



informations

Journal bimestriel affilié à l'u.j.j.e.f. — Mars-Avril 1975 — 0,80 F

n° 15

sommaire



page 2
QUESTION-RÉPONSE
La gestion

page 3
L'ÉVÈNEMENT
Vers un nouvel axe nord-sud

page 4
FLASH RATP

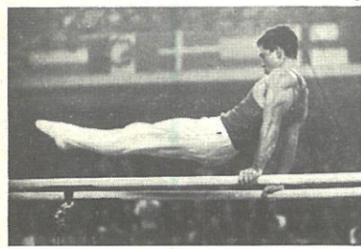
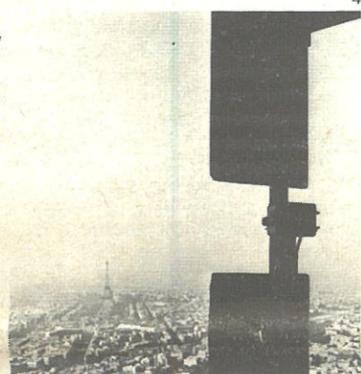
page 5
GRÉS PLAN
L'opération de modernisation du matériel articulé, destiné à la ligne n° 10

page 6
CONVALESCENCE ET REPOS
à Ménétreux

page 7
CARNET
Nominations
Départs à la retraite
Pèlerinage

page 7
AU RENDEZ-VOUS DE L'HISTOIRE
Le haut du pavé au prix d'une épée

page 8
SPORTS
Gymnastique
La vie du club
Le billet du président
Sur le podium



LE MÉTRO AUX «CHAMPS»



Cliché H. CLAUSSÉ

MARIE-CHRISTINE A LA HAUTEUR

Marie-Christine Debourse n'a pas tardé à se montrer à la hauteur de sa déjà grande réputation.

Sous son nouveau maillot de l'USMT, elle n'a manqué aucun des grands rendez-vous de la saison hivernale d'athlétisme en salle puisqu'elle est devenue successivement recordwoman de France du saut en hauteur «indoor» (1,83 m), championne de France et enfin vice-championne d'Europe à Katowice (Pologne) où son talent, son courage mais aussi son charme reçurent une juste consécration.

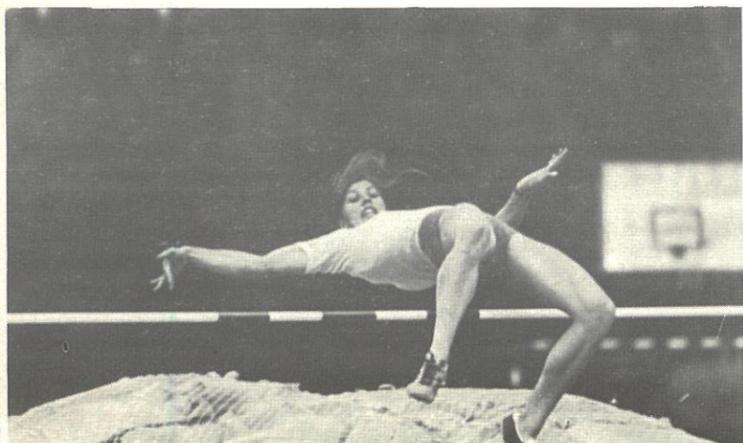


Photo PARIS-MATCH - Michel LE TAC

VERS UN NOUVEL AXE NORD-SUD A VOCATION RÉGIONALE

Le 18 février, le prolongement de la ligne de métro n° 13 de «Miromesnil» à «Champs-Élysées-Clemenceau» a été inauguré par M. Cavaillé, secrétaire d'État aux Transports, en présence de MM. Belin, président du conseil d'administration et Giraudet, directeur général.

Ce prolongement, modeste quant à sa longueur — 452 m, dont une station de 78 m — revêt cependant un double intérêt :

- au niveau de la desserte locale, il assure de nouvelles facilités de déplacement en permettant la liaison directe qui manquait entre les deux quartiers d'affaires de la gare St-Lazare et des Champs-Élysées. En outre, il offre aux voyageurs une possibilité de correspondre avec la ligne «Vincennes-Neuilly», principale artère est-ouest du métro.
- au niveau des objectifs que s'est fixés la RATP pour adapter son réseau aux nouvelles structures de la région parisienne, il marque une étape importante vers la réalisation d'un axe nord-sud à vocation régionale.

(Suite page 3)

QUESTION...



... RÉPONSE

LA GESTION

Une bonne gestion vise à simplifier et à faciliter l'exercice des responsabilités, rendant ainsi plus intéressant le métier de chacun; c'est par cette voie que peuvent être améliorés le fonctionnement de l'entreprise et la qualité du service public, et que l'évolution des coûts peut être maîtrisée.

Nous avons demandé à M. Bolgert, chef du service de la gestion, de répondre à quelques questions sur ce sujet.

Qu'est-ce que la gestion ?

La gestion, c'est tout simplement l'art de la décision. Cet art, tout le monde le pratique, que ce soit dans la vie professionnelle, dans la vie familiale, ou en toute autre circonstance...

Mais était-il nécessaire de créer une structure nouvelle pour s'occuper de choses aussi naturelles ?

Il se trouve qu'à notre époque les évolutions dans tous les do-

maines sont beaucoup plus rapides qu'auparavant. De ce fait, les problèmes et par conséquent les décisions à prendre deviennent de plus en plus complexes. Sans changer de nature, le problème change de dimension. Les décisions doivent être étudiées sous tous leurs aspects : techniques, financiers, économiques, sociaux, etc.; elles ne peuvent plus être toutes prises par le directeur général ni préparées par un nombre limité de personnes appartenant aux services centraux : il faut démultiplier la matière grise et faire participer beaucoup plus d'agents qu'autrefois aux études et aux décisions. Il y a là une constatation banale qui pose un problème d'organisation nouveau.

analyser et confronter

N'est-ce pas le rôle du plan que de définir les actions à entreprendre par chacun ?

Bien sûr, la démarche de la gestion est très liée à celle du plan, et mon service travaille d'ailleurs en étroite liaison avec la mission plan. Le plan présente de nos activités et de nos projets un tableau aussi global, cohérent et rationnel que possible; il montre dans ses grandes lignes le chemin que nous voulons suivre. Mais le problème de la gestion est précisément de savoir comment nous organiser pour ne pas trop nous écarter de ce chemin.

A cet effet chaque responsable doit pouvoir analyser les actions du plan à plus court terme mais avec un plus grand détail, et les confronter avec les réalités concrètes de l'actualité de façon à établir sa propre ligne directrice suivant laquelle il prendra des décisions et mènera des actions cohérentes avec celles des autres responsables.

un outil de gestion industrielle

Pensez-vous que cette analyse soit vraiment nouvelle ?

Bien sûr on a toujours fait des études de rentabilité d'investissements, des plannings de travaux, des programmes de formation, etc. Ce qui est nouveau c'est, d'une part, de mettre systématiquement «sur la table» les différentes phases de l'opération pour être certain de rien oublier, et, d'autre part, d'affecter chaque phase à un responsable bien identifié. Les responsabilités du promoteur, du réalisateur, de l'utilisateur sont en effet déléguées respectivement par les directeurs qui les exercent, à un cadre nommé désigné qui dispose des informations et des moyens

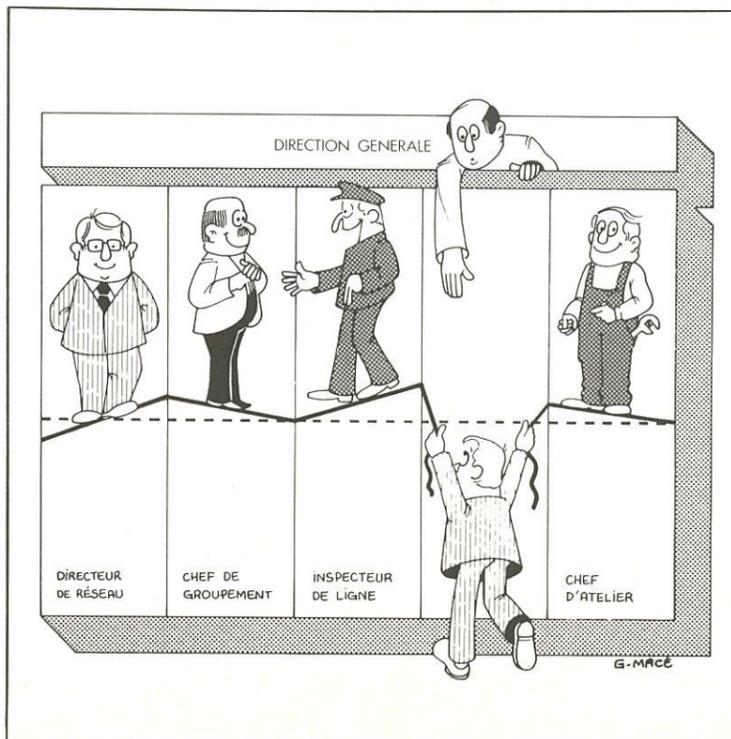
d'action nécessaires. Soulignons à ce propos que l'enrichissement de la fonction de ces cadres est apparu comme une condition préliminaire à l'amélioration de la gestion des opérations.

