

éditorial

70 000 exemplaires ! Depuis le n° 3 de « RATP Informations » nous avons atteint ce chiffre important. Le service est désormais assuré aux retraités et le succès auprès d'eux a été immédiat : les lettres de satisfaction ont déferlé sur nos bureaux. Tous ceux qui, souvent disséminés aux quatre coins du pays, reçoivent des nouvelles qui leur indiquent ce que deviennent les transports parisiens, revivent ainsi leur plus jeune temps et apprécient notre initiative.

Dans ce numéro, nous poursuivons avec le dossier « Mexico » l'exposé des réalisations de la RATP dans le monde.

Nous commençons aussi une nouvelle série d'interviews avec un « Face à l'actualité » consacré cette fois-ci à la modernisation du métro. C'est le prélude à la présentation des problèmes de politique qui se posent aux services et directions de la Régie.

Nous avons, selon la coutume, fait deux reportages, l'un sur les services touristiques dont l'activité démarre, et l'autre sur l'école d'apprentissage dont le concours d'entrée vient d'avoir lieu. Parce que « RATP Informations » ne cultive pas l'austérité, nous ouvrons une rubrique « Arts et culture », avec une chronique musicale et un poème en prose. Nous avons pensé aussi à distraire : une première grille de mots-croisés facile vous est proposée ; si vous en êtes d'accord, nous continuerons en graduant les difficultés.

« RATP Informations » boucle donc sa première année avec ce quatrième numéro trimestriel. Nous préparons dès maintenant le numéro anniversaire pour juillet. Nous vous réservons quelques surprises !

Le directeur de la publication.

auber-nation les travaux ont commencé

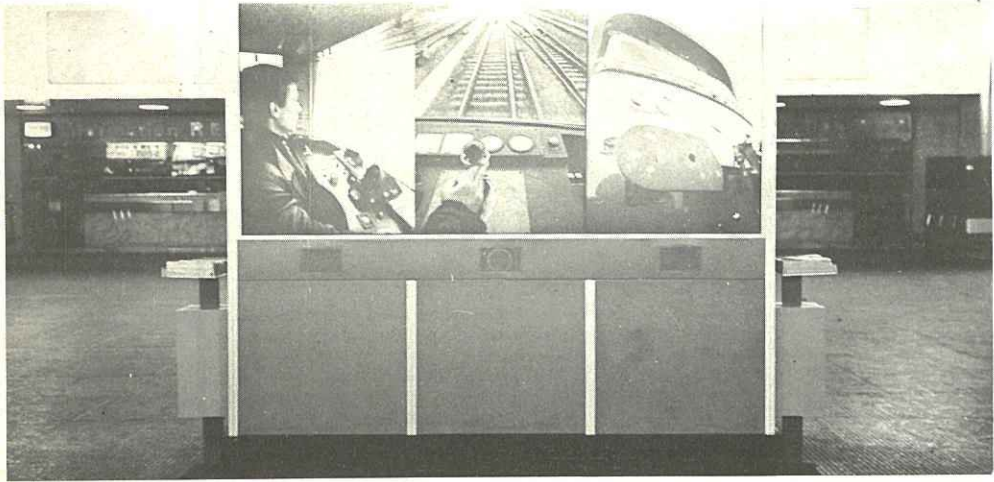


Cliché travaux neufs RATP

Dernière étape de la transversale Est-Ouest du Métro régional, la jonction entre les lignes de Boissy-Saint-Léger et de Saint-Germain-en-Laye est en cours de réalisation. Ce tronçon de 5,5 km de long, comporte deux stations, Châtelet et Gare de Lyon. Compte tenu de l'opération de rénovation du quartier des Halles, l'ouvrage Châtelet peut être construit à ciel ouvert, à l'emplacement des pavillons Baltard.

Le chevet de l'église Saint-Eustache, au centre, et les anciennes halles à viande, à gauche, dominent la fouille dont les travaux de terrassement devraient durer moins de trois ans (photo ci-dessus). La station sera située sous le nouvel ensemble architectural comportant un forum souterrain avec un centre commercial et des jardins ; elle s'articulera sur deux niveaux : une vaste salle d'échanges et, en dessous, la station proprement dite avec sept voies, deux voies pour la ligne Boissy-Saint-Léger-Saint-Germain-en-Laye, deux voies pour la ligne de Sceaux prolongée, et trois voies centrales réservées au transit des trains S.N.C.F. entre la gare du Nord et la gare de Lyon lorsque l'interconnexion des réseaux RATP et S.N.C.F. sera réalisée.

audiovisuel ratp à la Défense



Cliché atelier photographique RATP

Du 28 février au 11 mars, pendant toute la durée du Salon des Arts Ménagers, s'est déroulée, à la station La Défense du Métro régional, une opération d'information des voyageurs d'un style nouveau. Grâce à un programme de diapositives sur trois écrans, les voyageurs néophytes peuvent apprendre comment utiliser sans difficulté les appareils de distribution et de contrôle des billets. D'une cabine de projection en verre fumé, de la forme d'un cube de 2,70 m d'arête, les images sont projetées sur un écran en altuglass : les appareils de projection sont visibles de tous... Le programme audiovisuel, réalisé par le service des relations extérieures dans le cadre de la politique d'information des voyageurs de la Régie, s'accompagne de la diffusion d'une série de dépliants « à votre service la RATP » disposés sur des présentoirs à proximité immédiate de la cabine de projection. Après la Défense, le programme circule maintenant dans les autres grandes stations du Métro régional.

flash 1^{ère}

Fin juin, ouverture de la station « Miromesnil » de la ligne de métro n° 13

sommaire

- Page 2 Que faites-vous M. Jeandin ? Mexico ville des 3 cultures.
- Page 3 Au rendez-vous de l'histoire. Flash RATP
- Page 4 C'est son métier.
- Page 5 L'école d'apprentissage. A propos d'un rien.
- Page 6 Départs à la retraite. Nominations. Distinctions.
- Page 7 Sports. La parole aux lectrices. Arts et culture.
- Page 8 Dossier RATP : le métro de Mexico.

RIO DE JANEIRO

La RATP, par l'intermédiaire de sa filiale SOFRETU, a signé le 14 février 1973 un contrat avec les autorités de Rio de Janeiro, au Brésil, pour « mener à bien les études et projets définitifs permettant l'équipement et la mise en service d'une première ligne d'un système rapide de transports collectifs ». L'étude proprement dite portera sur une ligne d'une vingtaine de kilomètres et la réalisation du premier tronçon long de 9 km. Le contrat est conclu pour une durée de 40 mois et il est susceptible d'extension.

face à l'actualité la modernisation du métro interview de Georges Derou

Ne en 1908, marié, trois enfants.
Ingénieur de l'Ecole supérieure d'électricité.
Entré à la Compagnie du Métropolitain de Paris en 1931.
A commencé sa carrière comme conducteur, puis a franchi successivement tous les échelons de maîtrise et de cadres de la hiérarchie.
1965-1973 : Directeur du réseau ferré.
1^{er} mai 1972 : Directeur général adjoint.
Président de l'office public d'H.L.M. de Joinville-le-Pont et des sociétés d'H.L.M. « Logis-Transport » et « Habitations Transport ».
Maire adjoint de Joinville-le-Pont.
Croix de guerre 1939-1945.
Chevalier de la Légion d'honneur.
Officier de l'Ordre National du Mérite.
Commandeur de l'Aigle Aztèque.



Le Parisien est si habitué à son Métro qu'il ne le voit pas changer. Pourtant, à la RATP, on parle beaucoup de modernisation. Pourriez-vous nous présenter les principales réalisations en cours et nous expliquer l'esprit dans lequel elles sont faites ?

L'objectif à atteindre est d'effectuer la desserte de la Région parisienne dans les meilleures conditions possibles et au moindre prix.

C'est pourquoi il est nécessaire d'assurer au public le confort, la rapidité, la régularité, la

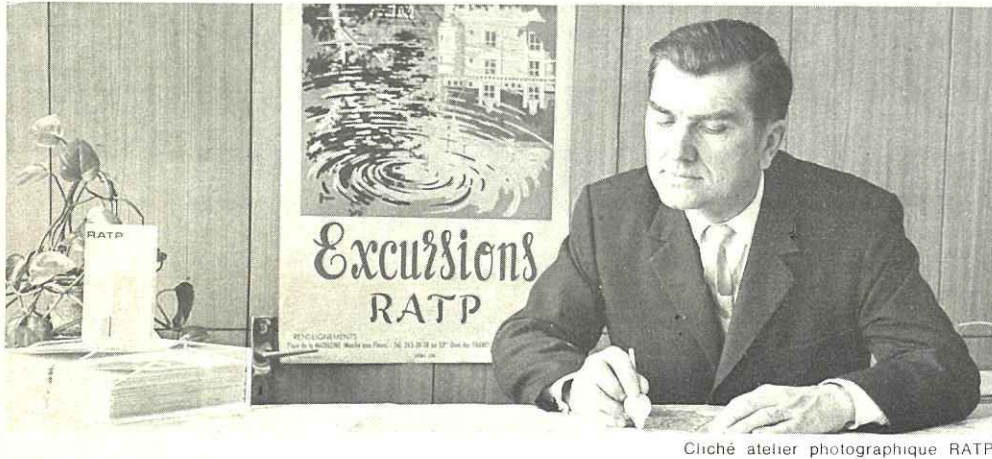
Le confort résume en un seul mot beaucoup de choses ; il s'extériorise par un certain nombre de paramètres :

- la coordination, assurée au mieux avec les gares de chemin de fer et les réseaux routiers existants, qu'ils soient publics ou privés ;

- l'agrément de l'accueil offert par les stations dont l'esthétique générale, les proportions, les dispositions fonctionnelles, les couleurs, éventuellement la musique, doivent former un tout harmonieux et cohérent ;

que faites-vous M. Jeandin?

Pour les Services touristiques RATP, la saison commence au mois d'avril. Alain Malglaive s'est entretenu pour vous avec l'un des organisateurs d'excursions, M. Jeandin, chef de section principal aux Services touristiques et de locations de la RATP.



Cliché atelier photographique RATP

Curvimètre en main, M. Jeandin établit le kilométrage d'une excursion

M. Jeandin, quelles sont les activités de ces Services ?

Ces services ont deux branches d'activité, l'une la plus importante du point de vue chiffre d'affaires, concerne les locations d'autobus et l'organisation de dessertes exceptionnelles (hippodromes, gares, cimetières, grandes manifestations, etc.), l'autre les services touristiques, c'est-à-dire les excursions dont je m'occupe.

Cette activité est essentiellement saisonnière. Nous commençons en avril pour finir fin octobre.

Quelle est l'importance des services touristiques ?

Au cours de la saison 1972, nous avons eu 15 000 voyageurs et nos voitures ont effectué près de 70 000 km.

En quoi consiste votre travail ?

Pendant l'automne et l'hiver, je prépare les excursions de la saison suivante. Le premier travail consiste à examiner sur carte, région par région, les alentours de Paris, dans un rayon de 125 km, 250 km aller-retour étant un maximum pour nos voitures dans l'après-midi.

Avec mes supérieurs du service, nous recherchons tous les lieux d'intérêt d'une région donnée, châteaux, églises, parcs, usines éventuellement puis nous prenons contact par téléphone avec les divers propriétaires. Lorsque nous avons obtenu leur accord, nous étudions un itinéraire touristique qui reste dans le cadre des conditions normales d'excursion : départ de Paris à 13 h au plus tôt, avec une rentrée au plus tard à 22 h. Puis nous allons sur place en voiture avec nos accompagnateurs afin de reconnaître le circuit. Nous prenons alors contact de vive voix avec les propriétaires et reconnaissons les lieux qu'ils acceptent de faire visiter à nos clients. Nous avons parfois des refus car nous cherchons à obtenir des visites de domaines privés qui, en temps normal, ne sont pas ouverts au public. Mais la RATP peut ainsi proposer des visites intéressantes et originales. Lorsque cette reconnaissance est faite, il reste à déterminer le prix de revient de l'excursion, à établir le calendrier puis à confirmer par lettre les dates des visites à tous les propriétaires ou responsables des lieux précités.

Toutes les études étant terminées, nous établissons le programme général de la saison qui est imprimé et mis à la disposition du public, dès le début mars, dans notre boutique du 53 bis, quai des Grands-Augustins et à notre bureau du marché aux fleurs place de la Madeleine.

Par qui sont accompagnées les excursions RATP ?

