au personnel, au début du 2^e trimestre 1975. Son ambition est de donner une information succincte mais récente sur la vie de

QUOI DE NEUF DANS LE MÉTRO ?

Mi-novembre

Depuis la mi-novembre cinq nouveaux trains de matériel fer moderne ont été mis en service sur la ligne 9 «Pont de Sèvres-Mairie de Montreuil».

22 novembre

Mise en service de trois nouveaux escaliers mécaniques à Saint-Augustin (ligne 9), à Champs-Élysées-Clemenceau et Charles de Gaulle-Étoile (ligne 1).

30 novembre

Le 1^{er} train de matériel fer moderne est mis en service sur la ligne 13 «Carrefour Pleyel ou Porte de Clichy-Miromesnil». Trois autres trains de ce type ont été introduits sur cette ligne au cours du mois de décembre.

Décembre-janvier

Mise en service de 9 nouveaux escaliers mécaniques à Porte de St-Ouen (l. 13), à Marcel Sembat (l. 9), à Bourse (l. 3), à Gare de l'Est (création d'un nouvel accès à la gare SNCF), à Place de Clichy (l. 13), à Nation (l. 9), à George V (l. 1) et Rue Montmartre (l. 8).



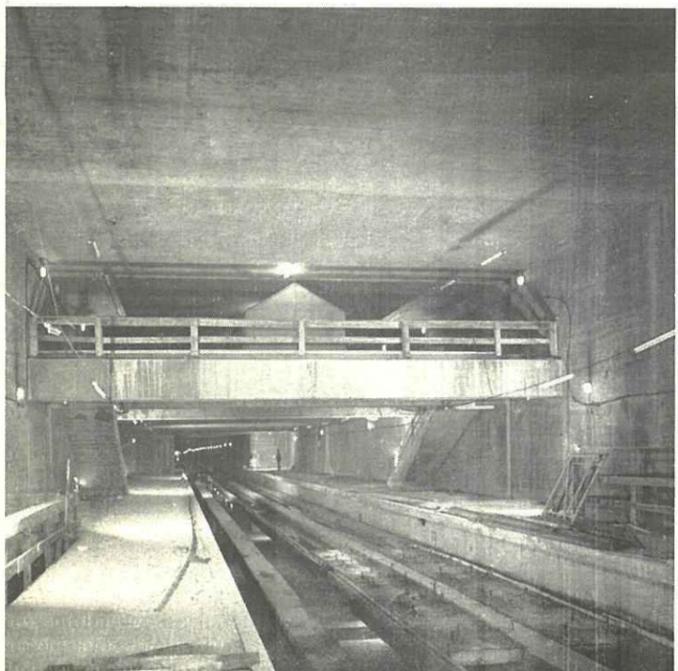
Atelier photographique RATP - CARRIER

LE POINT SUR LES TRAVAUX

30 octobre 1974

Ligne 13 - Prolongement à Saint-Denis :

- Achèvement du tunnel brut sur l'ensemble du lot 1 («Carrefour Pleyel» à «Porte de Paris» et souterrain d'arrière-gare).
- L'ouverture de la station «Porte de Paris» dont les travaux d'aménagement ont déjà débuté (notre photo), est prévue pour mai 1976.



Cliché Studio SAINT-BERNARD

1^{er} novembre 1974

Jonction des lignes 13 et 14 :

- Le gros œuvre des travaux à «Invalides» est terminé; les aménagements sont en cours et devraient s'achever en juillet 1976.
- Mise en place du caisson n° 2;
- Possibilité de mise en service en janvier 1977.

2 décembre 1974

Ligne de Marne-la-Vallée :

- Début des travaux de génie civil du débranchement à Fontenay-sous-Bois.
- Station de Val-de-Fontenay : début des travaux.

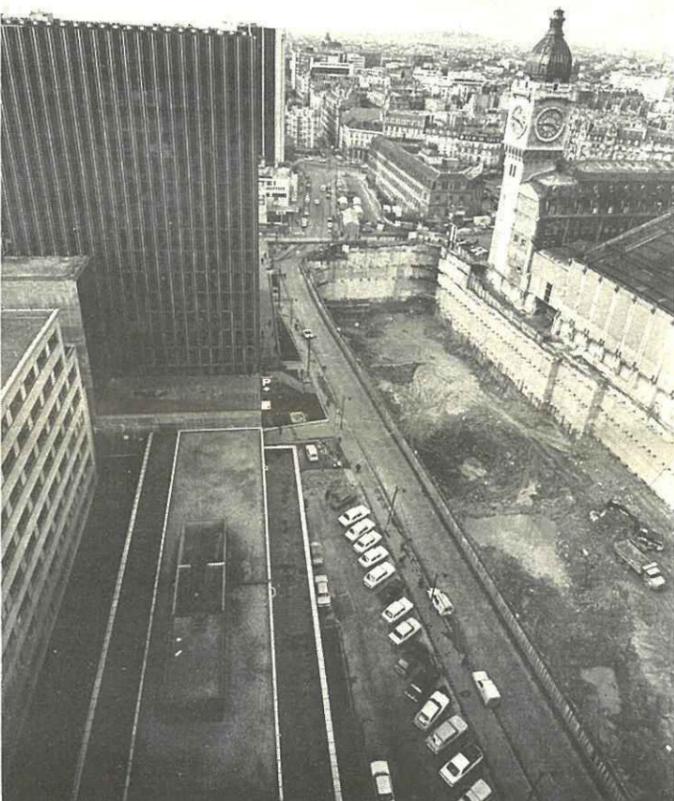
16 décembre 1974

Jonction des lignes 13 et 14 :

- Immersion du caisson n° 3. La mise à l'eau du caisson n° 4 est prévue pour fin mars.

13 janvier 1975

- La machine Robbins débouche à Châtelet (fin du forage du tunnel sud Bercy-Châtelet).
- Début du bétonnage de la station Gare de Lyon (notre photo). Les fondations sont commencées à Châtelet.



Atelier photographique RATP - MINOLI

18 février 1975

Jonction des lignes 13 et 14 :

- Mise en service de la station Champs-Élysées-Clemenceau. Correspondance entre les lignes 13 et 1.

1^{er} mars 1975

- Prolongement de la ligne 14 à Vanves : Début des travaux de pose de voie.