D'une façon générale, il serait tout à fait inexact de prétendre que la Régie était mal gérée autrefois. Simplement certaines méthodes avaient pris un caractère administratif plus convenable pour un ministère que pour une entreprise qui exerce une fonction industrielle. Le problème est maintenant d'ancrer dans les mœurs et dans l'usage un outil de gestion industrielle compris et accepté par tous. C'est ainsi qu'il est essentiel de faire la chasse aux travaux administratifs inutiles. Nous

En quoi votre action peut-elle y contribuer ?

D'abord en déclenchant et en coordonnant les études nécessaires.

Le mieux est de vous citer un exemple : celui des investissements : dans ce domaine qui met en jeu des sommes considérables, il faut effectuer les meilleurs choix et en poursuivre la réalisation avec rigueur. C'est ainsi qu'on a été amené à identifier, pour toute opération d'investissement : un promoteur, qui propose les opérations qui lui paraissent utiles et en définit les grandes lignes, par exemple le directeur du réseau ferré pour la construction d'un escalier mécanique; un réalisateur, responsable des aspects techniques et des travaux, qui a la maîtrise des éléments financiers et doit réaliser l'opération au coût convenu; des utilisateurs qui sont les services d'exploitation et d'entretien, qui doivent mettre en service l'investissement et programmer à cet effet toutes sortes de décisions (par exemple information du public, formation du personnel, etc.).



avons déjà obtenu quelques résultats mais beaucoup reste à faire dans ce domaine.

Le développement de ces méthodes est-il accompagné d'actions de formation ?

C'est absolument fondamental. C'est ainsi que nous avons colla-

boré avec la direction financière et la direction du personnel, pour organiser un cycle de formation sur le budget et la comptabilité, qui devrait intéresser de nombreux agents de la Régie. Ce cycle de trois séances a été mis au point et est animé par des cadres volontaires issus des services utilisateurs, qui ont bien voulu faire l'effort de se former eux-mêmes préalablement.

de la décision au contrôle

Peut-on parler de «contrôle de gestion» à propos de votre service ?

De même qu'en matière technique il n'y a pas de production possible sans contrôle, en matière de gestion il n'y a pas de décision possible sans contrôle.

Le contrôle le plus efficace est celui que chaque responsable exerce à son niveau, sur ses propres activités. Le rôle du service de la gestion est de l'aider en veillant à ce que chacun possède les instruments nécessaires, de réfléchir aux causes des difficultés rencontrées, de susciter les études en vue d'y remédier. C'est un rôle de conseil et de coordination. C'est ainsi que nous avons développé les méthodes du tableau de bord et du «budget industriel», qui consistent à décrire sur un document ce qu'on veut faire au départ (et les moyens nécessaires), puis ce qui se passe en réalité : s'il y a un écart, on peut discuter là-dessus avec l'équipe dont on est responsable, ainsi qu'avec son supérieur, et décider de corriger s'il y a lieu les actions en cours.

Ces méthodes doivent permettre à chacun de connaître le coût de ses activités et d'en maîtriser l'évolution.

Au niveau du directeur général, le contrôle permanent n'est pas

effectué par le service de la gestion mais par les directions financières, du personnel et des études générales, dans leurs domaines respectifs.

Il y a un type de contrôle un peu différent, c'est le «contrôle des contrôles». La Régie est comme un être vivant qui a des circuits d'information et de décision assez complexes : il est bon de vérifier périodiquement qu'il n'y a pas de défaillance possible dans les systèmes de contrôle en place. Cette fonction était celle du groupement de l'inspection financière, qui est maintenant rattaché au service de la gestion.

contrôle ou inquisition non

Ne craignez-vous pas que cette action de «contrôle des contrôles» puisse indisposer les services qui en sont l'objet ?

Je n'ai pas de raisons de le penser. Certes il est parfois nécessaire d'effectuer une enquête, dans le cas, par exemple, où une facture aurait été mal imputée; mais cette enquête est menée avec la pleine collaboration de tous les intéressés, elle a pour seul but d'indiquer les mesures à prendre pour éviter le renouvellement de l'erreur.

Quelle est l'organisation du service de la gestion ?

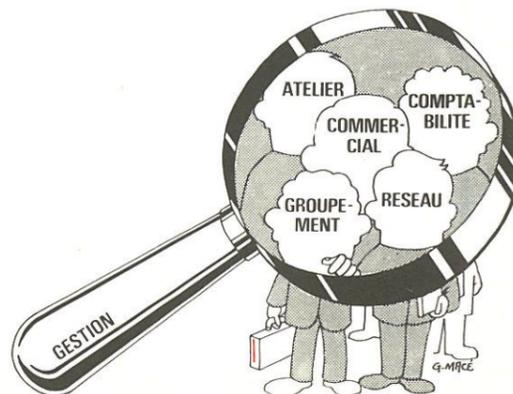
Le service de la gestion comprend un groupement «enquêtes» et des groupes d'études, soit treize personnes au total. Il est le conseiller du directeur général en matière de méthodes de gestion.

Il existe dans chaque direction un correspondant de gestion qui joue un rôle analogue vis-à-vis de son directeur. Il y a entre le service et ce réseau de correspondants des échanges d'information et des réunions communes pour débattre des problèmes. Cela dit, la responsabilité de chaque directeur pour la gestion de sa direction demeure évidemment entière.

Comment souhaitez-vous développer votre action ?

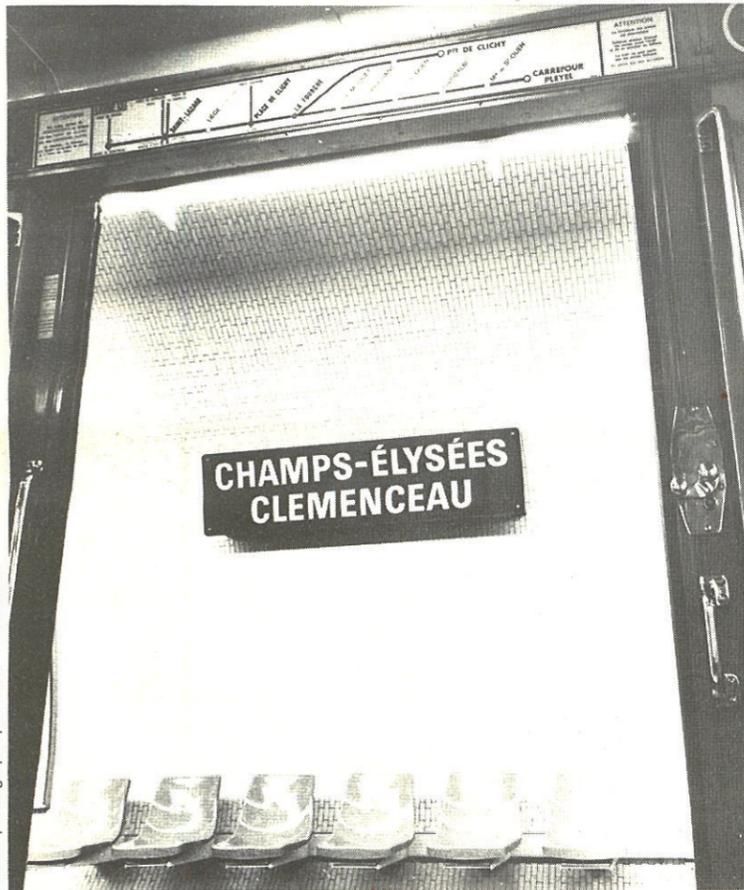
Je souhaite que le service de la gestion réussisse à accomplir sa mission fondamentale : assister les autres services pour améliorer les conditions dans lesquelles ils exercent leurs responsabilités.

Ces améliorations auraient peu de chances de voir le jour si elles ne correspondaient pas à des besoins réels. Aussi j'espère que ceux-ci s'exprimeront à toutes les occasions.



L'ÉVÈNEMENT VERS UN NOUVEL AXE NORD-SUD

Suite de la page 1.