Dans toutes nos excursions, il y a un accompagnateur ou un guide-interprète, en plus évidemment du chauffeur. Les accompagnateurs sont des agents recrutés parmi le personnel de conduite des lignes régulières d'autobus, compte tenu de leur aptitude au travail proposé. Quant aux guides-interprètes, ce sont des agents de maîtrise.

Vous êtes vous-même guide-interprète. Comment acquiert-on cette qualification ?

Je possède la pratique de l'anglais et de l'allemand. Lorsque je suis entré à la Régie, j'ai entendu parler de certains services qui utilisaient des interprètes. J'ai pris contact avec les services touristiques du réseau routier qui, dès 1951, m'ont utilisé comme accompagnateur. En 1955, après mon passage dans la maîtrise, j'ai suivi pendant 3 ans des cours du soir au Commissariat au Tourisme afin de devenir guide-interprète. Ces cours portent sur la peinture, l'architecture, la sculpture, le tourisme en France et à l'étranger. J'ai pu ainsi obtenir mon diplôme de guide national interprète.

A la Régie, il y a une trentaine d'accompagnateurs et 4 guides-interprètes avec en plus un agent de maîtrise interprète. Les guides ou tout du moins les accompagnateurs les plus qualifiés sont évidemment utilisés de préférence pour accompagner les excursions qui demandent le plus de connaissances.

Quelles sont les différentes excursions proposées au public ?

Mises à part les excursions de la journée

qui sont effectuées par une entreprise privée, les excursions de l'après-midi du samedi et du dimanche sont assurées exclusivement par la Régie. C'est de ces dernières dont nous parlons.

Les excursions que nous proposons, au nombre de 36 cette année, sont de plusieurs genres. D'abord, les promenades dans la nature comme l'excursion des Andelys qui permet de voir la vallée de la Seine, les ruines du Château-Gaillard, les vestiges de l'abbaye de Fontaine-Guérard et le château de Pont-Saint-Pierre.

Ce type d'excursion intéresse les personnes qui désirent respirer tout en voyant de belles choses.

Nous avons d'autres excursions plus architecturales comme celle de Beauvais. Nous visitons la cathédrale et l'église Saint-Etienne. Ces monuments sont intéressants par leur architecture et leur décoration : vitraux, sculptures, tapisseries. Cette promenade comprend également une halte dans la forêt domaniale de Hez-Froidmont. Dans le même genre, l'excursion de Chartres.

(Suite page 5)

face à l'actualité

interview de Georges Derou

(Suite de la page 1)

- les facilités de déplacement et d'information qui se caractérisent par une signalisation simple, efficace et bien adaptée, les sens uniques de circulation partout où ils sont utiles, les appareils élévateurs, les moyens visuels et auditifs d'information particulière ou générale ;

- les caractéristiques générales des voitures et des trains qui doivent être d'une présentation agréable, bien dimensionnés, clairs, bien éclairés, bien suspendus, rapides, d'un roulement aussi peu bruyant que possible et pourvus de dispositifs auditifs d'information.

La rapidité de déplacement est une nécessité impérieuse en raison de l'éloignement de plus en plus grand entre les lieux d'habitation et ceux de travail, les voyageurs souhaitant naturellement consacrer au transport le minimum de temps. Il en résulte que les installations fixes et les matériels roulants doivent permettre d'assurer les meilleures caractéristiques de mouvement conduisant aux temps de parcours les plus réduits.

La régularité impose l'excellente fiabilité des installations et des équipements de toute nature ainsi qu'une aptitude supérieure du personnel à traiter dans les meilleures conditions possibles, les incidents qui surviennent inévitablement.

La sécurité, qui au fil des années s'est sans cesse accrue, doit être aussi complète que les installations fixes et le matériel roulant les plus modernes le permettent.

Enfin, le prix de revient du service rendu au public doit être aussi bas que possible de façon à réduire l'importance du budget tant collectif (état, district, commune) que privé (celui des usagers).

L'attribution d'importants crédits et l'évolution de la technique, notamment au cours de la dernière décennie, permettent désormais de concevoir pour le Métro une exploitation automatisée assurant son efficacité optimale et la réduction de ses dépenses d'exploitation.

C'est pourquoi, et tout en agissant de telle sorte que les problèmes sociaux soient traités avec toute la compréhension nécessaire, nous avons entrepris un effort considérable

dans le but d'organiser le réseau urbain et le réseau régional sur des bases nouvelles caractérisées par un certain nombre d'installations ou de dispositions principales :

- automatisation de la distribution de l'énergie électrique ;

- installation pour chaque ligne d'un poste de commande et de contrôle centralisé du trafic ;

- mise en service progressive d'un matériel roulant moderne ;

- régulation du trafic par l'institution d'un système de « départs programmés des stations » ;

- circulation des trains avec un seul agent à bord ;

- mise en place d'appareils élévateurs de plus en plus nombreux, amélioration du gros œuvre et des aménagements des stations ;

- télévision et sonorisation dans les stations ;

- distribution et contrôle automatiques des titres de transport.

Les tourniquets du Métro urbain ont fait couler beaucoup d'encre, où en est-on actuellement ?

Pendant longtemps le contrôle automatique n'a pu être appliqué à Paris en raison de la complexité du système tarifaire du Métro parisien ; mais les progrès réalisés en électronique au cours de ces dernières années ont permis d'équiper avec succès en contrôle automatique les stations du Métro régional.

Ce système, qui a nécessité naturellement une période d'adaptation du public et aussi de rodage technique des installations, donne maintenant satisfaction, et, pour cette raison, son extension au réseau urbain a été décidée.

A l'origine, il avait été envisagé de ne supprimer le contrôle manuel sur le réseau urbain qu'après équipement complet de ce réseau en tourniquets et machines électroniques ; mais les délais de construction de ces dernières obligeaient d'attendre le milieu de l'année 1974 pour effectuer cette opération.

C'est pourquoi il fut décidé de passer par un stade intermédiaire qui a consisté à doter, dans un premier temps, les tourniquets de composteurs de déverrouillage du même type que ceux existant dans les autobus et ensuite dans un deuxième temps de remplacer ces composteurs, qui seraient alors affectés au réseau d'autobus, par des têtes lectrices électroniques comparables à celles existant sur le métro régional.

L'avantage de cette méthode résidait dans la progressivité de son application. En revanche, elle présentait l'inconvénient que des fraudes, dont on pouvait difficilement prévoir l'amplitude, pourraient être commises, car les composteurs, à l'encontre des têtes lectrices, permettaient le déverrouillage des tourniquets après l'introduction d'un titre de transport qui n'était pas forcément valable.

Or, il se trouve que ce système conduit dans certains cas à des fraudes excessives malgré la mise en place d'un contrôle volant important.

Pour cette raison, la RATP, qui va continuer l'équipement des stations en tourniquets pour respecter le planning qu'elle s'est fixé, mais sans doter ceux-ci de composteurs, est amenée à rétablir provisoirement et à certaines heures de la journée le contrôle manuel dans les stations qui depuis quelque temps étaient exclusivement exploitées automatiquement.

Elle espère ainsi réduire sensiblement la fraude en attendant le mois d'octobre prochain au cours duquel les premières installations pourvues de têtes lectrices électroniques pourront être mises en service.

Et les départs programmés...

La régularité de la circulation des trains garantit le plein emploi de la capacité de transport ; la limitation des temps d'arrêt en station est le facteur essentiel de l'obtention d'une capacité de transport maximale. Elle a pour but d'interdire, en période d'affluence, tout excès de charge d'un train. Le système dit : « Départs programmés des stations » repose sur trois actions fondamentales :

- faciliter le respect de l'horaire par le personnel des trains ;

- n'admettre, sur les quais des stations importantes, pendant les périodes d'affluence qu'un nombre déterminé de voyageurs, sensiblement le même pour tous les trains ;

- ne pas dépasser un temps maximal d'arrêt dans les stations les plus importantes.

Le respect de l'horaire est facilité par la mise en place, sur chaque quai, de pendules synchrones réglées de telle sorte que pour un train qui respecte strictement son horaire,

(Suite page 4)

mexico ville des 3 cultures

Le visiteur privilégié, arrivant de Puebla, découvre la capitale telle que la vit Cortés, l'envahisseur, un jour de l'année 1521.

C'est une plaine, ou plutôt un lac qui s'étend à perte de vue enserré de montagnes dépassant 3 000 m.

Mexico, anciennement Tenochtitlan, fut fondée par les Aztèques qui erraient depuis 500 ans à la recherche du signe annoncé par le prophète. Ils devaient s'établir, disait la prophétie, à l'endroit où un aigle perché sur un cactus dévorait une couleuvre (scène devenue l'emblème du Mexique). L'endroit désigné était une île au milieu du lac de Texcoco.

Le sol de la cité moderne n'en n'est pas moins resté spongieux malgré l'assèchement du lac. Des maisons anciennes s'enfoncent, des lignes entières de demeures se sont abaissées d'un bon pied. Les jours d'orage, les pluies inondent le rez-de-chaussée car les eaux ne disparaissent qu'en imbibant un peu plus le sol.

La ville est gigantesque, la population est de 8 millions d'habitants, ce qui représente 1/5 du pays, mais elle est très étendue, car elle dispose d'un espace illimité. Cela a permis de créer de vastes zones vertes, de larges avenues, avec des pelouses, des parterres et des gloriottes.

La plus grande avenue de Mexico, le paseo de la Reforma, s'allonge sur 30 km. Bordé d'arbres et de palais, style XIX^e siècle, il est la fierté des mexicains qui n'hésitent pas à le comparer à nos Champs-Élysées.

Le paseo coupe l'avenida de Insurgentes. A l'intersection se dresse le quartier des affaires. Les buildings en verre et en aluminium n'ont rien à envier à ceux de New-York. Ils ont plus de légèreté et de fantaisie et sont décorés de fresques aux couleurs vives. A proximité, le Zocalo est le jardin où se réunissent les mexicains le soir pour écouter les mariachis, musiciens populaires, jouer à deux pas de la cathédrale et du palais du Président de la République.

Rien n'est plus dissemblable que les quartiers qui s'étendent au sud et au nord de ce jardin.

Au sud, on trouve des grands magasins à clientèle féminine, genre Galeries-Lafayette, tenus d'ailleurs presque exclusivement par des français, descendant des fameux habitants de Barcelonnette.

Vers le Nord, on se trouve d'emblée en plein quartier populaire. Les rues sont encom-

brées de marchands indiens qui proposent des tortillas (crêpes de maïs). Ils n'ont d'autre étal qu'un carré de coton posé sur le pavé. Leurs échoppes résument l'extrême fécondité de ce pays. Ce sont des ananas par milliers, des régimes de bananes, des mangues, des plantes médicinales, des piments de toutes sortes. En se dirigeant vers la Merced, marché central et pittoresque, on découvre d'autres rues, où sont proposés des tissus aux couleurs vives (rebozos), des chapeaux tressés en sisal, des poteries vernissées aux couleurs éclatantes. Marchands et marchandes accroupis à même le sol, la marmaille qui les entoure, vivent dans une odeur où se mêlent les effluves de maïs grillé, de tacos et d'oignons frits.

Partout, les influences indiennes, espagnoles et européennes se mêlent. Les Indiens déambulent pieds nus dans le quartier des affaires. Le métro de Mexico résume dans certaines stations l'alliance de ces trois cultures. Les rames sont le symbole de la culture moderne et du nouveau visage du Mexique, la décoration est influencée par l'art aztèque, la reproduction de temples dans la station, témoignent de l'attachement de ce peuple à sa civilisation.

D.S.



au rendez-vous de l'histoire

Après la conquête des Gaules par César, une cité nouvelle est créée sur les pentes du Mont Lucoticius. Mais en 280 après Jésus-Christ, la ville romaine est détruite par une invasion des Alamans. Lutèce se replie sur l'île de la Cité qui s'entoure de murailles.

En 360, les Parisii donnent le nom de Paris à leur petite ville.

Comment Paris se présente-t-il à cette époque ?

Dans l'île, centre administratif et religieux, on trouve, à l'aval, le Palais où réside le représentant de Rome et, à l'amont, un temple dédié à Jupiter, à l'emplacement actuel de Notre-Dame. Entre les deux monuments se situe le forum où se tiennent rassemblements populaires et marchés. Les villas qui le bordent sont en pierre et hautes d'un étage. L'île est toujours reliée aux deux rives par les passerelles du Petit et du Grand Pont qui aboutissent à la voie maîtresse nord-sud des Parisii.