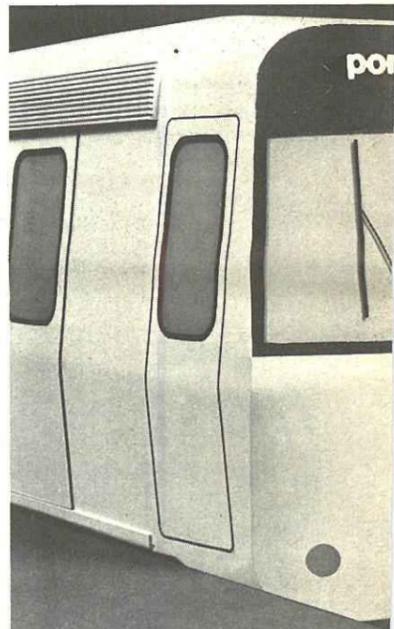
V.I.P.



Cliché JEAN-CLAUDE COLIN

Quatre voyageurs au mètre carré ? Avec des usagers comme Barbapapa, la marionnette des «visiteurs du mercredi» sur le petit écran, la Régie devrait sans tarder réviser ses objectifs en matière de densité de voyageurs...

AVANT-P



La Régie a arrêté son choix sur le matériel fer dit de «deuxième génération» de tous les perfectionnements mis au point sur la ligne 13-14, Saint-Denis-Malakoff.

Il s'agit du matériel fer dit de «deuxième génération» de tous les perfectionnements mis au point sur la ligne 3, Levallois-Bagnolet, du premier matériel moderne.

Ce nouveau métro se caractérise extérieurement par ses portes coulissantes à l'extérieur, permettant un gain précieux de place à l'intérieur.

À l'intérieur, le confort se traduira par un meilleur éclairage, insonorisation, aération, surpression.

VO AMBU



Une heureuse initiative de la «protection civile» à suivre.

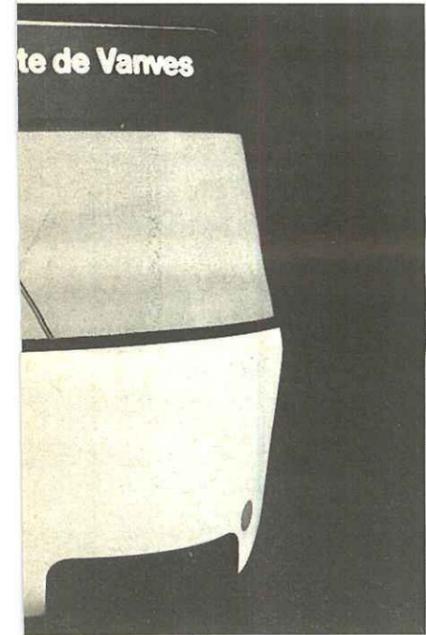
Le professeur et l'autobus

L'interprète du «Professeur est un rêveur», Bernard Sauvat, n'en finit pas de rêver...

Aujourd'hui, son esprit vagabonde dans «un autobus vert avec un gros numéro dessus», thème de sa dernière chanson à succès.



PREMIÈRE



Atelier photographique RATP - LECLERC

...èle du nouveau métro parisien dont les
la ligne 8, Balard-Créteil, et la future

...me génération» (MF 77) qui bénéficiera
point depuis l'apparition en 1967 sur la
matériel à roues d'acier (MF 67).

...urement par un galbe accentué sur les
centimètres ainsi que par trois portes

...galement sur différents plans : sièges
ension, roulement...

**AUX
LANTS**



Atelier photographique RATP - CARRIER

...otion du transport», appréciée par le



Atelier photographique RATP - FRANÇOIS GAILLARD

QUE SE PASSE-T-IL SUR LE RÉSEAU D'AUTOBUS?

Radio-téléphonie

Mise en service sur les lignes :

- 20 et 63, le 5 novembre 1974,
- 56, le 9 décembre 1974,
- 27, le 11 décembre 1974,
- 28 et 38, le 18 décembre 1974,
- 68, le 24 décembre 1974,
- 81, le 9 janvier 1975,
- PC (ceinture intérieure), le 13 janvier 1975.

Le 25 novembre 1974

Mise en service de 4 nouveaux couloirs de circulation à Paris (boulevard Raspail et rue du Faubourg-Saint-Antoine) et en banlieue (avenue Pierre-Grenier à Boulogne-Billancourt).

Le 9 décembre 1974

Mise en service d'autobus standard sur les lignes 272 et 385.

Le 17 décembre 1974

Mise en service de 2 couloirs réservés, l'un en direction nord et l'autre en direction sud, boulevards des Capucines et de la Madeleine, entre l'Opéra et la Madeleine.



Atelier photographique RATP - MINOLI

Le 19 décembre 1974

Mise en service d'un couloir de circulation avenue de Paris à Vincennes, entre l'avenue du Château et le cours des Maréchaux. Lancement d'un essai de dispositifs de priorité aux autobus aux feux de circulation (voir photo) de trois carrefours du boulevard Barbès et de l'avenue Simon-Bolivar, pour les lignes 26, 31 et 56.

Le 20 décembre 1974

Mise en service sur la ligne 113 N (Chelles-Gare - Champs-Mairie) d'un autobus électrique expérimental.



Atelier photographique RATP - THIBAUT

Le 3 janvier 1975

Mise en service, à titre expérimental, sur la ligne 27 «Gare Saint-Lazare - Porte de Vitry» de deux autobus «Confort».

Le 12 février 1975

Conformément à l'accord signé entre le Gaz de France, la Saviem et la RATP, trois autobus SC 50 font l'objet d'une expérimentation sur la ligne 85 (Carrefour Pleyel - Gare du Luxembourg).



Atelier photographique RATP - ROY

LIVRE D'OR

22 novembre 1974

Sous la conduite de M. Belin, président du conseil d'administration, et de M. Giraudet, directeur général, le conseil d'administration du district de la région parisienne a visité le chantier de la nouvelle station «Champs-Élysées-Clemenceau» (L. 13), présenté par M. Lupiac, directeur des travaux neufs; la visite s'est poursuivie par la fouille de Châtelet et le chantier de la machine Robbins.

29 novembre 1974

M. Kolokolov, vice-président du conseil des ministres de la République de Biélorussie a visité le métro régional et le PCC Bourdon.