Atelier photographique RATP - CARRIER

Entrepris au début de 1973, les travaux, rendus difficiles par la situation des ouvrages au cœur de Paris et dans des terrains de géologie défavorable, ont été achevés un peu avant les délais prévus et à un coût, exprimé en francs constants, inférieur de 13 % à l'estimation initiale.

Outre la station «Champs-Élysées-Clemenceau», les travaux ont comporté la construction, au-delà du tunnel de 500 m constituant les voies de garage du terminus provisoire de «Miromesnil», d'un sou-

terrain de raccordement à deux voies, sous le parking des Champs-Élysées, de 55 m de longueur, et d'un souterrain courant à deux voies de 117 m de longueur.

Au passage sous la ligne «Vincennes-Neuilly», la nature du terrain a nécessité des injections de consolidation. Le tunnel se poursuit sur 200 m, enfin, au-delà de la nouvelle station «Champs-Élysées-Clemenceau» jusqu'au cours la Reine, sous l'avenue Winston-Churchill et à proximité du Petit Palais.

La 348^e station : fonctionnelle et attrayante

La nouvelle station «Champs-Élysées-Clemenceau», distante de la station «Miromesnil» d'environ

760 m est la 348^e du réseau urbain; elle s'apparente par sa physiologie générale aux stations les plus récentes de la RATP.

La salle des billets



Atelier photographique RATP - CARRIER

Longue de 78 m, elle comprend une salle de billets, une salle d'échange et un ensemble d'intercommunication avec la ligne n° 1.

La salle des billets, commune aux deux lignes, avait été mise en service dès le 29 juin dernier afin de permettre la rénovation des anciens couloirs de la ligne 1. Son équipement est constitué d'un bureau-recette, de neuf contrôles automatiques et d'un système de sonorisation permettant de communiquer des annonces aux voyageurs.

Au niveau des quais le plafond de la station a été recouvert d'un revêtement spécial dans le but de réduire sensiblement les nuisances acoustiques pour les voyageurs.

Dans un même souci, des écrans ont été disposés entre les deux voies, afin d'absorber le bruit de roulement des bogies et un soin

particulier a été apporté à la construction de la voie : les traverses reposent sur une assise en béton par l'intermédiaire de «chaussons» en caoutchouc.

Les différents niveaux de la station sont desservis par six escaliers mécaniques dont un débouchant au niveau du sol.

L'ambiance de la station a été voulue gaie et chaleureuse :

Les murs des couloirs, de la salle d'échange et de la salle des billets ont été revêtus de mosaïque jaune d'or et blanche et les câbles d'alimentation électrique et de sonorisation camouflés, au plafond, par des résilles lumineuses.

Sur les quais, les mosaïques blanches des piédroits contrastent avec le jaune d'or des tympans, des chemins lumineux et des sièges.



Atelier photographique RATP - CARRIER

Un maillon significatif

Mais, plus qu'une station nouvelle, l'inauguration du tronçon «Miromesnil-Champs-Élysées-Clemenceau» marque une étape importante dans la réalisation d'un nouvel axe nord-sud.

Au départ, une constatation : si le quartier des Champs-Élysées dispose d'une bonne liaison avec les quartiers ouest et est de Paris, il est mal relié aux quartiers nord et sud, en particulier avec les zones d'activité de Saint-Lazare et de Maine-Montparnasse.

La décision a donc été prise de relier entre elles les lignes 13 («Carrefour Pleyel - Saint-Lazare») et 14 («Invalides - Porte de Vanves»); cette opération allégera d'au moins 30 % le trafic du traditionnel Nord-Sud (ligne n° 12) («Mairie d'Issy-Porte de la Chapelle»).

La nouvelle ligne 13/14 assurera ainsi la correspondance avec toutes les lignes du réseau, à l'exception de trois : les lignes 5 («Pantin-Italie»), 7 («Villette-Ivry») et 11 («Châtelet-Lilas»).

Son intérêt sera encore accru par les prolongements prévus de la ligne 13 vers Stains, de la ligne 13 bis, vers Clichy, Asnières et de la ligne 14, au sud, vers Châtillon, Clamart et Vélizy, qui en feront

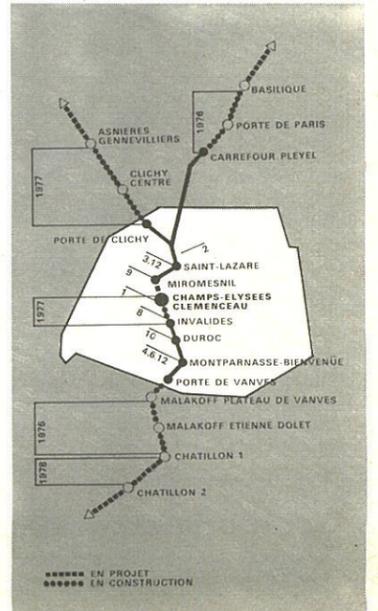
une ligne à vocation régionale au gabarit du métro urbain.

• La première phase des travaux de raccordement entre les deux lignes 13 et 14 a comporté, en juin 1973, l'ouverture de la station «Miromesnil» et la transformation de la station «Saint-Lazare»; elle vient de s'achever avec l'inauguration de la station «Champs-Élysées-Clemenceau».

• La réalisation du tronçon Champs - Élysées - Clemenceau - Invalides dont les travaux sont en cours est prévue pour 1977. Elle comporte le remodelage complet de la station «Invalides» et surtout la traversée sous-fluviale de la Seine pour laquelle quatre caissons préfabriqués sur le chantier ont été échoués au fond d'une souille aménagée dans le lit du fleuve.

• Quant aux prolongements en banlieue, ils sont programmés de manière à ouvrir au public, en 1976, les sections Porte de Vanves - Châtillon - Montrouge et Carrefour Pleyel - Saint-Denis-Basilique.

Ainsi, dès 1977, la liaison «Châtillon - Saint-Denis» longue de 17 km, sera effective en attendant les prolongements ultérieurs vers Stains et Vélizy.



Atelier photographique RATP - CARRIER

L'arrivée de M. CAVAILLÉ, secrétaire d'État aux Transports, entouré de MM. BELIN et GIRAUDET.

Un jalon vers l'avenir

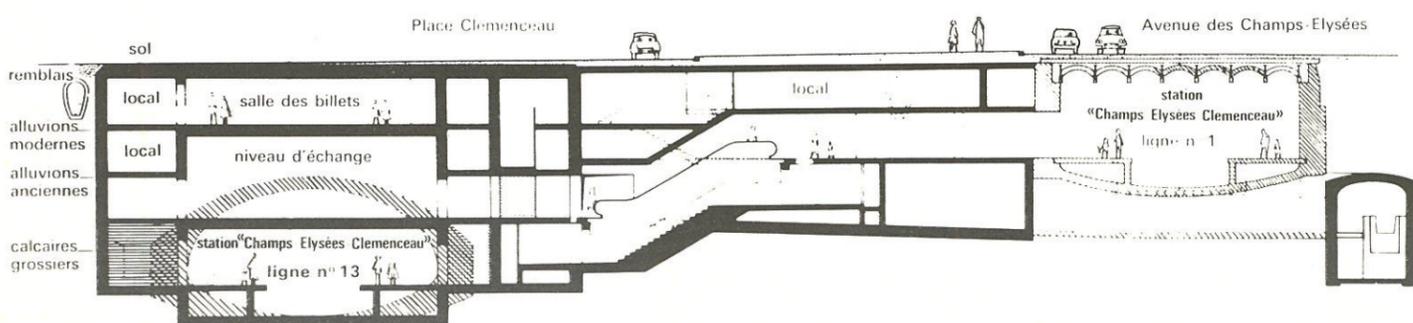
La nature de cette future ligne dont les prolongements actuels et futurs sont établis en surface, l'es-

pacement plus important des stations en banlieue, l'hétérogénéité du matériel Sprague-Thomson à

éléments «articulés» datant d'avant 1938 sur la ligne 14 et de 1951 sur la ligne 13, la prédisposait à recevoir un matériel nouveau bénéficiant des dernières innovations techniques (suspension, qualité des sièges, maximum d'espace, ligne générale plus esthétique) et d'aménagements intérieurs plus confortables, établis en tenant compte de l'opinion des voyageurs.

La nouvelle ligne 13/14 sera donc la première à bénéficier, en 1977, du matériel roulant le plus moderne du métro de Paris.