Sur la rive gauche, la nouvelle Lutèce déploie sa belle ordonnance géométrique. Deux axes principaux à angle droit en forment l'ossature : la rue Saint-Jacques, élargie et pavée, terme de la route d'Italie, et la rue des Ecoles. Un réseau d'égouts dessert les quartiers d'habitation et un aqueduc capte les eaux de Rungis pour alimenter les établissements de bains, les piscines, les villas. De nombreux monuments parent la Lutèce romaine (arènes, Palais des Thermes adossé à l'actuel Musée de Cluny, théâtre vers le lycée Saint-Louis, thermes du Collège de France). Des villas bordent les voies recti-

lignes et les plus somptueuses d'entre elles sont établies le long de la rue Saint-Jacques.

Sur la rive droite, existent quelques villas seulement et un temple de Mercure sur la butte Montmartre.

Dans la périphérie de Lutèce, des bâtiments agricoles sont dispersés çà et là. Tel est le visage de la ville placée sous le signe de la majesté, de la rigueur géométrique, de l'hygiène, du bien-être, du luxe. On avait seulement délaissé la sécurité et, à la fin du III^e siècle, au moment où l'Empire Romain s'affaiblit, une invasion barbare anéantit toute la rive gauche qui fut définitivement abandonnée. Avec les ruines de la ville détruite, les Romains surélevèrent le sol de plusieurs mètres autour de l'île de la Cité pour la soustraire aux inondations et construisirent une enceinte, la première de Paris.

Les transports dans la Lutèce gallo-romaine.

Les admirateurs d'Astérix le Gaulois sont certainement nombreux parmi nos lecteurs et beaucoup ont du lire l'album « Astérix et la Serpe d'or ». Les dessins d'Uderzo y donnent un bon aperçu de ce que pouvaient être les transports dans la Lutèce gallo-romaine. Les Romains ont d'ailleurs emprunté aux Gaulois de nombreux véhicules dont ils latinisèrent les noms. En effet, les Celtes, grands nomades qui pratiquaient avec ardeur les exercices équestres, semblent avoir directement hérité des Grecs toute une science de la carrosserie ignorée du monde latin.

Les Gaulois ont donc connu un ensemble très varié de moyens de locomotion. Le « Carpentum » (d'où est dérivé le mot charpente),

paris et ses transports

véhicule à quatre roues couvert de cuir, servait aux longues migrations. La famille gauloise vivait dans ce grand chariot un peu comme les pionniers de l'Ouest Américain dans leurs « trailers », ces wagons bâchés rendus familiers par les films. Des charrettes de transport de marchandises (la « benna » et le « camulus ») circulaient dans les rues de Lutèce, en même temps que des véhicules plus légers, destinés au transport des personnes : le « carrus » (char), le « cisium » (chaise cabriolet), la « carruca » (voiture de luxe où l'on pouvait dormir).

La poste impériale était transportée dans une « raeda » qui, de relais en relais, parcourait à peu près 70 km par jour.

Toutes ces voitures soigneusement construites, en bois, en cuir ou en osier, se trouvaient ralenties par la déféctuosité de leur attelage. N'ayant pas imaginé le collier d'épaule, les Gallo-Romains utilisaient un collier de gorge qui étranglait l'animal lorsque

la traction devenait trop forte. Ils ignoraient en outre le ferrage des chevaux dont ils protégeaient les sabots par des hipposandales, fragiles semelles métalliques attachées à la patte de l'animal. Ainsi, les plus lourds fardeaux restèrent-ils longtemps transportés à dos de mulet ou par bateau. On conçoit alors l'importance des « Nautes », cette corporation de bateliers fiers de se proclamer « fils du fleuve » qui, sous l'empereur Tibère, érigèrent à la gloire de Jupiter un autel à l'endroit où depuis, se dresse Notre-Dame. Paris, ville des « marchands de l'eau », se devait de rappeler son antique vocation dans ses armes en y plaçant le bateau des Nautes, à la coque ventrue et aux extrémités relevées. C'est pourquoi le blason de la capitale montre sous l'azur semé de fleurs de lys d'or une nef d'argent qui flotte impavide et ne sombre pas (« Fluctuat nec mergitur ») ainsi que le rappelle la devise latine qui accompagne l'emblème de la cité.

(A suivre.)

J. I.

Georges Moustaki

dans le métro pour la TV



Cliché B. Asset

A la station Louvre, Georges Moustaki, avant son interview sur l'art grec pour l'émission « A bon chat, bon rat », de la 3^e chaîne de la télévision, bavarde avec le réalisateur Pierre Defons... à l'ombre de l'art égyptien.

un exposé sur les travaux du Métro régional entre Auber et Nation, ils ont pu visiter le chantier de construction du tunnel entre Auber et Chatelet.

27 janvier :

Une centaine de membres du groupe parisien des Polytechniciens ont visité le PCC de Bourdon et emprunté la ligne n° 7 du Métro urbain ainsi que la ligne de Saint-Germain-en-Laye. M. Giraudet, directeur général, a expliqué la politique générale des transports parisiens puis MM. Ernst, Sutton et Pascal ont fait des exposés sur les modernisations et l'exploitation ce qui a permis un bon nombre de questions.

14 février :

Journée RATP dans le cadre des cours d'information sur l'activité ferroviaire internationale organisée par l'Union Internationale des Chemins de Fer (UIC). Les 90 stagiaires ont entendu le matin un exposé sur les transports parisiens, illustré de diapositives et d'un film. L'après-midi ils ont visité un chantier du Métro régional et la section Auber-La Défense de la ligne de Saint-Germain-en-Laye.

UITP union internationale des transports publics

Le Comité de direction de l'UITP, présidé par M. A.H. Grainger (Grande-Bretagne), et dont M. Belin, président de la RATP, est membre, s'est réuni à Paris, les 13 et 14 mars. A l'issue des séances de travail, les personnalités étrangères ont visité la Régie : après une présentation des matériels modernes, du Métro urbain et du réseau routier, ils ont emprunté la ligne de Saint-Germain-en-Laye du Métro régional.

présence de la ratp

A la gare d'Austerlitz, la RATP a présenté du 1^{er} au 18 février un stand d'information sur le Métro d'hier et d'aujourd'hui dans le cadre d'une exposition organisée par l'association « Chemins de Fer et Tourisme ».

une nouvelle station Miromesnil

Fin juin, mise en service du prolongement dans Paris de la ligne de métro n° 13 (Carrefour Pleyel ou Porte de Clichy-Saint-Lazare) de Saint-Lazare à Miromesnil. La nouvelle station Miromesnil, en correspondance avec celle de la ligne n° 9 (Mairie de Montreuil-Pont de Sèvres), offrira de nouvelles facilités aux voyageurs de la banlieue Nord.

propos officiels

Au cours de sa conférence de presse du 17 janvier, le ministre des Transports a proposé un plan de réhabilitation des autobus dans Paris. Ce plan prévoit d'améliorer les conditions de circulation des autobus sur les lignes recueillant le plus fort trafic, par un aménagement des couloirs réservés qui, dans certaines zones, seront séparés « physiquement » du reste de la chaussée par une petite bordure basse, franchissable à des vitesses très faibles, en cas de besoin. Des mesures relatives à la circulation générale et au stationnement des véhicules de livraison complè-

flash ratp

quoi de neuf dans le métro ?

7 février 1973 :

Un escalier mécanique d'un modèle « compact » est mis en service à titre d'essai à la station Faïdherbe-Chaligny de la ligne n° 8 du métro urbain.

12 mars :

12 % de places supplémentaires sur la ligne de Sceaux aux heures de pointe dans le sens de l'affluence. Cette amélioration a été rendue possible à la suite des travaux effectués à la station Laplace par la limitation du temps d'arrêt des trains en station (départs programmés). Un nouveau dépliant « A votre service, la RATP » a été publié pour la circonstance par le Service des relations extérieures et distribué aux voyageurs de la ligne.

Prévisions :

Mai : mise en service des « départs programmés » sur la ligne de Métro n° 1 (Vincennes-Neuilly).

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

12 février :

La ligne PC (Petite Ceinture) est équipée de voitures à un seul agent. Désormais, l'ensemble du réseau d'autobus de Paris est exploité avec un seul agent à bord : le machiniste-receveur.

15 février :

Deux prototypes d'autobus Saviem à gabarit réduit et à moteur arrière, sont mis en service, à titre d'essai, sur la ligne 39 « Gare de l'Est-Porte de Versailles ».

12 mars :

La RATP accroît son champ d'action : elle dessert la Queue-en-Brie (Val-de-Marne). Prolongée aux heures de pointe jusqu'à cette commune, la ligne 206 offre à ses habitants une liaison directe avec la gare SNCF de Villiers-sur-Marne (ligne de Paris-Est à Gretz-Armanvilliers) et la station de Joinville du Métro régional (ligne de Boissy-Saint-Léger).

le point sur les travaux

6 janvier :

Début des travaux de génie civil de la station « Champs-Élysées-Clemenceau » sur le prolongement dans Paris de la ligne de Métro n° 13 (Carrefour Pleyel ou Porte de Clichy-Saint-Lazare).

22 janvier :

Sur le prolongement en banlieue sud-est de la ligne de métro n° 8 (Balard-Maisons-Alfort), début de la construction de la station « Créteil Préfecture (Hôtel-de-Ville) ». Rappelons que la ligne sera prolongée en septembre prochain de « Maisons-Alfort - Les Juilliottes » à « Créteil l'Echat (Hôpital Henri-Mondor) ».

2 février :

Station « Gare de Lyon » du Métro régional : début des travaux préparatoires de déviation des égouts et de canalisations diverses en vue de la construction de la station

Pour faire le point sur les travaux de modernisation et d'extension des réseaux du Métro urbain et du Métro régional, vous pouvez visiter l'exposition permanente réalisée et mise à jour régulièrement par l'ensemble du personnel du groupement du Planning de la Direction des Travaux Neufs, 21, boulevard Bourdon, Paris (4^e), au 6^e étage.

réalisations en cours

Mise sur pneus de la ligne n° 6 (Charles de Gaulle-Etoile - Nation par Denfert-Rochereau).

Commencés au mois d'octobre 1972, les travaux d'aménagement de la voie se poursuivent activement. En souterrain, le remplacement des anciennes traverses par des traverses plus longues en azobé s'achève et 80 % des rails présentant une usure excessive ont été changés. Dans les parties aériennes, 25 % des traverses ont été remplacées par des traverses en béton et les rails ont été intégralement changés. Les barres de guidage seront prochainement mises en place.