Nuit du 11 au 12 décembre 1974

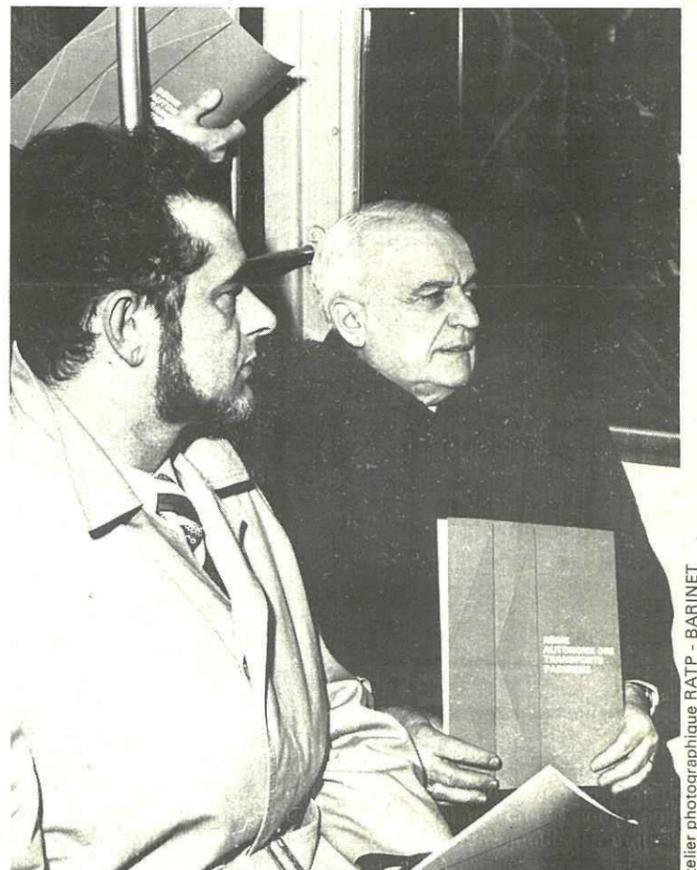
Visite par la presse des chantiers de nuit du métro en présence de M. Doublet, préfet de la région parisienne et président du syndicat des transports parisiens (notre photo).

6 janvier 1975

M. Meizonnet, directeur, présente le réseau routier à M. Ramon Bosch Estivill, président du conseil d'administration des transports de surface de Barcelone.

13 janvier 1975

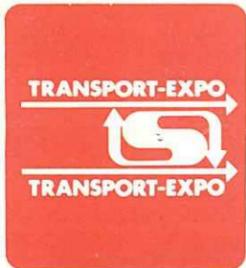
M. Morris, ministre des Transports de Nouvelles-Galles du Sud (Australie) prend le métro à Auber.



Atelier photographique RATP - BARINET

transport = expo 75

2ème salon international des techniques
de pointe et de l'innovation dans les
transports de surface
Paris le Bourget - France - 15 - 20 avril 1975



TRANSPORT-EXPO (2^e salon international), actuellement la seule manifestation au monde consacrée uniquement aux moyens modernes de transport de surface, se tiendra du 15 au 20 avril prochain au Bourget.

Cette exposition, placée sous le patronage du secrétaire d'État aux transports, sera d'une ampleur exceptionnelle puisque treize ministres des transports étrangers et douze pays dont les États-Unis et l'U.R.S.S. y participeront. Les matériels, systèmes et techniques actuellement utilisés dans le monde ainsi que d'autres en cours de réalisation ou en projet seront présentés aux professionnels mais aussi, pour la première fois, au grand public.

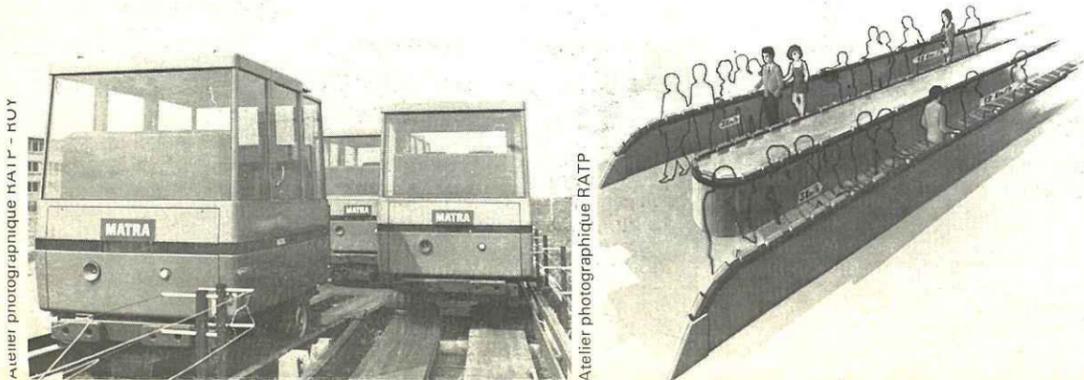
A cette occasion un colloque portant sur «Les transports publics et l'usager» tentera de situer l'état des connaissances sur l'évolution des aspirations des usagers des

systèmes de transports, et de préciser les orientations de recherche à traiter en priorité dans les prochaines années.

La RATP, quant à elle, présentera dans le cadre de «Transport-Expo 75» un stand illustrant, à l'aide de plans, maquettes et photographies, le programme de modernisation et d'extension de ses réseaux.

Le grand public pourra ainsi apprécier concrètement l'ampleur de l'effort entrepris par les transports parisiens pour offrir aux voyageurs un meilleur service.

DEUX SYSTÈMES DE TRANSPORT ORIGINAUX QUE L'ON POURRA VOIR A TRANSPORT-EXPO 75



Véhicules automatiques légers (4 à 10 places) du système «ARAMIS».

Trottoir roulant accéléré «TRAX» assurant le transport continu des piétons à une vitesse moyenne voisine de 12 km/h.

LA PRESSE EN PARLE

PARIS EN 1975

En 1975, la RATP se taillera la part du lion dans l'actualité parisienne; non pas par l'achèvement de grandes réalisations (prolongements de lignes, métro express) mais par une grande réforme de la tarification dont la première étape serait au mois de juillet la création d'une carte mensuelle d'abonnement qui permettrait d'effectuer un nombre illimité de déplacements pendant la période de validité sur les réseaux routier et ferré de la RATP, sur les lignes de banlieue de la SNCF et même sur les lignes des transporteurs privés assurant des navettes entre les gares.

France-Soir

L'OBJECTIF 1980 POUR LE MATÉRIEL MÉTRO

Le profane a longtemps pu avoir le sentiment que la politique du matériel roulant à la RATP consistait, pour l'essentiel, à maintenir en état un matériel robuste mais quelque peu fatigué étant donné son âge.