Avec l'achèvement de la jonction centrale du métro express régional entre «Auber» et «Nation», le prolongement de la ligne de Sceaux à Châtelet, puis à gare du Nord et, à moyen terme, l'interconnexion de certaines lignes des réseaux de banlieue nord et sud-est de la SNCF et du métro régional, la réalisation de cette nouvelle ligne de métro nord-sud constitue l'une des opérations devant répondre à une meilleure répartition des charges sur le réseau et une amélioration décisive des conditions de transport



QUOI DE NEUF DANS LE MÉTRO ?

Nouvelles méthodes d'exploitation

Mise en service du pilotage automatique à un seul agent sur la ligne 6 «Nation - Charles de Gaulle-Étoile» (10 février 1975).

Mise en service de trains modernes

Dix nouveaux trains de matériel fer moderne sont mis en service au cours du mois de février sur la ligne 13 «Carrefour Pleyel - Champs-Élysées-Clemenceau» et 22 sur la ligne 9 «Pont de Sèvres-Mairie de Montreuil».

Équipements de confort

Mise en service de 11 nouveaux escaliers mécaniques :
 Denfert-Rochereau Champs-Élysées
 Javel Clemenceau
 Château-Rouge Porte d'Italie

LE POINT SUR LES TRAVAUX

Tronçon central du RER

Achèvement du tunnel brut en voie Nord entre Gare de Lyon et Nation (février 1975).

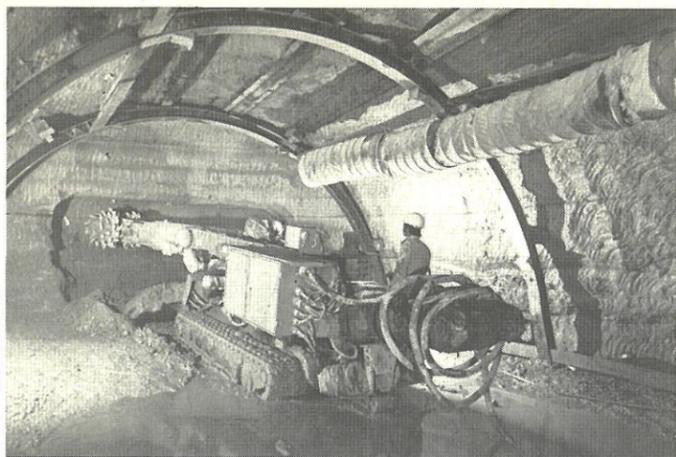
Jonction des lignes 13-14

Mise en place du quatrième et dernier caisson de la traversée sous-fluviale le 21 avril.

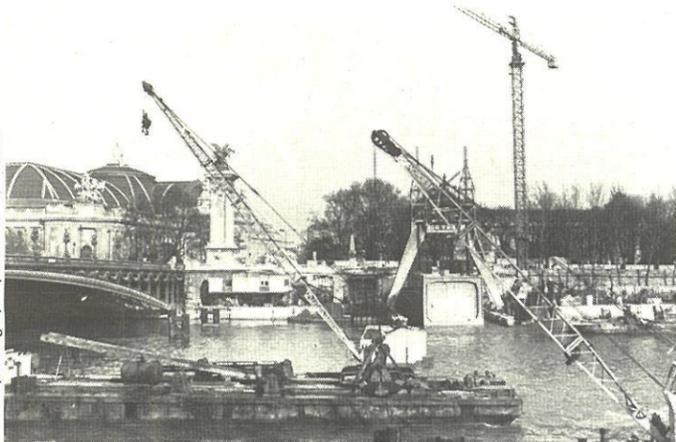
Prolongement de la ligne 14

Début le 1^{er} avril 1975 des travaux d'aménagement de la station «Malakoff» Plateau de Vanves, dont l'achèvement est prévu pour fin mars 1976.

Possibilité de mise en service en septembre 1976.



RATP - Travaux neufs



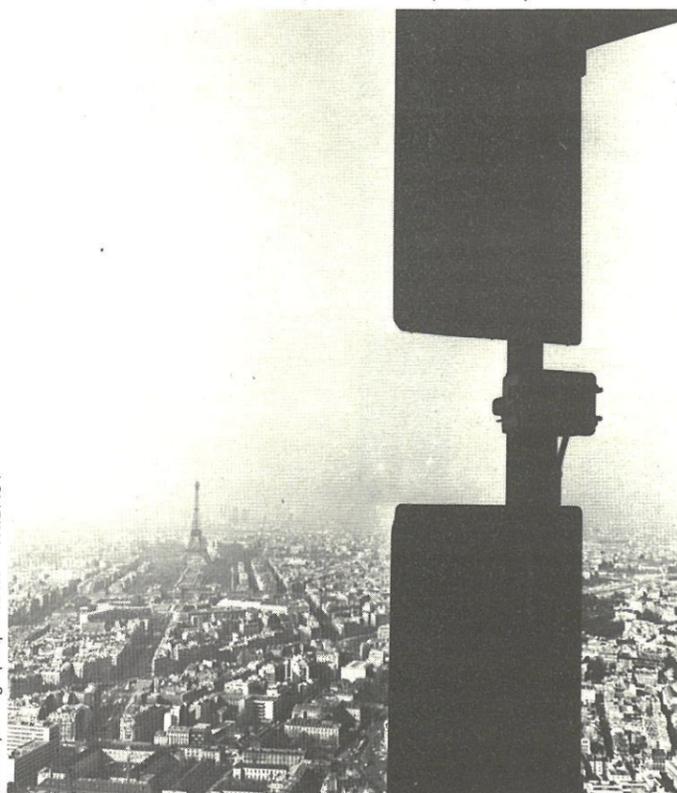
Atelier photographique RATP-BARINET

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

Nouvelles méthodes d'exploitation

Mise en service de la radiotéléphonie sur les lignes :
 187 et 188, le 4 février 1975
 80 et 169, le 25 février 1975
 70, le 3 mars 1975
 43, le 10 mars 1975
 48, le 17 mars 1975
 60 et 123, le 24 mars 1975

Atelier photographique RATP - THIBAUT



Un système d'antennes permettant une liaison radiotéléphonique directe entre les machinistes et les contrôleurs de ligne a été mis en service au sommet de la tour Maine-Montparnasse.

Couloirs réservés

Mise en service, le 24 février 1974, de trois nouveaux couloirs de circulation réservés aux autobus : avenue Gagarine et avenue Robespierre à Vitry-sur-Seine et avenue Victor-Hugo à Rueil-Malmaison. Le nombre de couloirs réservés en banlieue est porté à 32, totalisant près de 14 kilomètres.

Le Conseil de Paris vote lors de sa session du 23 mars 1975 11 kilomètres de nouveaux couloirs d'autobus. Le réseau de couloirs passe ainsi à 95 km.

Évolution du trafic

On enregistre sur les lignes pilotes, pour la période du 1^{er} janvier au 16 mars 1975, une augmentation de 20% du nombre de voyageurs par rapport à la même période 1974. Cette augmentation, pour l'ensemble du réseau routier s'élève à 14%.

Lignes nouvelles

Quatre lignes d'autobus, exploitées sous contrôle de la RATP constituent, depuis le 20 mars 1975, le réseau de desserte de l'agglomération nouvelle d'Évry :
 la ligne 401 : Corbeil-Essonnes (Gare) - Fleury-Mérogis (Rond-Point de Fleury)
 la ligne 402 : Morsang-sur-Orge (Marché) - Le Coudray-Montceaux (Mairie)
 la ligne 403 : Soisy-sur-Seine (Chemin des Noyers) - Bondoufle (Les Trois Parts)
 la ligne 404 : Corbeil-Essonnes (Gare de Corbeil) - Grigny (Gare de Grigny-Centre).

Divers

Desserte renforcée de la ligne 46 Gare du Nord-Vincennes (Parc Floral) les mercredis, samedis, dimanches et jours de fête pendant la belle saison (28 février 1975).

Reprise, le 9 mars 1975, du service de desserte du Parc de Bagatelle à partir du Pont de Neuilly (métro), les dimanches et jours de fêtes de 13 h 30 à 19 h 30.

A l'occasion de la réouverture de l'hippodrome de Longchamp, un service spécial d'autobus est établi depuis le 6 avril 1975 les dimanches et fêtes, à partir de la Porte Maillot et de la Porte d'Auteuil.

« La région parisienne aujourd'hui et demain, du quantitatif au qualitatif », tel est le thème de l'exposition audio-visuelle organisée par la Préfecture de région. Située dans la station Gare de Lyon qui constituera un important carrefour de la région parisienne au moment de l'interconnexion des réseaux SNCF et RATP, cette exposition présente sur une vingtaine de panneaux lumineux les projets des dix prochaines années. Elle se propose notamment de mieux faire connaître aux habitants de la région parisienne les efforts entrepris en vue d'améliorer leur cadre de vie.