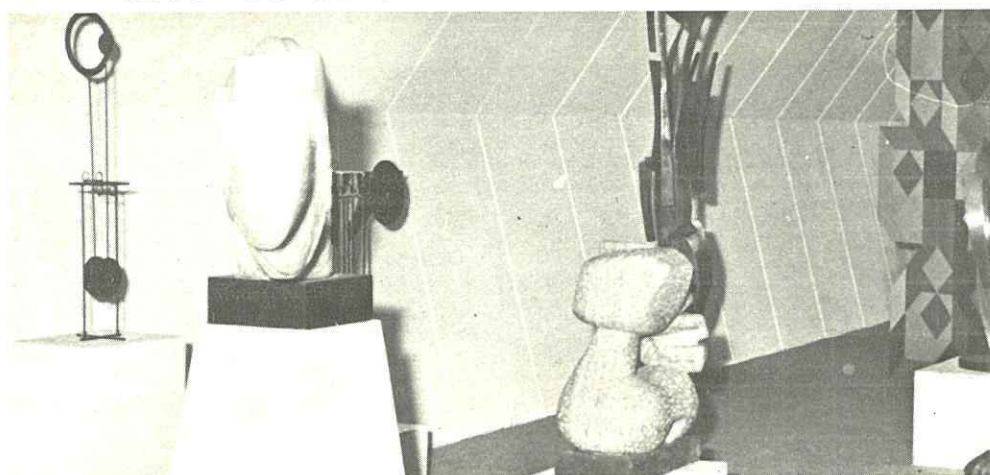
Une importante opération d'information a été lancée dès l'origine auprès des riverains, des administrations et des élus locaux intéressés par cette modernisation.

le livre d'or de la ratp

16 janvier :

Les membres du bureau du conseil d'administration du district de la région parisienne, conduits par leur président, M. Michel Giraud, sont reçus par M. Belin, président du conseil d'administration et M. Giraudet, directeur général de la RATP. Après avoir entendu

arts et sciences dans le métro



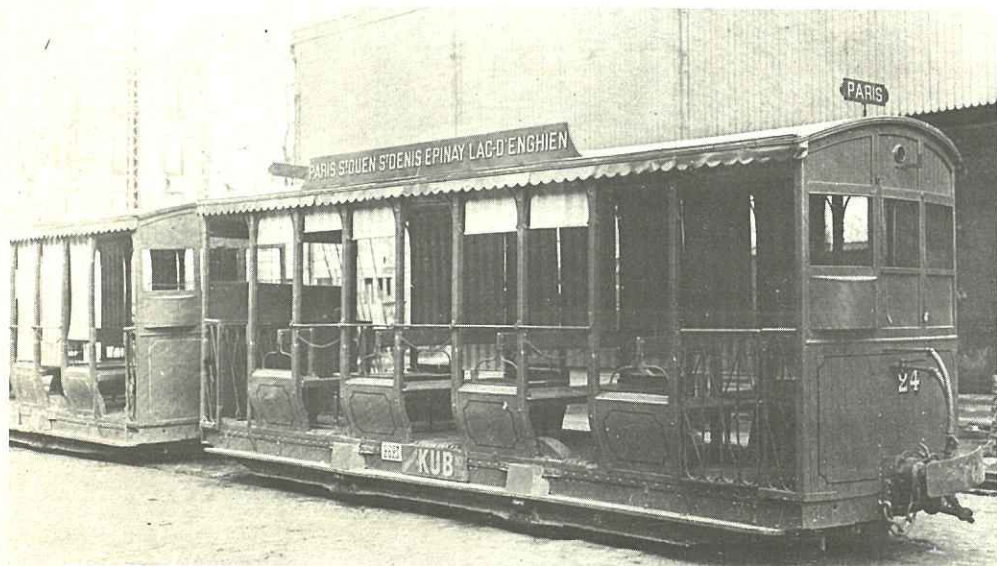
Cliché atelier photographique RATP

Après le Musée du Louvre descendu il y a quelques années dans le Métro, c'est depuis le 20 décembre 1972, le Palais de la Découverte qui en fait autant, à la station Champs-Élysées-Clemenceau. Sur le quai direction Neuilly, des vitrines présentent quelques expériences de chimie, de physique, de mathé-

physiologie, commandées pour la plupart par des boutons manœuvrables par les voyageurs.

La sculpture moderne n'a plus de secrets pour les voyageurs de ligne de métro n° 9 qui passent à Saint-Augustin. Comme l'an passé, ils ont pu admirer pendant tout le mois de mars les dernières créations de l'art plasticien qui ont nourri et laissé perplexes

Saint-Denis (Carrefour Pleyel) - Enghien (gare), ligne 154 B



Cliché atelier photographique RATP

Attelage ouvert datant de 1902. Ces remorques circulaient uniquement en été. L'hiver, elles étaient remplacées par des attelages fermés.

face à l'actualité

interview de Georges Derou

(suite de la page 2)

L'heure indiquée à l'instant de son départ de la station correspond à son heure de départ du terminus.

Les portillons automatiques des stations importantes s'ouvrent immédiatement après le départ du train et se ferment après un temps pré-déterminé. Un nombre de voyageurs à peu près constant est ainsi admis sur le quai pour le passage de chacun des trains successifs.

Des bruiteurs, dont le fonctionnement est automatiquement commandé par une minuterie, annoncent aux voyageurs, dans les stations importantes, que le service se termine et que les portes du train vont être fermées.

Une première mise en œuvre de ces dispositions effectuée à titre d'essai sur la ligne n° 7 a permis de ramener l'intervalle minimal des trains de 1 mn 55 s à 1 mn 35 s d'où un accroissement de la capacité de transport de 21 %. L'extension de cette méthode aux lignes les plus importantes est actuellement en cours ; elle est réalisée sur les lignes 9 et 12.

Vous avez passé plus de 41 ans au Métro et depuis 8 ans vous êtes Directeur du réseau ferré. Quelle expérience en avez-vous tiré ?

Entré dans cette maison en décembre 1931, j'ai, comme c'était la coutume à l'époque, commencé ma carrière comme conducteur puis exercé successivement toutes les fonctions de maîtrise et de cadres.

On peut diviser cette vie de travail en trois périodes de la vie de l'entreprise :

L'avant-guerre dominée par la grande crise et les difficultés politiques amplifiées par la montée des périls extérieurs.

Les extensions étaient alors limitées au strict minimum et les patrons de l'époque, géraient les affaires comme leurs prédécesseurs leur avaient enseigné, c'est-à-dire avec rigueur.

Ils m'ont appris que chacun devait prendre ses responsabilités porter son propre fardeau et ne faire appel à l'échelon supérieur que dans des conditions exceptionnelles.

La guerre et l'après-guerre firent que la maison et ses cadres connurent bien des vicissitudes liées aux événements de tous ordres qui se sont succédé.

Le budget de l'Etat, consacré aux tâches essentielles de reconstruction nationale ne laissait guère de possibilités aux extensions du métro et à la rénovation devenue pourtant nécessaire de ses installations.

Certains d'entre nous tentèrent alors de concilier leur activité de gestion et la recherche de la définition du métro de l'avenir. C'est pourquoi il y a une dizaine d'années, quand l'Etat put enfin penser sérieusement à la Régie, les programmes et les techniques qui avaient été préparés purent être appliqués tant à Paris qu'à l'étranger.

Aujourd'hui, et avec la venue de notre nouveau directeur général, s'ouvre une troisième période qui voit à la fois la continuation de

la seconde — avec des moyens encore accrus — et une organisation sur des bases nouvelles.

Vous avez réalisé les Métros de Montréal et de Mexico, vous travaillez actuellement à la réalisation de ceux de Santiago du Chili et de Rio de Janeiro, vous étudiez la prochaine construction des Métros du Caire, d'Ankara, de Lyon et de Marseille, peut-être bientôt de Caracas, qu'est-ce que cela représente pour l'ingénieur que vous êtes ?

C'est captivant !

Il faut en effet assurer avec nos partenaires les relations humaines et techniques indispensables, obtenir leur confiance, devenir et rester leurs amis.

Il faut de plus effectuer : les études techniques, la préparation et le lancement à l'échelle internationale des dossiers d'appels d'offres, le contrôle rigoureux des fabrications chez les fournisseurs adjudicataires et aussi sur place du montage général, l'acheminement par bateau ou par avion des fournitures, la surveillance du respect du planning, la préparation des règlements et consignes, la formation du personnel et la mise en route de l'exploitation.

Pour mener à bien cette grande tâche il faut naturellement d'abord constituer une équipe homogène et compétente dont les éléments sont bien articulés entre eux. Cet organisme est réalisé depuis longtemps, il est maintenant parfaitement rodé.

Il est constitué des chefs de service et de leurs collaborateurs de toutes les grandes disciplines fondamentales de la Régie.

Il s'est créé ainsi, indépendamment de l'harmonie déjà existante pour tout ce qui concerne les travaux relatifs au métro de Paris, une cohésion, une sympathie, une harmonie dans l'effort, une chaleur communicative, absolument exceptionnelles, qui, en définitive, ont une réaction directe sur tout ce qui concerne la Régie et les travaux de Paris qui en sont influencés.

Vous abandonnez vos fonctions de Directeur du Métro, qu'allez-vous faire ?

Mon âge s'avance, il faut en tenir compte et la règle, comme à tous, doit m'être appliquée.

Je vais rester, au moins pour un temps, Directeur général adjoint de la Régie et, à ce titre, seconder le Directeur général le mieux que je le pourrai.

De plus, il m'est demandé d'assurer la charge de Directeur général de la société française d'études et de réalisations de transports urbains (Sofretu), filiale de la RATP, dont le rôle est comme vous le savez de fournir aux villes de France autres que Paris et de l'étranger qui la sollicitent toute l'ingénierie nécessaire à leurs transports publics.

Je ne manquerai pas d'ouvrage et j'essaierai de continuer à servir de mon mieux la RATP et notre pays.

Laurence Moachon.

Changement d'adresse

Tout changement d'adresse doit être signalé, non pas à « RATP Informations », mais :
— à l'attachement administratif, pour les AGENTS EN ACTIVITE ;
— à la Caisse des Dépôts et Consignations, Service des Retraites (PC 1), 16, rue Berthollet, 94110-ARCUEIL, pour les AGENTS A LA RETRAITE, sans oublier de préciser le numéro de pension.

Vous pourrez ainsi recevoir régulièrement « RATP Informations ».

c'est son métier



Procédé de zingage

Cliché J. ROLLET

La rilsanisation, nouvelle technique de protection des métaux, a été présentée dans le n° 2 de RATP Informations. L'un de nos correspondants s'est à nouveau entretenu avec M. Barouin sur les procédés de métallisation mis en pratique à la forge de l'atelier central de Championnet.

Qu'est-ce que la métallisation ?

La métallisation est une solution de protection contre la corrosion ou de rechargement des pièces usées à l'aide de métaux tels que le molybdène, le zinc, l'acier dur et l'acier doux.

Avant de métalliser les pièces, il faut qu'elles soient très propres, qu'avez-vous pour les décaper ?

Nous avons tout d'abord pour le dégraissage deux bacs à potasse, un bac à trichlore, et surtout deux locaux pour le sablage, l'un pour les jantes de roue, l'autre pour les petites pièces. Dernièrement, il nous a été livré une nouvelle sableuse ; elle va être très pratique car elle nous permettra de sabler de grandes longueurs. Elle est munie d'un orifice de chaque côté, ce qui permet de continuer le travail en poussant simplement la pièce.

A l'atelier, quelles pièces rechargez-vous ?

Nous avons beaucoup de pièces à recharger : fusées de roue, portées d'induit de moteur électrique, induit de démarreur, induit de dynamo, enfin toutes les surfaces sujettes aux frottements.

Avec quel matériau faites-vous ce travail ?

Il faut en premier utiliser le molybdène qui a la propriété d'être très dur et très souple à l'usage. Il se présente sous forme de fil. Nous finissons de recharger soit à l'acier doux, soit à l'acier dur suivant ce que l'on nous demande. Il faut que les pièces soient là encore d'une extrême propreté. Alors, nous pouvons

projeter du zinc qui lui aussi est distribué sous forme de fil.

Parlez-nous de l'outillage nécessaire à ces réalisations...

Nous avons deux cabines à forte aspiration d'air avec un rideau d'eau sur lequel le métal en fusion vient mourir. Pour le travail proprement dit, il faut une rampe d'alimentation en oxygène, une rampe d'alimentation en acétylène et de l'air comprimé. Ces trois éléments arrivent à un tableau de réglage, où ils sont redistribués suivant une pression voulue, et ensuite alimentent le pistolet métallisateur. Le pistolet métallisateur fonctionne comme un chalumeau, l'air comprimé aide le fil à entrer en fusion.

Le zingage est-il vraiment une protection contre la corrosion ?

Oui vraiment. J'en veux pour preuve ce que nous faisons à l'atelier, par exemple les cadres d'horaires aux arrêts d'autobus. D'autres pièces sont faites aussi par nos soins tels que les raccords de chauffage, les supports de poulie ou les pattes de scellement.

Voici un autre exemple qui prouve l'efficacité du zingage : en 1922, la porte écluse sur le canal de La Villette était métallisée au zing ; en 1960, après 38 ans de service dans les conditions les plus difficiles (immersions, émergences alternées), elle ne portait aucune trace de rouille.

Ce remarquable résultat prouve la valeur du procédé.

L. J. C.

Reportage

l'école d'apprentissage

Adresse : 58, avenue Mozart, 75016 PARIS.
Téléphone : 288-16-82 (intérieur 6433).
Responsable : M. BAYARD, ingénieur chef de division.
Type de formation : ouvriers qualifiés (mécaniciens, électrotechniciens).
Personnel enseignant : 37.
Capacité annuelle d'accueil : 275 élèves.

Depuis plus de soixante ans, l'école d'apprentissage assure la formation d'ouvriers qualifiés pour les ateliers d'entretien de la RATP. M. Charles Bayard, directeur de l'école, donne à RATP-Informations des précisions sur l'école « Mozart ».