Impression tout à fait fautive à mesurer les efforts entrepris par la RATP depuis quelques années pour renouveler son parc autant que les projets pour les années à venir. Une visite à l'usine Alsthom d'Aytré nous a permis d'en prendre conscience.

LA VIE
rail

VOS ADRESSES AVEC LA STATION DE MÉTRO

Les entreprises et les administrations ne pourraient-elles indiquer sur leurs imprimés et leurs cartes de visite la station de métro ou la ligne d'autobus desservant leur siège?

Le Monde

UNE NUIT DANS LE MÉTRO

Alors prend naissance une agitation fébrile... Les chantiers se transforment instantanément en ruches pour cinq petites heures. Cette ambiance donne une physionomie très particulière au travail nocturne sur les voies.

C'est un travail de courte durée, caractérisé par une activité de pointe d'une intensité exceptionnelle; c'est un travail discipliné, en raison notamment de règles strictes de sécurité...

Et lorsque nos rêves s'estompent, bousculés par un réveille-matin à sonnerie irrévérencieusement tintinnabulante, que les yeux encore embués de sommeil, poursuivis par des odeurs de café au lait et de croissants chauds, on s'engouffre dans les bouches du métro, deux

mille inconnus le quittent pour aller se coucher après une folle nuit.

le
QUOTIDIEN
de paris

CES MÉTROS QUE LE MONDE NOUS ENVIE

La France, qui fait circuler à Paris, depuis 1900, un métro sans cesse amélioré, possède, avec la RATP et sa filiale d'engineering, la SOFRETU, un atout majeur sur le marché international, où les principaux pays concurrents sont les États-Unis, l'U.R.S.S., la Grande-Bretagne, le Japon, la RFA et l'Italie. SOFRETU sait allier la haute compétence des ingénieurs de la RATP à l'expérience que lui procurent ses fréquentes interventions à l'étranger.

LA VIE FRANÇAISE
OPINION

DES MÉTROS FRANÇAIS VENDUS A ANKARA, TÉHÉRAN ET AU CAIRE

Parmi tous les résultats, pour l'industrie française, du voyage de M. Chirac à Téhéran, il en est un qui n'a surpris personne dans les capitales étrangères: la construction des 25 km du métro du grand Téhéran... Parce que dans ce

Résultats du trafic 1974 en hausse

Au cours de l'année 1974, le nombre des voyageurs transportés sur les réseaux de la RATP s'est élevé à 1777 millions, soit 38 millions de plus qu'en 1973.

La répartition de ce trafic est la suivante :

	1974	1973
1. Métro urbain :	1 106,5	1 098,6
2. Métro régional :		
Ligne de Sceaux	56,5	55,6
Ligne de Boissy-Saint-Léger	35,5	35,1
Ligne de Saint-Germain-en-Laye	46,4	43,1
total	138,4	133,8
3. Autobus :		
Lignes de Paris	185,5	172,2
Lignes de banlieue	346,3	334,5
total	531,8	506,7

Le métro urbain, dont le trafic tendait à diminuer légèrement depuis une dizaine d'années, marque une hausse de 0,7%, indice modeste mais encourageant d'une reprise.

Le métro régional connaît une progression de plus de 3%, particulièrement marquée pour la ligne de Saint-Germain (+ 7,7%).

Le motif de satisfaction le plus important pour la RATP est la confirmation du mouvement de reprise sur le réseau d'autobus déjà constaté au cours des derniers mois de 1973 et qui s'est affermi tout au long de l'année 1974.

Le gain de trafic atteint 7,7% sur les lignes de Paris et 3,5% sur les lignes de banlieue.

Sur le réseau de Paris 48 lignes ont progressé, 3 sont restées stables et 4 seulement ont régressé.

La progression des «lignes pilotes», dont les itinéraires bénéficient en quasi-totalité de couloirs de circulation dans la zone centrale, est particulièrement spectaculaire :

lignes n°s 20	+	11 %;	lignes n°s 68	+	14 %;
21	+	7 %;	81	+	7 %;
27	+	9 %;	91	+	16 %.
38	+	13 %;			

Il ne fait pas de doute que le succès des «lignes pilotes» a eu un effet d'entraînement sur les autres lignes du réseau, en amorçant la réhabilitation du transport par autobus dans l'esprit du public. Ce climat plus favorable s'est étendu également, quoique dans une moindre mesure, à l'autobus de banlieue.

domaine, en 1975 comme en 1974, la France restera le premier exportateur mondial de métro «clé en main».

une autonomie de 80 kilomètres et est, à ce jour, le seul modèle réalisé en France qui puisse être commercialisé.

Qu'on en juge plutôt. Parmi la vingtaine de métros construits dans le monde depuis 1950, la SOFRETU en a construit trois. Autrement dit, la totalité des métros «clés en main» exportés depuis vingt-cinq ans... Et ce n'est pas tout. Sur la douzaine de métros actuellement en construction dans le monde, la SOFRETU en réalise le tiers... Cette supériorité et ce quasi-monopole ne laissent pas de faire des envieux outre-Atlantique.

France-Soir

LES AUTOBUS EN VEDETTE

Des sondages sont là qui le prouvent. Ces couloirs sont une réussite, tant sur le plan de la vitesse et de la régularité des autobus que sur celui de leur fréquentation qui avait tendance à diminuer depuis plusieurs années...

L'Aurore

UN AUTOBUS ÉLECTRIQUE

Un autobus électrique a été mis en service dans la ville nouvelle de Marne-la-Vallée. Exploité par la RATP, ce «pionnier» du transport en commun, le 113 N, desservira notamment la gare SNCF de Chelles et la mairie de Champs-sur-Marne.

Particulièrement silencieux et non polluant, ce bus électrique a

AGENCE FRANCE PRESSE

UN PROJET DE LA RATP

La RATP va prochainement présenter un projet qu'elle voudrait exemplaire. Des voies centrales en site propre réservées aux autobus seraient aménagées en banlieue sur la R.N. 305 (de Paris à Choisy-le-Roi), la R.N. 7 (pour desservir la ZUP de Vitry) et l'autoroute A 86 (de la préfecture de Bobigny à La Courneuve).

... La solution, économique, pourrait faute de mieux aider à désenclaver certains secteurs défavorisés de la banlieue parisienne.