Cliché « Porcelaine de Paris »

ENTENTE CORDIALE



Cliché RADIO-FRANCE - Roger PICARD

Quand une femme amiral, Mme Alène Duerk (U.S.A.) rencontre une femme machiniste, Mme Bréauté, du dépôt de Gonesse, de quoi parlent-elles ? De l'art de mener les voyageurs « en bateau » dans les rues de Paris. Cet échange historique a eu lieu le 21 février dernier, lors de l'opération « Les femmes à la barre », organisée par Radio-France.

L'inspecteur est bon enfant

Non, il ne s'agit pas d'un nouveau numéro de charme du séduisant Delon, mais d'une séquence du film « Flic Story », retraçant un épisode de la carrière de l'inspecteur Borniche aux prises avec de dangereux malfaiteurs.



Photo RODRIGUE

1975
RATP

gros plan

PARIS EXPO



Atelier photographique RATP - MINOLI

RETRO... POLITAIN

Les douze plus célèbres stations de la ligne n° 1 (Vincennes-Neuilly) telles qu'elles furent dessinées par Hector Guimard, traitées sur un mode «rétro» par la célèbre manufacture de la «Porcelaine de Paris», fondée en 1773.

LIVRE D'OR

Le groupe «Sir Elie Kadoorie» chargé du projet de métro de Hong-kong visite, le 19 février 1975, les installations du métro régional et le PCC Bourdon.



Atelier photographique RATP - ROY

M. Jackson, maire d'Atlanta (U.S.A.), accompagné de divers représentants de la municipalité, visite le chantier des Halles, le PCC Bourdon et la station Aubert (3 avril 1975).

M. Kalinsky, député du Val-de-Marne visite les ateliers de Boissy-Saint-Léger et le dépôt d'autobus de Créteil (27 fév. 1975).

Quarante ingénieurs américains, membres de l'«Industrial Research Center» parcourent le 6 mars 1975 la ligne de Saint-Germain-en-Laye.

Le général Davis, sous-secrétaire d'État aux Transports des États-Unis est accueilli le 26 mars 1975 par M. Giraudet, directeur général, au PCC Bourdon. Il visite ensuite le métro régional et les lignes 1, 7 et 6.

M. Marcel Cavallé, secrétaire d'État aux Transports se fait présenter, le 27 mars 1975, au cours d'une visite sur le réseau d'autobus, les dernières réalisations concernant le matériel et les techniques de régulation.

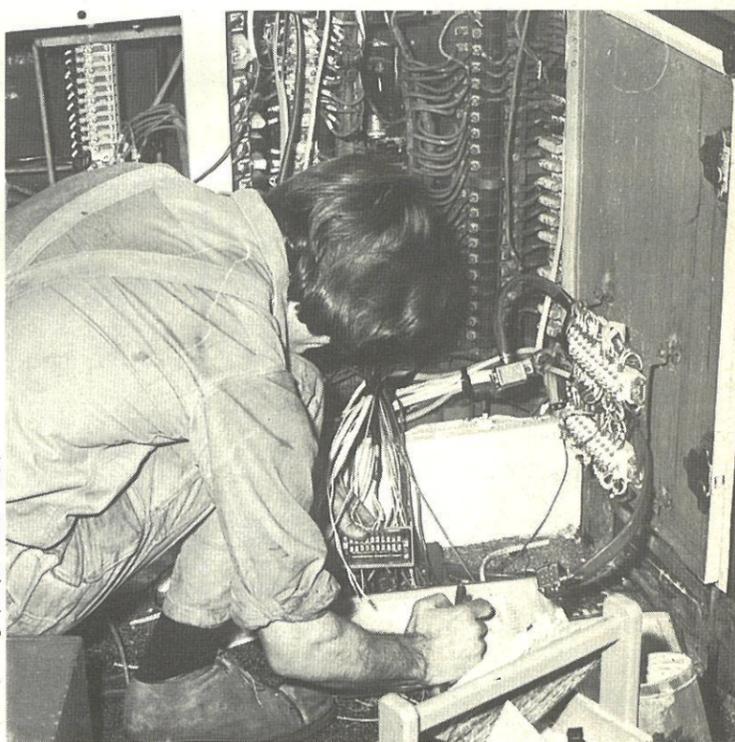
L'OPÉRATION DE MODERNISATION DU MATÉRIEL ARTICULÉ DESTINÉ A LA LIGNE N° 10

L'arrivée du matériel moderne sur la ligne n° 9 (Mairie de Montreuil - Pont de Sèvres) et la diminution corrélative des grandes révisions du matériel ancien pouvaient faire craindre un ralentissement de l'activité des Ateliers de Saint-Ouen qui aurait conduit à un déplacement d'agents vers d'autres ateliers.

C'est alors qu'après examen du problème et en accord avec le personnel concerné, la décision fut prise de confier aux Ateliers de Saint-Ouen la modernisation et l'adaptation de 20 trains du matériel articulé destiné à la ligne n° 10 (Gare d'Orléans - Porte d'Auteuil) en vue de son exploitation à agent unique.

En modernisant progressivement d'ici à 1976 un matériel vétuste datant de 1926 et, 1935-1936, le réseau ferré se propose d'atteindre 4 objectifs :

- améliorer les conditions d'utilisation et la fiabilité du matériel articulé prélevé sur la ligne n° 13 (Gare St-Lazare - Clichy-Pleyel) par l'adoption d'un certain nom-

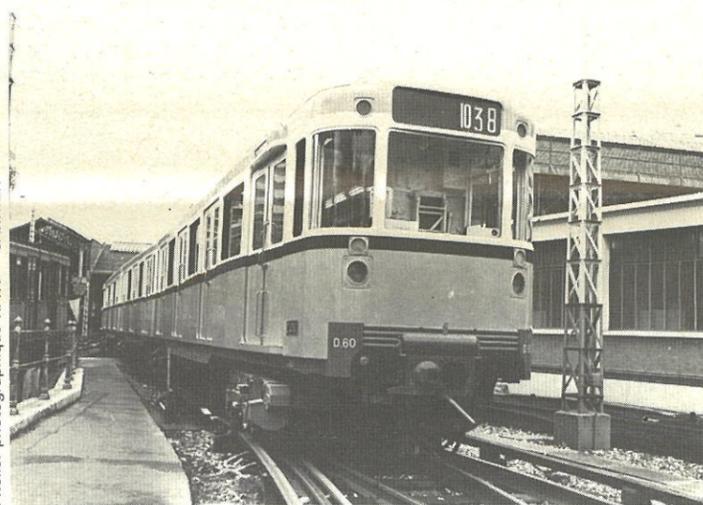


Atelier photographique RATP - ROY

moins égales à celles de l'industrie privée.

Enfin, nous ne voudrions pas achever ce «gros plan» sans évoquer également le rôle important joué à la fois par les hommes des Ateliers de Vaugirard qui, en amont, ont su conduire à bonne fin la réalisation et les essais du train prototype de matériel articulé modifié, et par ceux des Ateliers de Choisy qui se sont vu confier l'équipement pour la conduite à agent unique de 5 trains MF 67 appelés à compléter le parc de la ligne n° 10.

Une opération exemplaire? Chacun le souhaite et l'expérience le confirmera sans doute.



Atelier photographique RATP - CARRIER

bre d'améliorations techniques,

- rajeunir ce même matériel sur le double plan de l'esthétique et du confort, le rapprochant ainsi du matériel moderne «MP 73» actuellement en service sur la ligne n° 6 (Nation-Étoile par Denfert),
- améliorer l'efficacité de l'entreprise en exploitant la ligne n° 10 avec des trains à agent unique,
- conduire une opération satisfaisante sous l'angle des délais et des coûts avec ses propres ateliers.

Au rang des améliorations directement perceptibles, il convient de citer le gain substantiel de places assises (81 strapontins au lieu de 24), le recours à des matériaux modernes insonorisants (parois et planchers), le plus grand confort des sièges et de l'éclairage, l'aspect plus plaisant des peintures extérieures, des revêtements et de l'aménagement internes rappelant le MP 73...

Cette opération, menée à Saint-Ouen depuis janvier 1975, est remarquable également à d'autres titres :

Elle est l'occasion privilégiée pour un nombre important d'agents de participer concrètement à la modernisation du réseau en exerçant une activité de construction, et de faire la preuve de la capacité de la Régie à assumer de telles tâches selon des normes quantita-



Atelier photographique RATP - CARRIER

convalescence et repos à



*Une noble bâtisse... un vaste parc...
vingt siècles d'histoire...
un foyer d'art...*

Il n'est pas rare qu'à la suite d'une intervention chirurgicale ou d'une longue maladie, des agents de la Régie se voient indiquer par le service médical un séjour en maison de repos.