Cliché atelier photographique RATP

On entre à l'école en passant un concours. Pour être candidats les jeunes gens qui sont âgés de quinze à dix-sept ans et qui ont terminé leur scolarité de premier cycle doivent adresser une demande, avant le 31 mars de chaque année, au bureau de recrutement de la direction du personnel. Ils reçoivent de ce bureau toutes les indications qui leur permettent de subir un examen médical très strict. Cet examen médical élimine les sujets qui n'ont pas un développement correspondant à la normale pour leur âge, ou qui ont des séquelles de maladies incompatibles avec l'apprentissage d'un métier enseigné par l'école. Les candidats retenus à l'issue de l'examen médical se présentent ensuite au concours scolaire qui comporte des épreuves écrites (dictée et questions, explication de texte, problèmes de mathématiques) et pour ceux qui postulent pour être électrotechniciens, une épreuve supplémentaire de mathématiques, d'un niveau un peu supérieur ainsi qu'une épreuve facultative de science et technologie. Seuls les 91 meilleurs de ce concours sont admis à l'école mais les autres ont la possibilité de se représenter quand ils ont seize ans.

Combien de temps dure l'apprentissage et quel est le contenu des enseignements ?

La durée de l'enseignement est de trois ans. Parmi les 91 élèves inscrits à l'école, 39 se destinent à la profession de mécanicien d'entretien et 52 à celle d'électrotechnicien. L'apprentissage a en commun la formation générale mais les enseignements de spécialités sont différents pour l'électrotechnicien et le mécanicien.

Pour les mécaniciens, les trois ans d'enseignement au cours desquels les apprentis suivent une série de stages, leur donnent une formation polyvalente pour devenir des ouvriers d'entretien et de réparation. En première année, neuf mois d'ajustage ; puis, à partir de ces neuf mois d'ajustage, six mois de chaudronnerie-tôlerie-soudage et six autres mois de mécanique. A la suite de ces deux stages, à nouveau une série de trois stages de trois mois : l'un aux machines-outils, l'autre en électricité, le troisième en hydro-pneumatiques. Les trois derniers mois, les élèves reviennent en ajustage et là, font un montage faisant une synthèse de toutes les techniques qu'ils ont apprises.

Pour les électrotechniciens, après une première année commune, nous formons deux groupes : l'un prépare les apprentis au C.A.P. d'électromécanicien dès la fin de la deuxième année, l'autre s'adresse aux élèves ayant besoin de plus de temps pour préparer le même diplôme. Les élèves du premier groupe qui ont obtenu leur C.A.P. vont préparer en troisième année soit le C.A.P. d'électrotechnicien en un an, soit celui de monteur en télécommunication, ce qui leur permet dans chacun des cas de quitter l'école avec deux C.A.P.

Quelles sont les méthodes d'enseignement et de quels moyens matériels dispose l'école ?

Sur les 39 heures de cours par semaine, soit un peu moins de 8 heures par jour, la moitié du temps est consacrée à la formation pratique dans les ateliers, l'autre moitié à la formation générale et technique ainsi qu'à l'éducation physique. Il faut enfin souligner qu'une part importante est accordée au sport.

Les moyens sont à la pointe du progrès : des enseignants nombreux et du matériel moderne. Le personnel d'enseignement est composé essentiellement de cadres de la Régie, généralement, à 90 % d'anciens apprentis eux-mêmes. Nous avons des machines très modernes. Nous avons un laboratoire d'électronique qui met à la disposition des élèves des appareils que beaucoup de nos collègues dans les services de la Régie leur envieraient. Nous utilisons l'audio-visuel. Nous n'hésitons pas en classe à nous servir du rétro-projecteur quand c'est utile mais nous le rangeons aussi bien dès que le tableau et la craie s'avèrent suffisants. Nous faisons appel aussi au cinéma.

Quels sont les débouchés pour les apprentis à la sortie de l'école ?

A la sortie de l'école, les élèves qui le désirent sont affectés selon les besoins de la Régie, dans la plupart des cas, en conformité avec leur formation. Il ne passent que quelques mois dans les services de la Régie car lorsqu'ils quittent l'école ils ne sont pas loin du service militaire. Quelquefois ils sont très satisfaits par la nature du travail, quelquefois un peu moins mais ils ont vite fait de comprendre et de s'adapter. Leur effort, leurs difficultés sont suivis à la fois par leur chef d'atelier et par la direction de l'école. Avant leur départ, nous les conseillons pour leur avenir et leur carrière professionnelle. Car il est certain que si l'école a pour but la formation d'ouvriers, l'enseignement qu'elle donne permet à ces ouvriers d'accéder très vite à des échelons de maîtrise, même de cadres. Nous leur conseillons de suivre les cours du C.P.T.A. ou des cours de formation continue extérieure et puis de passer des concours. Il y a pas mal de garçons qui deviennent cadres, certains par le concours d'aspirants. Dans l'état actuel des choses, il y a en service à la Régie 2 500 anciens apprentis. Sur les 2 500 apprentis, il faut compter qu'il y en a un bon tiers qui sont dans la maîtrise, un sixième qui sont dans les cadres. Des anciens apprentis sont même devenus ingénieurs (cadres supérieurs).

L.M.

à propos de rien

Pardon Monsieur, pardon Madame

Paris est difficile aux vieux provinciaux
On lui avait dit : « à la Gare Montparnasse
prenez le Métro ».

Bien sûr elle l'avait déjà pris le métro
dans sa jeunesse, mais le souvenir s'en était un peu effacé.

Le guichet était toujours là
avec sa guichetière, mais bien plus beau
dans son ilot d'or et d'argent.

Elle avait franchi sans encombre une
rangée de passages surveillés par des
contrôleurs et des contrôleuses affairés
et puis, premier obstacle, cet escalier
qui roule en descendant.

Voici un grand couloir, ou plutôt
une infinité de petits couloirs les uns à côté
des autres, si longs, si longs
avec des tapis qui glissent, qui glissent...
Il faut faire un choix, on a beau être
vieille, la vie à la campagne tient alerte
et on se lance.

Que ces couloirs sont longs.
Il faut marcher, marcher
pardon Monsieur, pardon Madame.

Ce Métro ! toute une vie fait surface,
et l'on se revoit à vingt ans, seule d'abord
et puis avec un promis, son mari.
On aurait pu vivre à la ville bien sûr,
mais peut-on choisir.
Ce couloir qui n'en finit pas...
pardon Monsieur, pardon Madame.

Ces gens qui vous entourent, des jeunes
beaucoup de jeunes, c'est très gai !
Il y a quarante ans, les voyageurs que l'on rencontrait
étaient tous plus âgés, c'était beaucoup plus triste.
Est-ce moi, ou le métro qui a changé ?
Et l'on avance, avance, le temps
de revoir une vie, une éternité.
pardon Monsieur, pardon Madame.

Enfin l'on arrive, avec la fin de ses souvenirs
au bout de cette route qui marche,
sous l'œil amusé des voyageurs, et sans
s'apercevoir que l'on a pris le trottoir roulant
à l'envers, parcourant en quatre décades de souvenirs
quatre fois le chemin que l'on avait à faire.

Paris est difficile à ceux qui ne le pratiquent pas.

Diana LECLEBO

haxo ou la station fantôme !

Une station de Métro ? Elle ne se trouve pas parmi les 343 stations du Métro urbain. Pourtant, elle existe bien ! Elle est sur la « voie des Fêtes ». L'ouvrage à une seule voie a été construit en 1920, mais la station n'a jamais vu passer un voyageur. Du reste, elle n'a pas d'accès ; ils n'ont jamais été construits. Elle est située sur le raccordement de la ligne 7 bis (Louis-Blanc - Pré-Saint-Gervais) avec la ligne 3 bis (Gambetta-Porte des Lilas) qui devait initialement permettre d'exploiter l'ancienne ligne 7 jusqu'à la Porte des Lilas. Ce raccordement prend naissance sur la ligne 7 bis, pour la voie sud, à la station Place des Fêtes, et pour la voie nord, à la station Pré-Saint-Gervais. La station Haxo se trouve sur la voie sud dite « voie des Fêtes ». Mais dès avant son achèvement, on avait abandonné l'idée d'envoyer les trains de l'ancienne ligne 7 à la Porte des Lilas. En 1921, l'ancienne ligne 3 fut prolongée jusqu'à cette même Porte. La station Haxo devenait inutile. Cette station « morte » (terme « technique » qui semble impropre car il paraît difficile d'enterrer ce qui n'a pas vécu même s'il s'agit d'un ouvrage souterrain !) porte le nom d'un général français du début du 19^e siècle, spécialisé dans la guerre de siège et qui exécuta des travaux de fortification considérables tant en France qu'à l'étranger et notamment à Constantinople où il fut envoyé par Napoléon I^{er} à la demande du Sultan.

Recherches effectuées par l'un des correspondants de « RATP Informations » au réseau ferré.

que faites-vous M. Jeandin ?

(Suite de la page 2)

Et votre clientèle ?

Elle se compose essentiellement de parisiens et d'habitants de la banlieue. Nous avons peu d'étrangers. Notre clientèle comprend principalement des personnes seules, d'un certain âge et surtout des femmes. Les goûts sont variés. Certaines personnes viennent pour visiter des monuments, d'autre pour prendre l'air. En général, les voyageurs sont charmants, compréhensifs et très respectueux des domaines qu'ils visitent. Ils se conforment très facilement à l'horaire que nous leur indiquons. C'est une clientèle que nous connaissons pour une partie, depuis une vingtaine d'années, ce qui prouve que le service est apprécié.

Vous avez bien une anecdote à raconter ?

Bien sûr. Cela s'est passé à notre bureau du marché aux fleurs à la Madeleine alors que je vendais une place d'excursion. A l'époque nous effectuions la visite de la mer de

sable d'Ermenonville. Après avoir pris sa place, une personne nous a demandé, bien innocemment, si elle pouvait prendre son maillot de bain !

M. Jeandin, quelle est votre excursion préférée ?

Je dois dire qu'en tant que guide, c'est Chartres car mes années passées à l'école des guides peuvent alors s'exprimer librement. La visite de la cathédrale et de la ville médiévale dure près de 4 heures, ce qui effraie parfois certains accompagnateurs débutants. Il y a dans la cathédrale matière à satisfaire, je crois, les plus exigeants de mes clients.

Combien de fois avez-vous été à Chartres ?

Je dirai une trentaine. Environ 3 fois par an tant avec la RATP qu'avec de la famille ou des amis. Car je vais également à Chartres pour mon plaisir personnel et pour le plaisir de mes proches.

vous êtes formidables !

M. Giraudet, Directeur général, a adressé ses félicitations à 10 agents de la RATP qui, durant leur service, ont accompli des actes de courage ou de dévouement au cours de l'année 1972. Nous sommes heureux de les citer dans cette rubrique.