Le Monde

DES AUTOBUS ABRICOT

Raymond Loewy... ne conçoit pas, par exemple, que dans la ville qui se veut la plus gaie du monde les autobus continuent d'être peints en vert. En «vert poisson» selon son expression. Il a proposé à la RATP de les repeindre en couleur abricot...

L'esthétique, le design, c'est aussi l'art de contribuer au doux bonheur de vivre.

JOURS
DE
FRANCE

CECI VOUS INTERESSE

LES ÉLECTIONS DES REPRÉSENTANTS DU PERSONNEL AU COMITÉ D'ENTREPRISE

Les élections des représentants du personnel au comité d'entreprise ont donné lieu à un scrutin par correspondance du 9 au 20 décembre 1974. Les résultats suivants ont été enregistrés :

1^{er} collège (personnel de direction et chefs de division) :

Dans ce collège, aucune organisation syndicale n'ayant obtenu la majorité absolue au premier tour de scrutin s'est avéré nécessaire, du 20 au 30 janvier 1975, pour l'élection de 2 représentants (1 titulaire et 1 suppléant).

Liste A.P.P.D.-A.P.C.D.	: 112 voix, 1 élu
Liste C.G.T.	: 20 voix, 0 élu
Liste F.O.	: 33 voix, 0 élu
Liste C.F.D.T.	: 23 voix, 0 élu
Liste C.F.T.C.	: 20 voix, 0 élu
Groupement non organisé	: 50 voix, 0 élu

2^e collège : (cadres, agents de maîtrise et agents d'exécution de certaines filières) :

Le nombre des représentants à élire était de 8 (4 titulaires et 4 suppléants). Sur 9472 inscrits, 7 148 suffrages ont été exprimés (votants : 7325, blancs et nuls : 177).

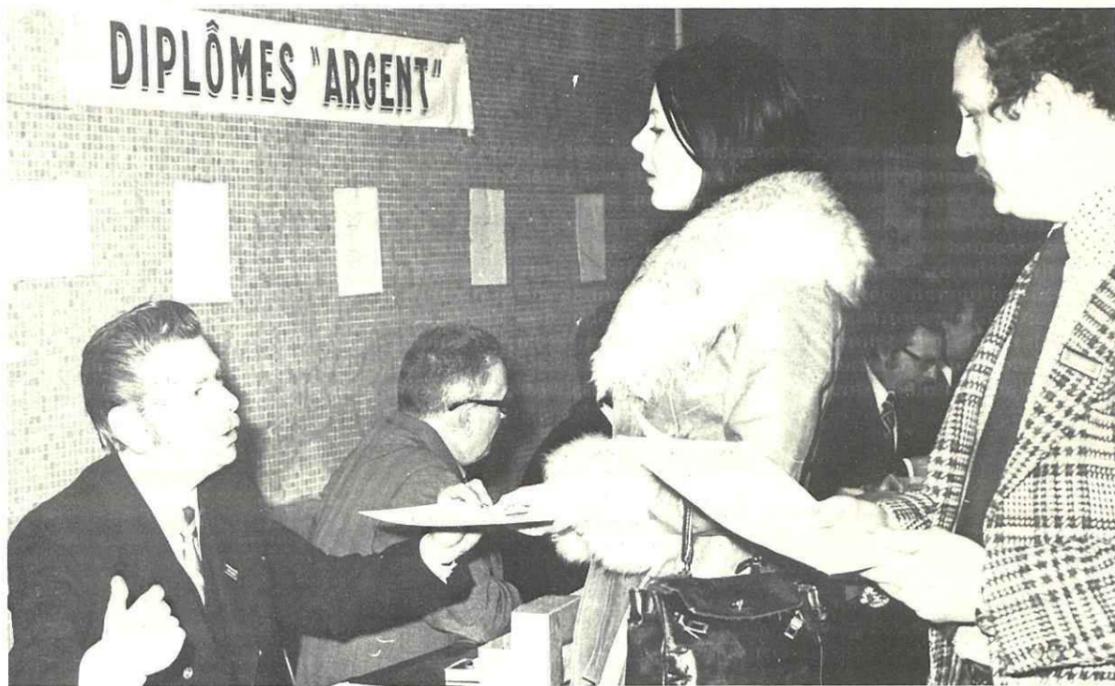
Liste C.G.T.	: 2744 voix, 4 élus	Liste C.F.T.C.	: 448 voix, 0 élu
Liste F.O.	: 2225 voix, 4 élus	Liste C.F.T.	: 225 voix, 0 élu
Liste C.F.D.T.	: 749 voix, 0 élu	Liste C.G.C.	: 188 voix, 0 élu
Liste autonome	: 569 voix, 0 élu		

3^e collège (techniciens, autres agents d'exécution) :

Douze représentants (6 titulaires et 6 suppléants) devaient être élus. 18 145 ont exprimé un suffrage sur un total de 25 588 inscrits (18 439 votants et 294 blancs et nuls).

Liste C.G.T.	: 9489 voix, 8 élus	Liste C.F.D.T.	: 1549 voix, 0 élu
Liste F.O.	: 3591 voix, 2 élus	Liste C.F.T.C.	: 599 voix, 0 élu
Liste autonome	: 2529 voix, 2 élus	Liste C.F.T.	: 388 voix, 0 élu

DONNEURS DE SANG



Deux récipiendaires au cours de la cérémonie annuelle de remise de diplômes et distinctions de l'Association des donneurs de sang bénévoles de la RATP qui a eu lieu le 18 janvier 1975, au Centre hospitalier universitaire, 105, boulevard de l'Hôpital, 75013 Paris.

A NOS AMIS RETRAITÉS

Nous rappelons à nos lecteurs retraités que **TOUT CHANGEMENT D'ADRESSE DOIT ÊTRE SIGNALÉ, en précisant le numéro de pension, A LA CAISSE DES DÉPÔTS ET CONSIGNATIONS, SERVICE DES RETRAITES (PC 1), 16, rue Berthollet, 94110 ARCUEIL.**

«RATP Informations» parviendra ainsi plus rapidement à ses destinataires.

A l'avance merci.