L'expérience a montré que nombre d'entre eux ignorent jusqu'à l'existence de la maison de Ménétreux-le-Pitois (Côte-d'Or), établissement pourtant remarquable et parfaitement adapté aux séjours de convalescence et de repos.

La gestion de ce «manoir», situé au cœur de la riante campagne bourguignonne, est assurée, depuis de longues années, en collaboration avec le service médical de la Régie, par la Fondation «Les Enfants du Métro», œuvre contrôlée par le comité d'entreprise.

Les agents actifs ou retraités, ainsi que leurs conjoints non salariés, peuvent y séjourner sur prescription médicale selon des modalités précises (voir notre encadré) et dans des conditions à ce point favorables qu'il nous a semblé utile de les porter à la connaissance de nos lecteurs.



Imaginez, à moins de quatre heures de Paris par le train (gare de Lyon → les Laumes-Alésia) et à trois heures par l'autoroute du Soleil (sortie Bierre-lès-Semur) une noble et accueillante bâtisse à flanc de coteau émergeant d'un vaste parc de 9 hectares, surplombant lui-même une verdoyante vallée.

Nous sommes au cœur de la riche Bourgogne, en plein pays auxois à quelques lieues du mont du même nom sur lequel se dresse fièrement l'imposante statue de Vercingétorix, œuvre de Millet, à l'emplacement même du camp romain d'Alésia qui, en 52 avant J.-C., vit César et ses légions triompher de l'héroïque résistance gauloise.

Riche d'un passé glorieux, incomparable foyer d'art (roman notamment), haut lieu du bon boire et du bien manger, les attraits de cette région ne sont plus à vanter.

Si l'on ajoute à cela le climat particulièrement sain et vivifiant, force est de convenir que la situation de la maison de Ménétreux n'est pas des moins propices à un séjour agréable.

Rien dans cet établissement ne fait songer à l'image traditionnelle des maisons dites de «convalescence».

Le petit nombre de pensionnaires (21 de septembre à mai; 24 de mai à septembre), la qualité de l'hébergement (chambres individuelles), la nourriture saine et variée, les

distractions offertes et l'heureuse personnalisation de l'accueil apparentent davantage cet établissement à une maison familiale.

Les chambres, nous l'avons dit, sont individuelles à l'exception de quatre d'entre elles réservées plus spécialement aux couples. Ouvrant toutes sur la verdure, elles possèdent une infrastructure moderne, l'eau chaude, ainsi qu'un mobilier de bon standing. Des salles de bains et des douches sont également à la disposition des pensionnaires.

Bien que cet établissement soit une maison de convalescence et non de «cure», l'assistance médicale est assurée dans les meilleures conditions : un médecin visite chaque semaine les convalescents dans leur chambre et une infirmière prodigue les soins éventuels (pansements, piqûres, etc.). Une pharmacie agréée par la Régie couvre également tous les besoins.

La nourriture, elle aussi de type familial, est l'objet de soins attentifs de la part du gérant qui veille personnellement à la composition des menus dont la variété et la richesse font l'unanimité des pensionnaires. Il est vrai que la cuisinière, bourguignonne et c'est tout dire, élève sa fonction au rang d'un véritable apostolat!

Au chapitre des distractions, rien non plus n'est négligé si l'on veut bien en juger par cette brève énumération :

- 2 salons de détente avec télévision (1^{re} et 2^e chaînes) et une vingtaine de jeux de société,
- une salle de billard, une bibliothèque (300 livres) et une discothèque,
- des jeux de boules et de croquet (avec aires spécialement aménagées),
- un golf miniature de 9 trous est également prévu, près du potager, dans un jardin d'agrément,
- pêche en rivière à 2 km.

Outre le parc aux multiples essences, d'innombrables promenades et excursions, à pied, en taxi ou en voiture, sont possibles aux environs. M. Garnier, qui par son affabilité naturelle fait davantage figure d'hôte que de gérant, tient à la disposition des convalescents des plans précis de randonnées (1/2 journée ou journée).

Nous ne voudrions pas conclure sans dire combien nous avons été frappés lors de notre visite à la maison de repos de Ménétreux par le climat exceptionnellement serein et amical qui y règne.

A tous les niveaux, l'encadrement, discret et efficace, déploie une bienveillante sollicitude qui, ajoutée au grand calme et à la vie saine, permet aux convalescents de recouvrer rapidement équilibre et santé.

Ce n'est pas le moindre attrait de cet établissement qui ne mérite certainement pas l'oubli où il semble parfois confiné.

Clichés S. FOURNIER



Un accueil personnalisé, un climat familial.



COMMENT BÉNÉFICIER D'UN SÉJOUR A MÉNÉTREUX

Agents pris en charge par le service médical (Agents en activité)

Les agents relevant de maladie grave ou d'intervention chirurgicale sont susceptibles, sur proposition des médecins-chefs, de bénéficier de congés de convalescence pris en charge par la Régie.

La décision de diriger un agent vers tel ou tel établissement est fonction des conditions particulières propres à chacun d'eux (conditions climatiques, spécialisation médicale, etc.) et appartient de définitive au médecin, sous réserve du choix laissé au convalescent entre des établissements similaires.

Pendant toute la durée de son séjour, l'agent reste sous le contrôle du service médical de la Régie, au même titre qu'un malade à domicile autorisé à sortir dans la journée.

Dans le cas où la participation de l'agent est fixée à 20% des frais de séjour établis selon le tarif départemental de la Sécurité sociale, la part restant à sa charge est retenue sur paye.

Au 1^{er}-12-1975, la participation s'élève à 21 F dont un remboursement partiel de 9 F effectué par la Mutuelle.

Agents pris en charge par la C.C.A.S. (Retraités)

L'établissement peut recevoir également, dans la limite des places disponibles, les agents retraités et les conjoints non salariés des agents en activité ou retraités dont l'état de santé nécessite un séjour de convalescence de courte durée. Leur inscription est alors subordonnée à l'agrément du contrôle médical de la Caisse de coordination aux assurances sociales de la Régie. Si ceux-ci ne sont pris en charge qu'à 80% par la C.C.A.S. il leur appartiendra de régler directement la part restant à leur charge à la Fondation «Les Enfants du Métro».

Tous renseignements complémentaires peuvent être demandés aux «Enfants du Métro», 159, boulevard de la Villette, Paris 10^e. Tél. 206.88.10 poste 1922 et 1995.

CARNET



NOMINATIONS

Nous sommes heureux de saluer les nominations suivantes :

au 1^{er} mars 1975

- **Adjoint au directeur du réseau ferré :**
M. Cronier, ingénieur en chef, qui conserve ses fonctions de chef du service de l'exploitation
- **Chef du service du matériel roulant :**
M. Olivier (de la direction du réseau ferré)

au 1^{er} avril 1975

- **Directeur du réseau routier :**
M. Roudot
- **Directeur des services techniques :**
M. Fauchoux
- **Adjoint au directeur du réseau routier :**
M. Savary, ingénieur général
- **Ingénieur général :**
M. Cronier (réseau ferré)
M. Ganier (services techniques)

- **Chef du service du matériel roulant :**
M. Collet (de la direction du réseau routier)
- **Ingénieur en chef :**
M. Champrigaud (réseau ferré)
- **Sous-directeur :**
M. Fournier (services juridiques)
- **Chef du service de l'atelier central :**
M. Vassart (de la direction du réseau routier)
- **Ingénieur en chef adjoint de 1^{re} catégorie :**
M. Boncase (réseau routier)
M. Bougard (travaux neufs)
- **Chef adjoint de service :**
M. Allinne (direction des services juridiques, service du domaine)
M. Perrin (direction du réseau routier)
- **M. Gastinel** (services d'approvisionnement)
M. Tissier (réseau ferré)



M. Roudot



M. Fauchoux

DÉPARTS A LA RETRAITE

JANVIER 1975

DIRECTION GÉNÉRALE
Service central de la Direction générale
Mme DI STEFANO Yvonne, ouv. P. pl

PERSONNEL

Service PA
MM. DOLLE Georges, OP pl
GIRARD Étienne, OP pl
LEROUX Maurice, surv. d'ét.
SIMONIN Raymond, garc. bur. pl

Service P/CA (CLD)
MM. CARTAYRADE André, mach. rec. pl
WEBER René, mach. rec.

SERVICES FINANCIERS

Service EC
M. CHATEAU Edmond, ch. bur. adj.