M. Beaudet, chef de section principal d'exploitation (Métro), Mme Charreire, chef sur-

veillante intérimaire, M. Coetmeur, chef surveillant, M. Cointrel, chef surveillant principal, M. Le Chat, surveillant, M. Lecot, chef de section principal d'exploitation (Métro), M. Poupon, chef de section principal d'exploitation (Métro), M. Rousselle, sous-chef de ligne HC (Métro), M. Sandrin, ouvrier qualifié ajusteur, M. Soudain, machiniste-rece-

départs à la retraite



Cliche J. ROLLET

M. Georges Semini, Surveillant chef d'établissement à l'atelier central du réseau routier, est parti à la retraite. Le voici, entouré de ses collègues, écoutant l'allocution de M. Genot, prononcée lors d'une amicale réunion présidée par M. Collet, Ingénieur en chef adjoint.

le 1^{er} Janvier 1973

PERSONNEL
Service PA
MM. BONNOT Lucien, garç. bur.
PASTANT Georges, garç. bur.
RESEAU FERRE
Direction F
M. MOHR Marcel, ch. sect. pl. ad.
Service FE
Mmes BEQUIER Suzanne, surv. rec. ple
BERTRAND Carmen, surv. rec. ple
BLATERON Madeleine, surv. rec. ple
BRIAIS Micheline, surv. rec. ple
FALOURD Alexandrine, surv. rec. ple
FAURE Gisèle, rec.
M. LEMPEREUR René, ch. bur. adj.
Service FC
M. PRADE Pierre, ch. bur. HC
RESEAU ROUTIER
Service RM
MM. FOURNAISE Florent, ag. rempl. contr.
HUGUEL Raymond, mach. rec.
LELIEVRE Henri, ch. sect. pl. expl.
PALOMBA Dominique, empl. qual. bur. pl
Service RT
M. LE BOMIN Patrice, ouv. spéc.
TRAVAUX NEUFS
Service NS 1
M. MENAGER Pierre, insp. pl
SERVICES TECHNIQUES
Service TS
M. OTTEN Emile, contrem.
Service TB
M. GASTON Jacques, ing. gén. chef du service
Mme VIGUIER Andrée, ouv. prof. pl

le 1^{er} février 1973

ETUDES GENERALES
Service GO
M. MONDEJAR Jean, ouv. prof. pal
PERSONNEL
Service PE
M. LE BOURDONNEC Emile, insp. pal HC
Service PA
M. FOURNET Henri, surv. resp. immeub.
Mme MARCH Germaine, ch. sect. pal ad.
SERVICES D'APPROVISIONNEMENT
Service MM
Mme COTINAUD Elise, contrem.
RESEAU FERRE
Service FE
Mme BEAUMONT Jeanne, ch. surv. ple
MM. BORDAS Félix, ch. train pl
CABANNES Pierre, conduct.
Mme CHAMBERT Solange, surv. rec. ple
MM. GARREC René, ch. surv. int.
GUELDRY Henri, ch. gare
Mme HELIOT Marthe, surv. rec. ple
MM. KNORRE Louis, conduct.
LAMY Paul, ch. sect. pl. HC expl.
LEFEVRE André, s. ch. ligne HC
LEGROS Robert, conduct.
LEMAITRE Emile, ch. sect. pal HC expl.
Mmes LUBMINEAU Suzanne, ch. surv. ple
MARTINET Marie-Laure, ch. équipe contr.
MONIER Anne-Marie, surv. rec. ple
MOULOT Rachel, surv. rec.
MM. THOMAS Jean, ag. pl. contr.
VIGNERON Robert, s. ch. ligne HC
Service FC
Mme LAUBRY Marie, ag. bur. pal
Service FR
MM. LANSARDIERE Gaston, contr.
LE SAUX André, ouv. prof.
RIBES Vincent, ouv. qual. pl
RESEAU ROUTIER
Service RM
MM. BOS Robert, ag. rempl. contr.
BROUETTE André, mach. rec. pl
GORON André, mach. rec.
GUIDAL Jean, ag. ad. dépôt
Mme JEAN-CHARLES Monique, ch. sect. pl
MM. LEFEVRE René, contr.
LERARE Lucien, ing. ch. div.
LUCE Marcou, ch. sect. pal expl.
SAINT-AUBIN Georges, mach. rec.
VECHAMBRE René, recev.
WENDER Pierre, insp. HC
Service RT
MM. BOURSE Louis, ouv. qual. spec.
BRIDE Pierre, chef lav. pl
CATHERINE Paul, ch. lav.
PAGES Gabriel, ouv. qual. pl
PANDELLE Lucien, ch. sect.
PRUGNOLLE Paul, ouv. qual. pl
SEGUI Jean, ouv. qual. spéc.
Service RA
MM. IVARS Vincent, ouv. qual. pl
SEMINI Georges, surv. ch. établ. (photo)

SERVICES TECHNIQUES
Service TF
M. CROS Noël, ch. sect. pl
Service TS
M. ROCHER Georges, tech. électroméc.
Service TV
MM. AUFFRET Mathurin, contrem.
GEOFFROY Roland, contrem.

le 1^{er} mars 1973

PERSONNEL
Service PA
MM. LEGRAND Albert, ch. div. (C.C.A.S.)
VALADE Jean, surv. resp. immeub. pl
SERVICES FINANCIERS
Service EG
MM. BURLEAU Marcel, ch. sect. pl. adm.
TOURRES Auguste, ch. bur. pl. HC
SERVICES D'APPROVISIONNEMENT
Service ML
M. de la CRUZ RUEDA Raymond, ouv. prof. pl
RESEAU FERRE
Service FE
Mmes BACO Claudine, surv. rec. ple
BARBIER Yvonne, surv. rec. ple
M. BLAVIER Jean, ing. ch. div.
Mme BRIDE Paulette, surv. rec. ple
M. BUGE Léon, ch. surv. pl
Mme CORLAY Simone, surv. rec. ple
M. DESTRAZ Joseph, s. ch. ligne HC
Mmes FERRON Henriette, surv. rec. ple
FOUCAMPRE Léone, surv. rec. ple
MM. FOUSSAT Paul, conducteur
GENIER Maurice, ag. rempl. départ.
Mme GUYARD Lucienne, surv. rec. ple
M. LAUDET Jean, s. ch. gare
Mmes LECOURBE Anna, surv. rec. ple
MARCHANDET Andrée, surv. rec. ple
MESPLE Gabrielle, surv. rec. ple
MICHEL Grégoire, surv. rec.
MM. PRIN Marcel, surv. rec.
ROUSSEAU BLANCHERY Robert, ch. tr. pl
VIDEMONT Hubert, ch. conv. pl
VILLATEL Jean, ch. tr.
Service FC
M. BALIVET Marcel, ing. en ch. adj.
Service FR
MM. BOISSOT René, ouv. qual. pl
CHAPUIS Jean, ouv. qual. pl
DORIDOT Paul, ouv. qual. pl
LE DU Maurice, ouv. prof. pl
MAGGIONI Joseph, ouv. prof. pl
RESEAU ROUTIER
Direction R
M. KERGUENNE Louis, ag. ad. HC
Service RM
MM. ABBOU William, mach. rec. pl
CROCHOT André, rec. pl
MOLIN Marcel, rec. pl
NAY Hervé, rec.
NOUVELLON Marcel, rec. pl
PONVERT Robert, rec.
TRIBOULET Henri, rec.
VAURIE André, mach. rec. pl
Service RT
MM. AIM Abraham, magas.
RENOU Jacques, contrem.
SENE Raymond, cond. cam. pl
TOURON Robert, contr. (photo)
Service RA
MM. DIOT André, ouv. qual. pl
MASSA Charles, ouv. qual. pl
MESTRE Henri, ouv. prof. pl
MUROLO Emile, ouv. qual. pl
NOTO Sauveur, ouv. qual. pl
ODELLA Denis, ch. sect. pl
SEIFERER François, ouv. qual. pl
SEKNADJI Moïse, ouv. qual. pl
SELLAM Djillali, ouv. prof. pl
TRIAS Henrique, ouv. qual. pl
YOURRA Marcel, ouv. qual. pl
TRAVAUX NEUFS
Service NE
MM. BARTHILEMY Roger, ing. ch. div.
BERGERAT Georges, ch. bur.
SERVICES TECHNIQUES
Direction T
M. LUCIANI Jean, contrem.
Service TF
M. GRANDIDIER Georges, ch. sect. pl.
Service TS
M. RAULT Marcel, contrem.
Service TV
M. GUEGUEN Guillaume, ouv. qual. spéc. poseur
Service TB
MM. BATMALLE Raymond, insp. HC
GHANGENET André, insp. adj.
DELMAS André, ing. ch. div.
PAPILLAUD Fleury, contrem.

nominations

Depuis le 1^{er} avril 1973, M. Georges DEROU, Directeur général adjoint, a été chargé d'assister le Directeur général de la RATP dans l'exercice de ses fonctions. A ce titre, il remplit les missions d'ordre général qui lui sont confiées et assure la coordination des opérations d'assistance technique. Il a été nommé en outre, Directeur général de SOPRETEU (Société Française d'Etudes et de Réalisations de Transports Urbains).

M. Philippe ESSIG a été nommé Ingénieur général, Directeur du réseau ferré. Ingénieur de l'Ecole Polytechnique et ingénieur des Ponts et Chaussées, il est entré à la RATP le 1^{er} mars 1966, après neuf ans de service en Afrique tropicale à la tête de compagnies de chemins de fer. M. ESSIG est Chevalier de l'Ordre National du Mérite et Officier de la Valeur Camerounaise.

M. Pierre FAUCHEUX, Ingénieur général a été nommé adjoint au Directeur du réseau ferré tout en conservant ses fonctions de chef du service du matériel roulant. Ingénieur de l'Ecole Polytechnique, du Génie maritime et de l'Ecole Nationale Supérieure d'Aéronautique, il est entré à la Régie le 1^{er} septembre 1965, en qualité d'ingénieur en chef au service du matériel roulant.

M. Robert CRONIER, ingénieur en chef, a été nommé chef du service de l'exploitation du réseau ferré. Entré en 1948, il a fait toute sa carrière dans les services de la Régie.

M. Jean TISSIER, ingénieur en chef adjoint, a été nommé adjoint au chef du service de l'exploitation du réseau ferré.

distinctions

Par décret du 13 décembre 1972,

M. Meizonnet, Directeur du réseau routier, a été promu Officier de l'Ordre National du Mérite, et M. Krier, Ingénieur en chef, chef du service des sous-stations, M. Tissier, Ingénieur en chef adjoint au service FE, M. Debray, Ingénieur chef de division au ser-

vice NS2 et M. Ebeling, Ingénieur chef de division au service FC, ont été nommés Chevaliers de l'Ordre National du Mérite.

Par décret du 22 décembre 1972, M. Bauzon, Chef du service de la voie, a été nommé Chevalier de la Légion d'honneur.

Au moment de mettre sous presse, nous apprenons le décès, le 30 mars 1973, à la station Charles de Gaulle-Etoile du Métro régional, dans l'exercice de ses fonctions, de M. Alexis Cronsowski, sous-chef de poste.

Affecté au RER depuis sa mise en service en 1970, il était connu pour sa gentillesse tant vis-à-vis du personnel que des voyageurs. L'équipe de « RATP Informations » présente à sa veuve et à sa famille ses sincères condoléances.



Cliché atelier photographique RATP

Avant de se retirer à Bilhac en Corrèze, M. Georges Boetsch, Ingénieur chef de division au réseau routier, a dit un au revoir plein d'humour à ses collègues, au cours d'une joyeuse réunion.



Cliche atelier photographique RATP

M. Robert Tournon, Contrôleur au réseau routier, chauffeur de voiture de service, a offert à ses collègues le verre de l'amitié avant de partir à la retraite.

MOTS CROISES

de Ph. BAUR

Horizontalement

- Note. Aigres.
- Pas là-bas. Amaigri.
- Hie. Dépression.
- Colorié. Sur la rose.
- De vision elle coûte cher.
- Arrache.
- Face de dé. Publié.
- Aride. Boucherie.

Verticalement

- Milieu du jour. Uniforme.
- Fou volant. Pronom.
- Copie.
- Fabuliste.
- Note. Supprime.
- Dans une locution. Nomme.
- Divinité. Grecque.
- Suivant. Article arabe.

SOLUTION

Horizontalement : 1. Ml. Sures ; 2. Ici, Tire ; 3. Dame, Col ; 4. Irise, So ; 5. Etoile ; 6. Epile ; 7. As, Edité ; 8. Sec, Etal. Verticalement : 1. Midi, Ras ; 2. Il, Icare, Se ; 3. III, Imite ; 4. Espece ; 5. Ut, Elide ; 6. Ric, Eit ; 7. Eros, Eta ; 8. VIII, Selon, El.

SPORTS SPORTS SPORTS SPORTS SPORTS SPORTS

centres sportifs

USMT

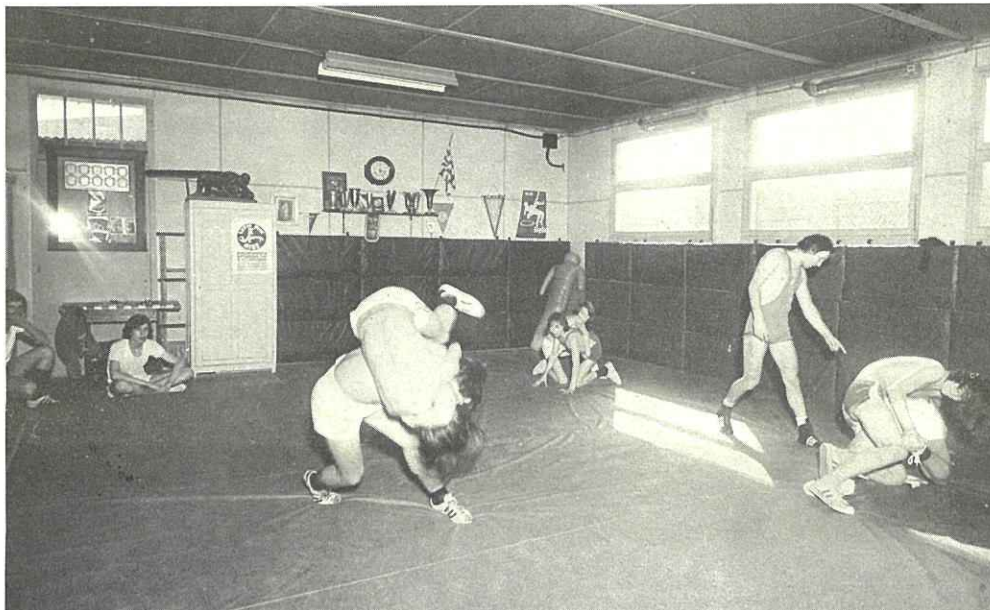
Nous continuons la visite des salles de notre Club par :

LA SALLE DE REUILLY, 16, boulevard de Reuilly, Paris (12^e). Tél. : DID. 46-66 est située à 200 mètres de la station « Dugommier » et à 300 mètres de la place Daumesnil. Cette réalisation est avant tout un tennis couvert doté d'un court sur bois avec vestiaires hommes et dames, de sanitaires indépendants, d'une salle de réunion à dispositions des sections et d'un logement de gardien. L'ensemble est parfaitement éclairé, les sanitaires et vestiaires bien chauffés.