AU RENDEZ-VOUS DE L'HISTOIRE

PARIS ET SES TRANSPORTS

ENFIN PASCAL VINT... OU LA CRÉATION DES CARROSSES A CINQ SOLS

C'est dans le Paris de Louis XIV, qui comptait déjà cent mille habitants, qu'apparaît pour la première fois un service régulier de voitures, destiné à un large public. Le duc de Roannez, gouverneur du Poitou, le marquis de Sourches, grand prévôt de l'Hôtel, et le marquis de Crenan, grand échançon de France, avaient en effet sollicité du roi le privilège, qui leur fut accordé par un arrêt du Conseil, en date du 19 janvier 1662, d'établir à Paris et dans ses faubourgs un service de véhicules «qui partiront à heures réglées pour aller continuellement d'un quartier à un autre». Les lettres patentes royales du 7 février 1662 précisait que ces véhicules «devaient servir pour la commodité d'un grand nombre de personnes peu accommodées comme plaideurs, gens infirmes et autres... qui pourront estre menez en carrosse pour un prix tout à fait modique... à sçavoir les plus grands (trajets) pour cinq sols marquez, et les autres à moins».

On s'est longtemps interrogé sur la part effective qu'avait pris Pascal dans la création des «carrosses à cinq sols». La découverte, à la fin du XIX^e siècle, des contrats passés sous seing privé lors de la constitution de la «Compagnie» ne laisse place à aucune équivoque; on y retrouve, dans les termes mêmes, la marque du savant et du grand écrivain.

LE «TOUR DE PARIS»
POUR CINQ SOLS

toine au Luxembourg furent parcourues par les sept véhicules de la première ligne. Le succès des carrosses à cinq sols fut d'abord très grand. Au cours de l'année 1662, d'autres lignes ou «routes» furent successivement mises en service :

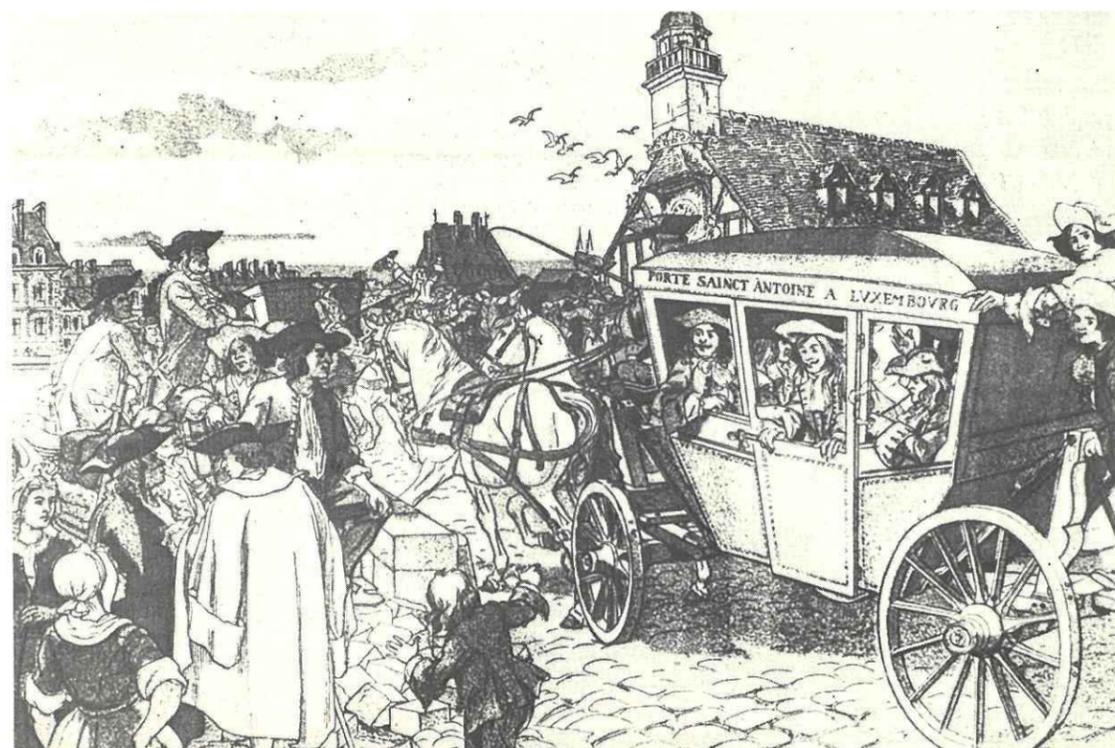
- le 11 avril 1662, la seconde route qui commençait à la rue Saint-Antoine, vis-à-vis de la place Royale (l'actuelle place des Vosges), et se terminait rue Saint-Honoré, à la hauteur de l'église

Saint-Roch;

- le 22 mai 1662, la troisième route allant de la rue Montmartre, au coin de la rue Neuve-Saint-Eustache, au Luxembourg;

- le 24 juin 1662, la quatrième route, dite route du Tour de Paris, de la rue Neuve-Saint-Paul à la rue de Poitou;

- le 5 juillet 1662, la cinquième route, de la rue de Poitou au Luxembourg.



par photographie RATP

Des placards, apposés sur les murs de Paris au fur et à mesure de l'ouverture des «routes» annonçaient la nomenclature des voies suivies et les points de croisement des itinéraires. Chaque ligne ne disposait que d'un nombre limité de voitures. Le parc de l'entreprise s'élevait à une cinquantaine de véhicules environ.

Les carrosses à cinq sols étaient des machines lourdes et mal suspendues comportant huit places; frappées d'écussons aux armes de la ville de Paris, les voitures étaient conduites par des cochers vêtus d'une casaque bleue bordée d'un liséré différent suivant la ligne. Elles suivaient des itinéraires fixes et ne s'arrêtaient que pour laisser, à la demande, monter ou descendre les voyageurs. Le prix du transport avait été fixé à «cinq sols marquez» au début pour un trajet

entier. En outre, on accorda la faculté de louer un carrosse en ne payant que 30 sols pour 8 places effectives. Cet avantage ne tarda pas à être supprimé en raison des abus auxquels il donna lieu.

La réglementation qui régissait les rapports entre «chalands et fermiers» indiquait que «pour empêcher les longues des changements de monnaie qui consomment beaucoup de temps, on ne prendra point d'or». On fit aussi «à sçavoir que l'on a marqué tous les carrosses, et que la marque est posée en haut des moutons, aux deux costez du siège du cocher, avec des fleurs de lys, par un, deux, trois, quatre, etc. selon le nombre de carrosses de chaque route. Et ainsi on prie ceux qui pourraient avoir quelque sujet de se plaindre des cochers, de vouloir se souvenir de la marque du carrosse, et d'en donner avis au commis d'un des bureaux afin qu'on y donne l'ordre nécessaire». Comme on le voit, l'entreprise des carrosses à cinq sols présentait tous les caractères d'une véritable exploitation de transports en commun.