SERVICES D'APPROVISIONNEMENT
M. MADELEINE René, OP pl

Service MM
M. CALAIS Gaston, OPS

RÉSEAU FERRÉ

Direction F
M. KHAYAT Joseph, OQS pl. monit. visit.

Service FE
MM. CARRE Henri, ch. surv.
GUIBERT Jean, ch. surv.
Mme HALLOUET Solange, ch. surv.
MM. LEAUD Robert, EQL pl
NIVASSE Robert, ch. surv.
Mme RÉMY Paule, surv. rec.

Service FR
MM. ANDRÉANI René, OQS pl, monit. visit.
BOSCHE Gérard, OP
REYNAUD André, insp. pl

RÉSEAU ROUTIER

Service RA
MM. FAVRE Florent, surv. ch. d'étab. pl
URIEN Eugène, mach. rec. pl

Service RC
M. SIMON Jean, empl. bur. pl

Service RT
MM. DÉBARD Paul, surv. stand. étab. pl

TRAVAUX NEUFS

Direction N
M. ORTEGA Vincent, OS 1^{re} Cat.

SERVICES TECHNIQUES

Service TB
M. LE BOUDEC Pacifique, OP pl

Service TV
MM. LARCHER Armand, ag. adm.
MATHIAS Guy, OP pl

FÉVRIER 1975

ÉTUDES GÉNÉRALES

Service GI
Mme LORY Valentine, ch. sec. pl adm.

PERSONNEL

Service PA
Mme BARRE Gilberte, surv. étag. ple
MM. CROCHET Bernard, OP pl
HIVY Roger, gar. bur. pl

Mme JOSEPH Suzanne, empl. qual. bur. ple
Mme LACAM Louise, ag. adm.
M. MAGUET Roger, ch. sec. pl infir.

Service P/CA
Mme MORVANT Parisette, rec. bural.

SERVICES JURIDIQUES

Service J
M. MALMEZAT Jean, ch. bur. pl
Mme SEIFERER Marie-Thérèse, ch. sec. ple adm.

SERVICES D'APPROVISIONNEMENT

Service MM
M. L'HOSPITALIER André, insp. pl

RÉSEAU FERRÉ

Service FE
MM. BERTHUIT Jean, ch. train pl
DI ANQUET André, ch. surv. pl

PELERINAGE

Cent quatre-vingts membres de l'association «Les Combattants de la RATP» sont allés à Verdun célébrer l'anniversaire du 21 février 1916, date du déclenchement de la plus meurtrière bataille de notre histoire.

D'importantes manifestations du souvenir ont eu lieu. Dans le fort de Douaumont, des gerbes aux couleurs allemandes et françaises ont été déposées devant la crypte où furent emmurés 750 soldats allemands, en présence de 230 anciens combattants bavarois et d'un attaché militaire de R.F.A. A minuit, une marche émouvante les a conduits vers l'ossuaire où a été dite une messe, suivie d'une veillée jusqu'à l'aube.

Une minute de silence fut observée dans le cimetière où reposent 15000 soldats français.



Atelier photographique RATP - THIBAUT
Une certaine émotion mais aussi beaucoup de joie ont imprégné la réunion très amicale qui marquait le départ à la retraite de M. Raymond Gaillardin, employé de bureau principal au service LE que l'on voit entouré de son épouse et de M. Kopp, chef du service.

- Mme PIARDUN Geneviève, ch. surv.
- Mme RAZAVET Hortense, ch. surv.
- Mme SEILLIER Ginette, ch. surv.
- MM. SEILLIER Jean, conduct. SBT pl
- THULOT Raymond, ch. train pl
- Mme VALLÉE Renée, ch. surv.
- M. VERDIER Léon, conduct. ASBT pl

Service FR

- MM. GALLE Marcel, conduct. pl
- LANGLOIS Louis, insp. pl

- RICHARD Paul, mach. rec. pl
- RICHARD Edmond, mach. rec. CCIL pl
- VISIÈRE Michel, contrôl.

Service RT

- MM. CAMBUN Jean, contrem.
- FOIREST Jacques, OS
- ZANINI Georges, surv. stand. étab. pl

SERVICES TECHNIQUES

Service TS

- Mme CAMATTE Geneviève, ag. adm.

Service TF

- MM. GUYOT Paul, OQS élec. ajust.
- JAMIN Auguste, contrem.
- ROY René, insp. adj.

Service TV

- MM. ANTAL Joseph, contrem.
- ÉVENO Marcel, contrem.
- LE GOZ Jean, contrem.

AU RENDEZ-VOUS DE L'HISTOIRE

PARIS ET SES TRANSPORTS

LE HAUT DU PAVÉ AU PRIX D'UNE ÉPÉE

A la fin du XVIII^e siècle, le nombre des véhicules augmente sensiblement, ce qui rend très difficile la circula-

gentilshommes n'hésitaient pas à sortir l'épée du fourreau pour tenir le «haut du pavé» et échapper ainsi à la boue du caniveau qui, ne l'oublions pas, coulait toujours au milieu de la rue.

sorte de grande barque, recouverte de bâches et offrant un grand nombre de places aux voyageurs en même temps qu'une certaine sécurité. A bord des voitures routières on rencontrait trop souvent des coupe-gorge.



Arrivée de la diligence par Duplessis-Bertaux.

Grâce à la révolution industrielle du XVIII^e siècle, les transports connurent une amélioration considérable. Dans le même temps un réseau de nouvelles et bonnes routes permettait d'augmenter la vitesse.

UNE LIEUE A L'HEURE

La première apparition de la diligence date de 1691 mais c'est sous Turgot, Ministre de Louis XVI, qu'elle prend sa forme définitive, d'où son nom «La Turgotine».

Ce mastodonte de 4500 kg, monté sur quatre roues et trainé par quatre à six chevaux avaient plusieurs compartiments. A l'avant, le coupé, où les voyageurs fortunés pouvaient goûter au paysage; à l'arrière, la rotonde, vouaient les bourgeois à la poussière de la route. Le toit était fait d'une bâche, où s'entassaient chiens et bagages, et se terminait à l'avant par une banquette en bois où prenaient place le postillon et trois voyageurs. En 1810, la vitesse atteinte était de une lieue à l'heure.

tion dans les rues étroites d'une ville encore médiévale. Toutes sortes de charrettes et tombereaux tirés par des bœufs ou des perchérons se mêlaient aux voitures de louage appelées carrosses, chaises à porteurs, vinaigrettes, cabriolets. Le nombre des voitures amalgamées pouvait aller jusqu'à cent et l'on comprend que Boileau se soit gaussé des «embarras de Paris»; aucune ordonnance de police ne réglait ce chaos de voitures. Nombreuses étaient les querelles entre valets et cochers, qui se soldaient le plus souvent par assaut d'in-

Les accidents étaient fréquents : chaque jour la morgue du Grand-Châtelet accueillait, morts ou vifs, des piétons renversés, écrasés ou coincés entre deux voitures.

AU FIL DE L'EAU

Cet imbroglio inextricable et le mauvais état des routes expliquent le succès des transports fluviaux. Le coche d'eau avait fait son apparition au XV^e siècle. Il remontait le courant,

La technique progressait vite et dépassait même les possibilités industrielles de l'époque. En 1769, Cugnot, inventait la première voiture à vapeur. En 1782, Pilâtre de Roziers, traversait le ciel de Paris en montgolfière. Mais ces moyens de transport furent

GYMNASTIQUE

La gymnastique qui fait appel à la souplesse et à la détente autant qu'à la force est un sport complet exigeant de grandes qualités physiques. C'est sans doute le sport qui a le mieux su adapter ses disciplines aux aptitudes féminines. Des championnes telles que la Tchèque Véra *Cavlovská* ou la Française Éveline *Letourneur* dans un passé récent ont témoigné de qualités de grâce et de souplesse.

Les origines de la gymnastique se confondent avec celles de la culture corporelle, prônée par les Grecs auxquels ce mot fut emprunté : gymnastique, dérivé de *gymnos* (nu) désignait les exercices pratiqués avec le corps nu. La gymnastique en tant que sport a pris naissance au XVIII^e siècle. L'Espagnol *Amoros* en fut le rénovateur. Mais à l'époque, gymnaste se confondait souvent avec acrobate surtout en France au début du XIX^e siècle. Ce ne fut qu'après la première guerre mondiale que la gymnastique moderne, telle qu'elle est pratiquée aujourd'hui, prit naissance : elle devint un sport individuel très difficile, limité à quelques exercices, nécessitant des aptitudes différentes pour chaque agrès : barres parallèles, barre fixe, anneaux, arçons, exercices au sol et saut au cheval de voltige et pour les dames les barres asymétriques et la poutre.