Le court est utilisé chaque jour de 7 heures à 24 heures et la salle de réunion abrite très souvent les Commissions des différentes disciplines de notre club.

STADE DE LA PORTE DE CHOISY, 23, avenue de la Porte-de-Choisy, Paris (13^e). Desservi par le Métro « Porte de Choisy » et les Autobus 183 et P.C., ce stade est uniquement réservé au basket-ball et comprend, à l'entrée, un terrain de basket en plein air et une salle couverte de 15x30 mètres et de 7 mètres de hauteur sous fermes, éclairée par une large verrière le jour et des projecteurs la nuit. Actuellement de nouveaux vestiaires et sanitaires sont en cours de construction, ce qui rehaussera le confort des utilisateurs.

STADE MICHEL-BIZOT, 77, avenue du Dr. A. Netter, Paris (12^e). Tél. : 307-29-82. Il est situé à 200 mètres de la station du Métro « Porte de Vincennes » et des Autobus 26 - 62 - 86.



Salle Michel-Bizot

Cliché atelier photographique RATP

D'une superficie d'environ 5 000 m², il comprend : une grande salle de 40x8 mètres abritant la gymnastique et la lutte, une autre salle est uniquement réservée à l'haltérophilie. Il est complété par 14 jeux extérieurs de boules et pétanque, d'un terrain de volley, d'un petit ensemble pour l'entraînement d'athlétisme (courses de vitesse et lancers) et d'une troisième salle de réunion pour les boulistes.

Un groupe de vestiaires hommes et dames avec le sanitaire permet à nos adhérents de pouvoir s'entraîner dans d'excellentes conditions. Un logement de gardien complète cet ensemble.

école d'apprentissage

Nous publions ci-dessous la liste des succès sportifs remportés par les élèves de l'école d'Apprentissage de la RATP, depuis la rentrée scolaire de septembre 1972 :

CROSS

— Challenge du nombre de la Jeunesse Ouvrière, 18 novembre 1972 :

Catégorie juniors, l'équipe des apprentis de la RATP se classe 1^{re} et remporte la coupe.

— de l'« Equipe », sous l'égide de l'ASSU, 14 février 1973 :

L'équipe juniors des apprentis de la RATP se classe 1^{re} pour la deuxième année consécutive et remporte une nouvelle fois la coupe.

ESCRIME

— Coupe du Lycée Condorcet, 10 décembre 1972 :

1^{er} de la catégorie juniors, à l'épée, Serge Larher, apprenti de troisième année.

NATATION

— Rencontre de la Jeunesse Ouvrière, 9 décembre 1972 :

50 m brasse - cadets : 1^{er} Michel Prigent, apprenti de 2^e année ;

50 m crawl - juniors : 1^{er} Bernard Hiet, apprenti de 3^e année ;

Relais 6x50 m - juniors : l'équipe des apprentis de la RATP se classe 1^{re} et remporte la coupe.

VOLLEY BALL

— Championnat de la Jeunesse Ouvrière, 27 janvier 1973 :

L'équipe des apprentis de la RATP se classe 1^{re} et remporte la coupe.

succès en natation

Le jeune Patrick Monnet, recordman du 100 m brasse cadet, s'est classé 2^e à la finale du Grand Prix International des Jeunes de Genève qui réunissait, en janvier, des participants de 15 pays différents.

Michel Boussard s'est classé 3^e du Championnat de France d'hiver au tremplin. Rappelons qu'il avait très brillamment réussi son examen de sortie à l'ENSEP et qu'il a été nommé professeur d'éducation physique.

la parole aux lectrices

conseil beauté

protéger sa peau

Protéger sa peau c'est d'abord « l'hydrater ».

La souplesse de la peau est proportionnelle à sa teneur en humidité.

Le matin :

Une lotion hydratante réveille et a pour but de retenir l'eau dans les tissus.

Les gelées donnent des résultats étonnants contre la couperose, elles pénètrent immédiatement.

Des vaporisations d'eau minérale sont excellentes.

De toute façon, que l'on se maquille ou non, il est indispensable d'employer une **crème ou une émulsion hydratante**. Cette base protège les unes des colorants du fond de teint, les autres des impuretés, des poussières, du froid, de la chaleur des appartements trop chauffés. La peau restera douce et saine.

Les fonds de teint protègent aussi du vent, du froid, etc., il faut habiller son visage. Les fonds de teint sont maintenant **hydratants**. Ils sont spécialement indiqués aux femmes qui veulent avoir un maquillage complet, pour éviter l'apparition des imperfections de la peau, pour avoir « bonne mine » et en fait pour avoir un maquillage totalement soigné.

L'achat du fond de teint doit varier avec les saisons. Un peu foncé en hiver et plus clair en été, pour paraître naturelle et fraîche.

violon d'ingres

Arsène Sari, retraité de la R.A.T.P., est peintre-sculpteur de vocation et de talent. Ses œuvres rappellent la manière de Renoir et de Pissarro. Bien que marqué par les impressionnistes, il a su donner plus de solidité et de mouvement à ses toiles tout en laissant à la couleur le soin d'exprimer globalement la forme, la manière, le ton. Ces dernières années, il a exposé ses œuvres à plusieurs reprises à la Galerie Marcel Bernheim, rue La Boétie, à Paris.

Gérard Blondeau (service NT), photographe animalier, a présenté, du 23 mars au 11 avril, à Ménilmontant, une très intéressante sélection de photos couleurs accompagnée de projections de diapositives.

visitons paris

Voici les vacances de Pâques, vos enfants ne peuvent pas partir. Quelles vont être leurs occupations ? Et le dimanche, que faire ?

Si vous en avez les possibilités, accompagnez vos enfants, vous ne le regretterez pas. Sinon, l'aîné de la famille pourra peut-être emmener les plus petits. Se munir des cartes de familles nombreuses ou d'étudiants.

Le Louvre : promenade d'un grand intérêt historique, architectural et artistique. Le palais et l'église des rois de France, un musée de célébrité mondiale :

a) la place du Louvre ;
b) l'église Saint-Germain-l'Auxerrois ;
c) le palais du Louvre, le plus grand du monde, impressionne ;

d) le musée du Louvre contient en fait 6 musées. Si vos enfants sont en 6^e ou 5^e, ils seront intéressés par les Antiquités grecques et égyptiennes :

- Antiquités grecques et romaines,
- Antiquités orientales,
- Sculptures,
- Objets d'art et mobilier,
- Peintures.

Visite de 9 h 45 à 17 h 15. Fermé le mardi. Prix : 3 F, dimanche gratuit ;

e) terminer son après-midi au jardin des Tuileries (balançoires, etc.).

Compter deux heures sans la visite du musée. Plusieurs après-midi sont nécessaires pour le musée.

Christiane Garde.
(A suivre.)

la mode de printemps dans le métro régional



ARTS ET CULTURE

les neuf symphonies de Beethoven

Ludwig von Beethoven est né en 1770 à Bonn, actuelle capitale de l'Allemagne fédérale. Dès l'âge de 4 ans il joue du clavecin et du violon. A 11 ans, il fait partie de l'orchestre du théâtre de Bonn, et deux ans plus tard, il devient organiste adjoint de la Chapelle du Prince Electeur. Malgré ses dons précoces, le jeune Ludwig a une enfance malheureuse. Après la mort de sa mère, il doit élever ses deux frères. Mais avec l'appui de hauts personnages, il poursuit ses études musicales. A 22 ans, Beethoven s'installe à Vienne, la métropole musicale de l'Empire.

En 1800 et 1802, les deux premières symphonies, œuvres imprégnées de Mozart et pleine de jeunesse.

En rupture avec cette forme classique, la *Symphonie héroïque*, la troisième symphonie, qui date de 1804, atteint une grande puissance émotionnelle. Elle est dédiée à Bonaparte, Premier consul, génie de la Révolution. Plus tard, Beethoven se plaira à reconnaître dans le deuxième mouvement, la célèbre « marche funèbre », un pressentiment de la fin tragique de Bonaparte devenu Napoléon.

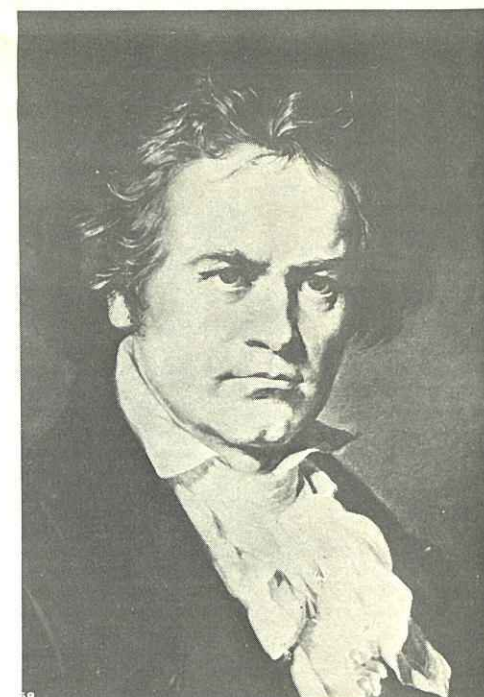
Dès 1805, Beethoven travaille à la cinquième symphonie. Mais il se fiance à Thérèse de Brunswick et il écrit d'un seul jet la *Quatrième Symphonie*, « une pure fleur qui garde le parfum des jours les plus calmes de sa vie » (Romain Rolland).

La *Cinquième Symphonie* n'est terminée qu'en 1808. C'est l'époque des premières luttes avec le destin, des ardents espoirs, des crises sentimentales. Son ouïe se dégrade. L'œuvre va traduire ce combat et célébrer la victoire. Les huit premières notes sont déchirantes : « sol, sol, sol, mi-fa, fa, fa, ré... »

La *Symphonie Pastorale*, la sixième symphonie, est donnée la même année. C'est le rêve d'un être pénétré de la beauté de la nature qu'il aime profondément : après l'orage, c'est la joie sereine.

Le maître est à l'apogée de sa gloire musicale. Cependant sa surdité s'aggrave, il rompt avec Thérèse : la vie ne lui laisse pas de répit. Au cours de l'année 1812, il écrit les septième et huitième symphonies. Ce sont des œuvres pleines de contrastes, de fureur et de gaieté.

Après l'abdication de Napoléon, le 6 avril 1814, et son départ pour l'île d'Elbe, les puissances européennes se réunissent en congrès à Vienne. Le 29 novembre, les septième et huitième symphonies sont jouées en présence



maître devient fragile, sa surdité s'accroît. A 49 ans il devient totalement sourd.

Le compositeur travaille longtemps sur sa dernière symphonie à travers les épreuves que lui apporte la vie. Le 7 mai 1824, au théâtre de Vienne, Beethoven dirige sa *Neuvième Symphonie*, mais sa surdité l'empêche d'entendre l'œuvre et le fracas de la salle qui l'acclame ! Cette symphonie, avec chœurs, d'un abord plus difficile que les précédentes, est l'œuvre magistrale de Beethoven. Elle comprend quatre mouvements dont l'exécution demande 70 minutes. Après le combat tragique, la musique se fait divertissante et sereine. Puis, au cours du dernier mouvement, les chœurs entonnent « l'Ode à la joie », poème de Schiller, l'un des grands écrivains allemands. Joie sereine, joie du guerrier vainqueur, joie de la paix entre les peuples, joie de la vie.