TRANSPORTS EN COMMUN, MAIS ENTRE GENS DE QUALITÉ

Après une vogue certaine, les carrosses à cinq sols commencèrent à péricliter. Peut-être faut-il voir la raison de leur insuccès dans le fait que leur usage était réservé aux bourgeois et «gens de condition».

Ces restrictions, la hausse des tarifs qui passèrent rapidement de cinq à six sols, puis la concurrence acharnée des carrosses de louage entraînèrent le lent déclin de l'entreprise. Vers 1674, faute de voyageurs, elle dut suspendre tout trafic. Le droit, d'abord accordé au duc de Roannez, fut racheté, en 1691, par les propriétaires du privilège des carrosses de place, et l'on peut supposer que les voitures

U.S. METRO TRANSPORTS

ESCRIME

Les premières épreuves d'escrime coïncident avec les premiers combats à armes blanches. Toutefois on peut situer au XII^e siècle avant Jésus-Christ l'origine des compétitions (organisées en Égypte). Par la suite, l'escrime, en dehors de l'art de la guerre, se confond avec les duels. Il fallut attendre le XVII^e siècle pour que fut mise au point, de part et d'autre des Alpes, en France et en Italie, une véritable méthode, définitivement établie à la fin du XVIII^e siècle. Une famille de maîtres d'armes italiens, les Angelo, participa ensuite à l'expansion du sport des armes. De nombreuses salles furent créées; les premiers tournois se déroulèrent au début du XIX^e siècle, en même temps que se créait en France une «Union des Salles d'Armes», embryon d'une Fédération moderne qui ne vit le jour qu'en 1906. Toutefois, dès 1896, l'escrime fut admise aux Jeux Olympiques. De très nombreux Français furent sacrés champions olympiques et champions du monde dans chacune des trois armes et l'école française demeure une des plus éprouvées du monde, comme en ont témoigné les succès de D'ORIOLO, MAGNAN, NOEL, ARABO, BOURQUARD, DREYFUS, PARENT, BRODIN, REVENU, PIETRUSKA, etc.

Dans toutes les épreuves la victoire va au tireur qui le premier a porté le maximum de touches imposées (quatre, cinq, huit ou dix).

PRINCIPALES ÉPREUVES :

De nombreux Challenges internationaux : Martini, Monal, Charles Martel, Touzard. Jeux Olympiques tous les 4 ans, Championnats du monde chaque année depuis 1937, sauf les années où ont lieu les J.O. Il existe un double classement (toujours effectué par poules) individuel et par équipe.

A L'U.S.-MÉTRO

Responsables :
M. M. Stern, président
Mme Richard : tél. : 346-31-22
M. F. Gaudry : Tél. : 680-87-77

ENTRAÎNEMENTS

Mardi : 17 h 30 - 20 h.
Mercredi : initiation dans la salle de la Croix de Berny -Les Enfants du Métro).
Jeudi : 17 h 30 - 20 h
Vendredi : 17 h 30 - 20 h
Samedi : 14 h - 19 h 30

Maîtres d'armes :

M^e Grisoni (Directeur de l'École française d'Escrime).
M^e Auger

INSTALLATIONS

- Salle : 18, rue Pascal : 75013 Paris
Cette salle est dotée d'un appareillage électrique des plus modernes.
- Salle de la Croix-de-Berny

CLASSEMENTS

La section Escrime de l'USMT se situe au plan national et se classe au 6^e rang des clubs de l'Île-de-France sur 80 représentés environ.

Meilleurs escrimeurs :

- Épée :
M. F. Gaudry (senior) : champion de France FSGT; Champion de France cheminot.

- Fleuret :

M. M. Stern (senior) : champion de France FSGT; champion de France cheminot. Sélectionné en équipe de France B en 1974.

- Sabre :

M. M. Jeanny : espoir cadet.

Meilleure escrimeuse :

Mlle M. R. Tronc : championne de France cheminot au fleuret.

CARNET BLANC

Nous sommes heureux d'annoncer le mariage de Nicole VELA, bassetteuse à l'USMT, fille du président de la section tennis et de l'animatrice des sections tennis et basket, avec M. Michel CHAVENT. Nos meilleurs vœux de bonheur aux jeunes époux.