RÈGLES

Les championnats au plus haut niveau se composent d'un concours général avec six épreuves imposées et six épreuves libres et un concours en finale par agrès. Un entraînement des plus sérieux et une grande résistance tant physique que morale sont donc nécessaires.

Les classements résultent des notes obtenues dans les différents exercices. Les compétitions sont jugées par quatre juges qui apprécient la difficulté (valeur : 3 points), la combinaison (valeur : 2 points) et l'exécution (valeur : 5 points). La note la plus basse et la plus élevée sont écartées, la moyenne des deux notes intermédiaires est retenue.

Les principales compétitions sont les jeux Olympiques, tous les quatre ans, et les Championnats du Monde, tous les quatre ans également (deux ans après les J.O.).

A L'US MÉTRO

La section gymnastique a disputé ses premiers championnats en 1932 quelques années seulement après la création de l'US Métro Transports.

Les entraînements avaient lieu alors dans le gymnase du 48, quai de la Rapée. A la suite de la démolition de celui-ci, la section s'installa au 77, avenue du Dr A. Netter.

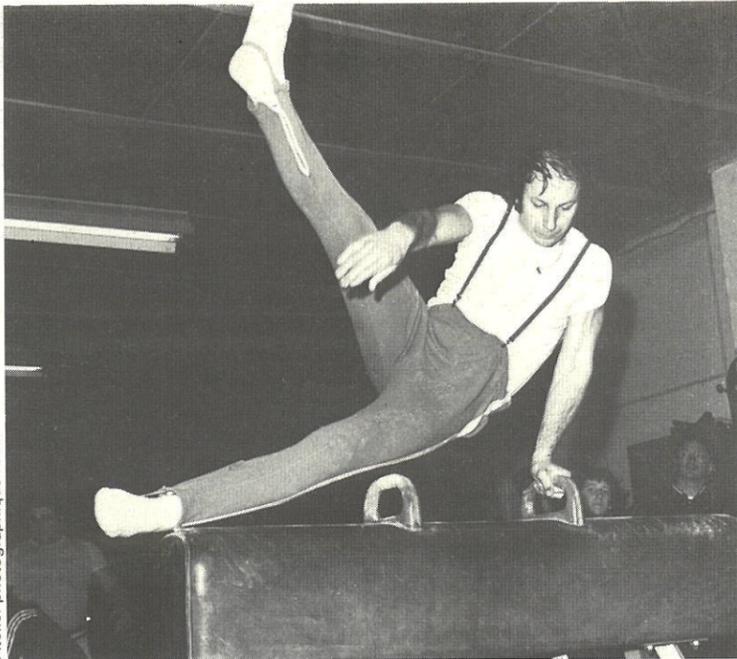
Grâce aux moniteurs généraux de la section qui se sont succédé — MM. *Legrandois*, *Cerezo*, *Fiard*, *Beuret*, *Masino*, *Soyer* — et qui ont assuré avec compétence et dévouement les entraînements, les gymnastes ont pu participer à de nombreuses compétitions aux niveaux départementaux, régionaux et nationaux. Ils ont notamment remporté le titre de champion de France Honneur en 1963 à Saint-Nazaire et ont compté dans leurs rangs un champion de France à l'exercice au sol en la personne de *M. Benhaïm*.

ENTRAÎNEMENTS

Les entraînements ont lieu les mercredis et vendredis de 18 h à 21 h à la salle Michel-Bizot (77, av. du Dr A.-Netter, Paris 12^e) et le lundi de 18 h à 21 h à la salle Poissonniers-Belliard (115, rue des Poissonniers, Paris 18^e).

RESPONSABLES

M. Lacroix Président d'honneur, Dépôt de Pleyel, tél. 243.35.65, p. 60002
M. Foulquier Président
M. Marty Vice-Président
M. Rouxel Secrétaire
M. Soyer Moniteur
M. Fiard Moniteur
M. Baudry Moniteur



Atelier photographique RATP

PROPOS DU PRÉSIDENT

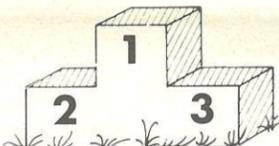
Considérant le sport non comme un but en soi, mais comme un moyen primordial d'éducation et de culture, nous devons remplir notre mission qui est au premier chef d'amener à la pratique régulière, sérieuse et contrôlée d'activités sportives authentiques, la plus grande partie possible du personnel de notre entreprise...

Nos besoins sont considérables et une extension de nos activités passe nécessairement par un accroissement de nos moyens humains, matériels et financiers.

Nous restons néanmoins pleinement conscients de la valeur de notre Club, attestée par le nombre de nos pratiquants et la valeur de nos champions ainsi que de tous ceux qui portent avec fierté et honneur notre écusson et nos couleurs bleu et rouge.

C'est pour le maintien et le développement de cette valeur, pour la préservation de l'unité du Club, que nous poursuivrons l'œuvre entreprise depuis le printemps dernier. Nous espérons la compréhension, l'assentiment et le concours de tous ceux qui, à quelque niveau qu'ils se trouvent dans l'entreprise, participent ou s'intéressent à nos efforts.

Jean VILLEMER



SUR LE PODIUM



Cliche PRESSE-SPORTS

Yves LE ROY (athlétisme)

Notre décathlonien s'est vu décerner le Coq d'argent le sacrant meilleur athlète français 1974 derrière le vice-champion olympique et champion d'Europe du 110 m haies *Guy Drut*. Il a reçu en outre la médaille d'or de la Jeunesse et des Sports.

A noter que *Philippe Bobin* (décathlon) se classe 9^e au trophée du Coq Sportif et 1^{er} junior français.

Marie-Christine DEBOURSE (athlétisme)

La double championne et recordwoman de France (hauteur et pentathlon) a réalisé une saison hivernale éblouissante couronnée par une médaille d'argent aux Championnats d'Europe en salle de Katowice (voir page 1) à laquelle est venue s'ajouter la très officielle médaille d'argent de la Jeunesse et des Sports.

TENNIS A LA PORTE DE CHOISY

Dans le courant de l'année deux courts de tennis supplémentaires seront ouverts : l'un, couvert, dans la salle existante, l'autre, extérieur, à l'entrée du stade.

L'attribution des tranches horaires pour l'utilisation de ces courts, donnera lieu à une information ultérieure.

LA VIE DU CLUB



AVIRON
M. Rossignol
tél. 1968

Excellents résultats de la section à la «Tête de Rivière» qui a eu lieu en mars à Mantes-La-Jolie. Cette épreuve très relevée, qui groupe certains des meilleurs équipages français, a donné les résultats suivants :

Féminines

Skiff toutes catégories : 1^{re}, Mme *Sulin* devant la vice-championne d'Europe, Mlle *Anthoine*
Skiff juniors : 1^{re}, Mlle *Kervarec*
Double scull : 1^{res}, Mlles *Bouquet* et *Lallemant*

Hommes

Deux barré : 1^{ers}, *Fraisse-Coucardon*



LUTTE
M. Descamps,
5, rue du Clos, 75020 Paris

Aux championnats d'Ile-France, *Bernard Boetsch* l'emporte en lutte libre (82 kg) tandis que *Daniel Descamps* (68 kg), *Christian Boetsch* (82 kg) et *Michel Méchet* (90 kg) enlèvent les titres de leur catégorie en gréco-romaine.

L'U.S.M.T. se classe 1^{re} par équipes et 5 lutteurs du club disputeront les prochains championnats de France.



JUDO-KARATÉ
M. Goujon,
tél. 935.05.07 poste 9736

La section se classe 4^e aux championnats de Paris où sont représentés les meilleurs clubs de la capitale et compte un sélectionné pour les championnats de France.



ÉCHECS
M. Savalle,
tél. 4279

MM. *Benoît*, *Savalle*, *Didelot* et *Pantais* enlèvent la 1^{re} place au classement de la 1^{re} division de la ligue de l'Ile-de-France. L'équipe de l'U.S.M.T. a ainsi mis un terme à une saison remarquable au cours de laquelle elle n'a connu aucune défaite.

râtp informations

RATP. Service des Relations Extérieures — Presse et Information
 53 ter, Quai des Grands-Augustins, 75271 Paris Cedex 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 pages : *Atelier DG*
 Photocomposition : *Bussière A.G.*
 Imprimerie Mantaïse, 21, rue des Naffetières, 78200 Mantes-la-Ville

Ont aidé à la réalisation de ce numéro :

M. DUBOIS, A. KERGUENNE, J. KUENTZ.