Alors que le maître s'éteint en 1827, ses symphonies commencent à faire le tour du monde. Elles sont aujourd'hui parmi les œuvres les plus jouées et les plus connues.

Mais l'œuvre de Beethoven ne se limite pas aux symphonies. Le répertoire en est impressionnant. Ses cinq *concertos pour piano et orchestre*, le *concerto pour violon et orchestre*, les 32 *sonates pour piano* sont également d'un abord facile. En revanche, sa « musique de chambre » comprenant en outre les célèbres « quatuors à cordes » reste difficile en raison de son caractère abstrait.



de Montréal à Santiago ...

le métro de Mexico



La construction du Métro de Mexico, de même que le déroulement des Jeux Olympiques en 1968, marquent l'avènement du Mexique au rang des puissances internationales.

Pour desservir la capitale de ce pays en pleine expansion, pour permettre aux personnes de se déplacer facilement dans une ville extrêmement étendue, le seul moyen rapide de communication est le Métro.

Le besoin s'en faisait cruellement sentir, mais jusqu'alors, cette construction avait été jugée impossible en raison, à la fois des fréquents tremblements de terre et des très mauvaises caractéristiques du terrain : la ville de Mexico est construite à 2 200 m sur une ancienne cité lacustre.

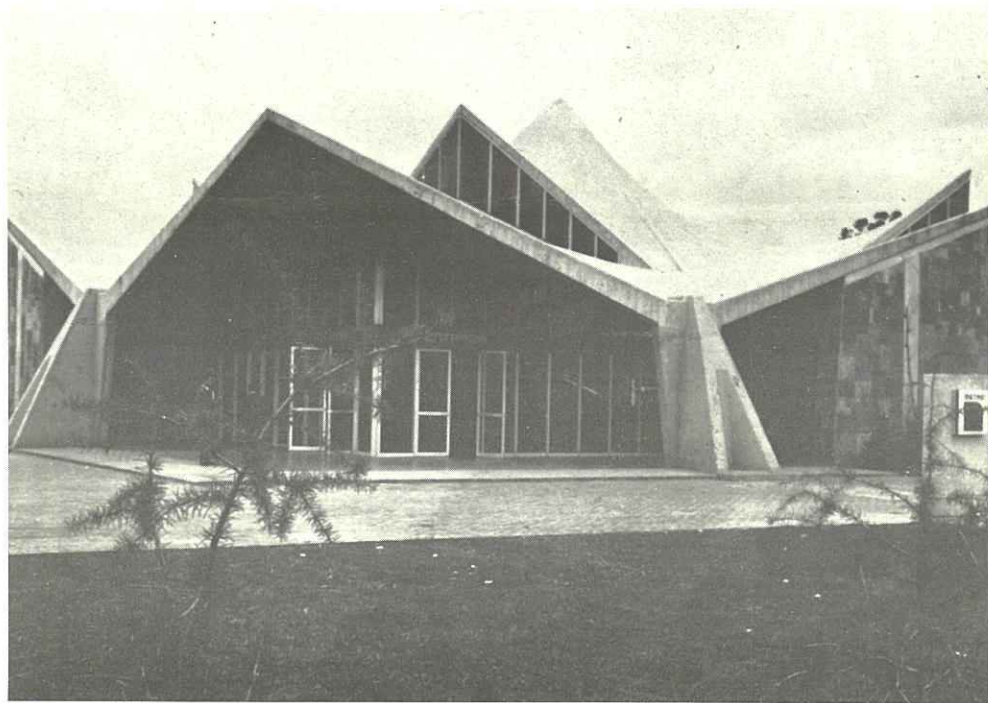
Les accords furent signés entre les autorités locales, le groupe mexicain ICA et la RATP en juin 1967, l'inauguration de la première ligne eut lieu en septembre 1969.

La ligne n° 1 : Observatorio-Zaragoza, entièrement souterraine, traverse la ville d'est en ouest. Elle relie le parc de Chapultepec à l'aéroport. Elle est longue de 17 km, comprend 19 stations, dont 2 de correspondance.

La ligne n° 2 : Tacuba-Taxqueña, relie le centre de la ville au nord-ouest d'une part et au sud de l'autre. Sa longueur est de 18 km, dont 9 de voie aérienne sur plate-forme indépendante. Elle compte 22 stations, dont 10 aériennes et 2 de correspondance.

La ligne n° 3 : Tlatelolco-Hospital General, sillonne la ville en voies souterraines du nord au sud sur 5 km. Elle part de la place des Trois Cultures vers la Cité Universitaire. Elle comprend 7 stations dont 2 de correspondance.

Dans le centre des affaires, à proximité de la cathédrale et du Palais présidentiel entre le Zocalo et Balderas, ces trois lignes se recoupent et forment un quadrilatère de 1 km sur 2.



Station San Lazaro

Pourquoi un Métro à Mexico ?

Pour les 8 millions d'habitants de Mexico, c'était une nécessité. Les seuls moyens de transport existant en 1969 étaient les autobus. Ils appartenaient à un grand nombre de compagnies concurrentes qui exploitaient un réseau mal coordonné. Aux heures de pointe, ils étaient bondés et pris d'assaut.

Un autre mode de transport original existait : les taxis collectifs, voitures que l'on prend à 5 ou 6 personnes allant dans la même direction. La très grande dimension de la capitale nécessitait un moyen de transport rapide. D'autre part, l'augmentation incessante de la population et les exigences de la vie moderne, rendaient les moyens de transport existants insuffisants.

La construction du Métro a apporté une solution à ces problèmes en mettant à la disposition des citadins un moyen de transport efficace et rapide. Le Métro permet de voyager confortablement à l'abri des orages effrayants qui remplissent le ciel de nuages noirs à la saison des pluies.

40 km en 40 mois

Le trait dominant de la réalisation du Métro de Mexico fut la rapidité. Un délai très réduit de construction : 40 km en 40 mois. Par l'intermédiaire de la Société Française d'Etudes et de Réalisations de Transports Urbains (SOFRETU), la RATP fut appelée en juin 1967 à fournir son assistance technique pour la construction du Métro.

Le contrat d'ingénierie et d'assistance technique fut signé le 15 juin 1967. L'organisation et la réalisation du projet furent confiées à un organisme autonome paragouvernemental créé à cet effet, sous le nom de « Sistema de Transporte Colectivo (STC) ».

Le directeur du Métro de Paris fut chargé de la coordination des travaux qui concernaient les études techniques, le lancement à

l'échelon international des appels d'offres, l'acheminement des fournitures à Mexico, la formation du personnel technique.

Les études de génie civil furent réalisées par ISTME (Ingenieria de Sistema de Transporte Metropolitano), filiale du groupe ICA (Ingenieros Civiles Asociados).

En partie aérien, pour 9 km de voies, en partie souterrain, le Métro de Mexico a présenté des difficultés de construction. La géologie du sol était peu favorable. Le sous-sol est en effet constitué par une épaisse couche d'argile gorgée d'eau. La ville est construite dans une cuvette, sur l'emplacement d'un ancien lac. Ces conditions ont amené à construire un tunnel en béton armé à fleur de sol en raison des tremblements de terre et des secousses telluriques fréquentes à la saison des pluies. Le tunnel à 2 voies se trouve à une profondeur moyenne de 5,80 m. Sa largeur varie de 6,90 m en voie rectiligne à 7,40 m en courbe pour atteindre 7,60 m en station. Le profil en long est peu accidenté. Les seules déclivités, d'un pourcentage faible, correspondent au croisement des lignes aux stations de correspondance. Au nombre de 48, dont 9 aériennes, les stations ont été aménagées avec soin. Les quais sont en marbre, matériau abondant dans cette région. Des idéogrammes permettent une identification facile des stations :

500 millions de francs de commandes à l'industrie française

L'importance des dépenses à engager dans un délai aussi réduit a posé un problème de financement délicat aux responsables du budget du district fédéral de Mexico.

Les banques françaises ont accordé des prêts à long terme d'un montant de 475 millions de francs pour l'achat du matériel roulant et des équipements. Le gouvernement français a consenti un prêt supplémentaire représentant 30 % des commandes passées pour notre industrie. Il faut noter que 90 % des équipements, matériel roulant compris, ont été commandés à la France, malgré la vive concurrence de la compétition interna-

tionale, soit un montant total de 500 millions de francs.

Exploitation

Le réseau comporte partout les installations les plus modernes. Il a été fait appel en matière d'équipement aux techniques les plus nouvelles.

Le parc de matériel roulant est du type sur pneumatiques. Il compte 537 voitures groupées en éléments autonomes couplables de 3 voitures, comprenant 2 motrices et 1 remorque. Les trains sont maintenant de 9 voitures. Le diagramme des voitures est comparable à celui de Montréal et de Paris : la capacité en voyageurs est de 165 places dont 39 assises. Un train de 9 voitures peut transporter 1 500 voyageurs.

La longueur d'un train de 9 voitures est de 147,620 m. La largeur d'une voiture motrice avec cabine est de 2,500 m. La hauteur au-dessus de la voie est de 3,600 m. La vitesse maximale est fixée à 80 km/h.

Les trains sont équipés d'un double système de freinage : freinage rhéostatique et freinage pneumatique, ce dernier prenant le relais du précédent lorsque la vitesse tombe au-dessous de 12 km/h.

L'ouverture et la fermeture des portes, mues par air comprimé, est automatique.

L'exploitation du réseau est régie depuis un poste de commande centralisé (PCC).

La marche normale des trains est réglée à partir d'un ordinateur commun aux trois lignes qui enregistre les horaires journaliers et qui commande automatiquement tous les mouvements prévus : garage, manœuvre de changement de voie, etc.

La plupart des stations sont équipées d'escaliers mécaniques. Le contrôle automatique des titres de transport, comportant une bande magnétique codée, est assuré par des tourniquets à tête lectrice.

Perspectives d'avenir

Le trafic du réseau de Métro n'a cessé de croître depuis la mise en service des 3 lignes existantes : il atteint aujourd'hui 1,4 million de voyageurs par jour. La fréquentation est étalée sur toute la journée, avec une pointe le matin et en fin d'après-midi. La quasi-totalité des voitures fonctionne donc toute la journée. Actuellement, le matériel est utilisé à la limite de ses possibilités et il en découle une grande fatigue de ce matériel ; de plus, il n'est plus possible d'augmenter la capacité de transport en mettant d'avantage de trains en ligne alors que les intervalles actuels de 3 mn pourraient être réduits à 1 mn 30 s comme le permettraient la signalisation et les installations.

Un accroissement du parc s'impose donc. Une commande portant sur 750 voitures nouvelles est à l'étude. Le Président de la République du Mexique a approuvé les principes de l'extension du réseau et de l'accroissement du parc. La ville a approuvé ce projet, avec toutefois une réserve : la construction de voitures nouvelles serait assurée par l'industrie mexicaine.

Des contrats d'assistance technique ont été conclus en juin 1972 entre constructeurs français et mexicains, en particulier pour la construction de châssis de bogie et de moteurs.

A l'heure actuelle, tout est donc prêt pour l'amorce progressive d'une coopération franco-mexicaine plus étroite encore qui, sans nul doute, devrait être fructueuse pour les deux pays.

D. Schmitt.

folklore dans le métro



A Mexico, pour permettre aux voyageurs du Métro de se diriger plus facilement sur le réseau, les noms des stations sont illustrés par des idéogrammes. Sur la ligne n° 1 (notre photo) une cloche : symbole de la révolution, annonce la station Insurgentes (révolution), la tête d'aigle : la station Cuahutemoc (dernier empereur), le panier de fruits : La Merced (le marché). A la station Pino Suarez, les travaux de construction ont mis à jour la colonne et les marches d'un temple aztèque : elles symbolisent la station de correspondance avec la ligne n° 2.

Ainsi les voyageurs ont un moyen facile et simple de reconnaître toutes les stations. Le folklore à Mexico fait partie de la vie quotidienne du Métro.

ratp informations

RATP, Service des Relations Extérieures
53 ter, quai des Grands-Augustins, 75 271 Paris, Cedex 06.
Tél. 346-33-33
Directeur : M. Linon. — Rédacteur en chef : L. Moachon
Mise en page : Daniel Lequette, graphiste
Imprimerie Mantaise, 19, rue des Naffetières, 78-Mantes-la-Ville