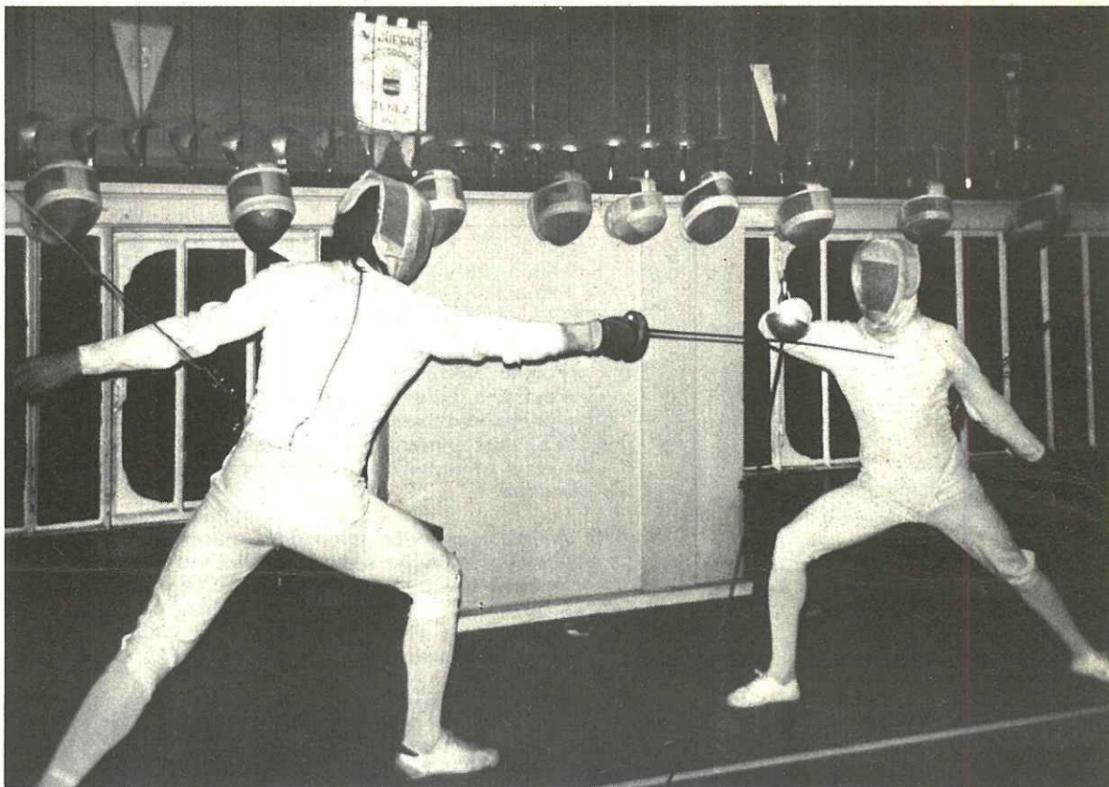
ratp informations

RATP, Service des Relations Extérieures — Presse et Information
53 ter, Quai des Grands-Augustins, 75271 Paris Cédex 06
Tél. : 346-41-05 et 40-35

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 page : Atelier DG
Photocomposition : Bussière A.G.
Imprimerie Mantaïse, 21, rue des Naffetières, 78200 Mantes-la-Ville

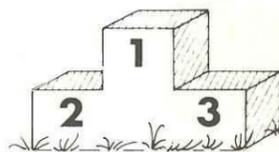
Ont aidé à la réalisation de ce numéro :

J. BARRAU de LORDE, G. DEVILLERS, S. FEIGNIER, A. GACHE, G. GAILLARD, J. IGIELNIK, A. KERGUENNE, J. KUENTZ, A. MALGLAIVE, J. PINSON, D. SCANLAN.



Fente, avec parade de prime. (GAUDRY à gauche, STERN à droite).

Le Challenge TOUZARD, organisé par l'US-MÉTRO, est dédié à la mémoire d'un escrimeur de talent mort lors d'un assaut en compétition. Il a eu lieu cette année les 11 et 12 janvier. Cette épreuve de sabre de renommée internationale, a vu la victoire du jeune LAMOUR devant 4 membres de l'équipe de France dont VALLÉE, médaille de bronze aux J.O. en 1972, et malgré une très forte participation internationale qui comptait les meilleurs représentants de Belgique, Pologne, Angleterre, Canada et Tunisie.



SUR LE PODIUM

Christine DEBOURSE (athlétisme)

Pour sa première grande sortie sous le maillot de l'USMT, à l'occasion des championnats interrégionaux en salle, Christine Debourse a battu le record de France «indoor» du saut en hauteur en le portant à 1,83 m (ancien record : 1,79 m par Ghislaine Barnay en 1969). Elle approche ainsi de trois centimètres son record national en plein air (1,86 m) et démontre une forme précoce de bon augure. Les occasions de reparler de cette brillante athlète ne manqueront sans doute pas tout au long de la saison.

Christian BOETSCH (lutte gréco-romaine)

Le double champion de France juniors et seniors de lutte gréco-romaine (catégorie des 82 kg) est sélectionné pour la première fois en équipe nationale face à la redoutable équipe de Bulgarie.

LA VIE DU CLUB



ATHLETISME

M. Jarrot
Tél. : 1973

Nos athlètes ont bien figuré dans les premières épreuves de cross-country comme en témoignent les principaux résultats suivants :

Cross international de Namur (Belgique), le 12 janvier :

Honorable participation d'ensemble du club et une méritoire prestation de Jacky TERRY (senior de 1^{re} année) qui se classe 12^e sur 70 participants de bon niveau.

Championnat d'Île-de-France, FSGT, le 19 janvier :

Le club remporte le classement par équipe de cette épreuve se qualifiant ainsi pour les championnats de France qui se dérouleront à Toulouse. A relever la 4^e place de Christian BERTHELEMY au classement individuel.

Championnat régional de Paris, le 26 février :

L'équipe de l'USMT se qualifie pour les championnats interrégionaux. Nouvelle performance de qualité de Christian BERTHELEMY qui se classe 18^e sur 220 participants.



MARCHE

M. Coilbault
Tél. : 8759 ou 726-61-81
M. Mortier
Tél. : 1699

L'USMT organisera les championnats de France des 100 km le 18 mai.



FOOTBALL FFF

M. Robineau
Tél. : 1968

57 équipes engagées dans les différentes épreuves de la Fédération : la section se porte bien, merci.



CYCLOTOURISME

M. Guilnard
Tél. : 1699
ou 1639

Un brillant succès pour le traditionnel rallye annuel qui a réuni quelque 800 participants !



NATATION

M. Luche
Tél. : 4368

Les championnats de France d'Hiver ont vu Michel BOUSSARD s'adjuger une brillante 3^e place le 8 décembre 1974 à Troyes.



SKI ALPIN

M. Michon
Tél. : 3587

Après des résultats appréciables au Challenge du Rail les 4 et 5 janvier à Courchevel, et à la Coupe des PTT à La Toussuire les 25 et 26 janvier, la sélection du club pour les championnats de France des cheminots est la suivante : MANÈS (capitaine), MAGNET, GAILLARD, DEMAY, GICQUEL, GAIDE et MICHON.



SKI NORDIQUE

M. Aguilo
Tél. : 8854

Les 1^{er} et 2 février aux championnats Régionaux du Comité de Paris (16 départements) à La Chapelle-des-Bois dans le Jura, Pascal RAMBAUD et Gérard LUCHE en seniors, ainsi que Pierre AGUILO et Bernard CHENEVAT en vétérans assurent leur qualification pour les prochains Championnats de France de biathlon (tir + ski de fond).

TOUS...

ET TOUTES EN FORME

Depuis le 4 février, l'USMT organise au stade Arnold-Netter (77, av. du Dr-A.-Netter, Paris 12^e) une séance de culture physique accessible à tous chaque mardi de 12 h 15 à 13 h 15, sous la direction de M. CLAVEL, moniteur diplômé. Si le nombre des participants le justifiait, une seconde séance serait organisée un autre jour de la semaine.



En présence de Monsieur ROUY, Chef du Service Formation, et du Cadre des moniteurs d'éducation physique de l'École Technique, Monsieur JARROT, Secrétaire Général de l'USMT, remet la Coupe de la meilleure performance au Biathlon, à Pascal BRIKI, élève de première année.