



n° 12

sommaire

2



page 2

QUESTION-RÉPONSE
La promotion du transport

page 3

MIEUX CONNAITRE
Le Conseil d'Administration de la Régie Autonome des Transports Parisiens

page 4

FLASH RATP

page 5

LA PRESSE EN PARLE

6



page 6

L'ÉVÈNEMENT
La 347^e station relie la ville nouvelle de Créteil à la capitale par le métro

AU RENDEZ-VOUS DE L'HISTOIRE
Paris à l'époque de la Renaissance

8



page 7

CARNET
Nominations
Départs à la retraite
Qui dit mieux ?

page 8

SPORTS
L'aviron
Sur le podium
Quelques résultats

Le Roy dauphin à Rome



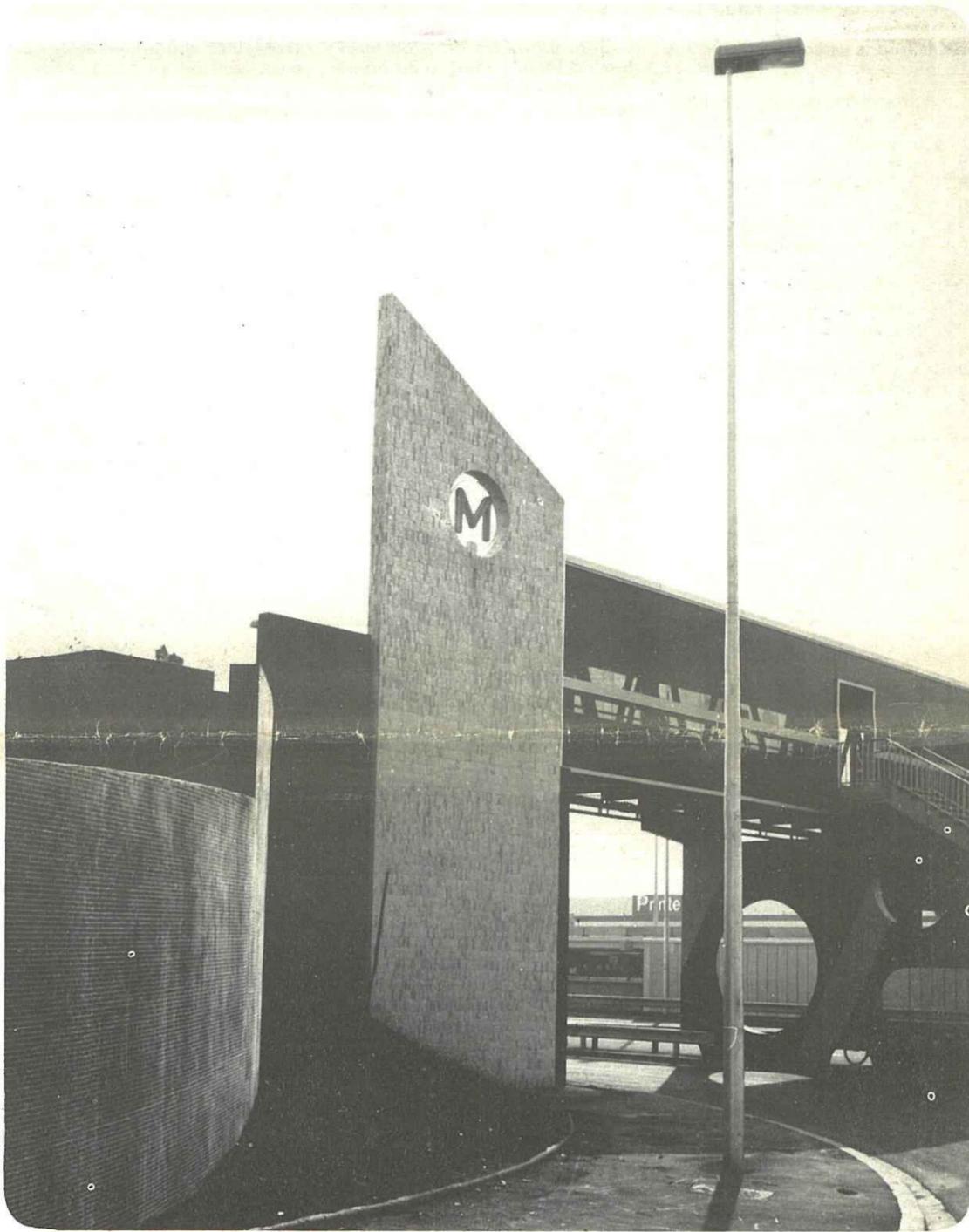
En atteignant à Rome 8146 points, le sociétaire de l'U.S.M.T. (23 ans, surveillant de travaux à la direction des services techniques) a incontestablement franchi un pas décisif dans la hiérarchie mondiale.

Ce n'est certes pas le nouvel exploit réalisé les 28 et 29 septembre à Colombes qui nous démentira : en effet, à l'occasion de la rencontre France-Grande-Bretagne-Islande, Yves Le Roy a continué son escalade vers les sommets en améliorant son record de France de 83 points (8 229 points), accomplissant ainsi la deuxième performance mondiale de l'année, derrière l'Américain Jenner (8 304 points).

Son entraîneur Christian Denis (qui n'est pas étranger à la renaissance du décathlon français) peut être confiant pour l'avenir : le dauphin de Rome ne devrait pas tarder à accéder au trône de la spécialité...

Yves Le Roy, qui vient de se voir décerner la médaille d'argent le sacrant vice-champion d'Europe du décathlon, peut enfin donner libre cours à sa joie après deux jours d'un engagement physique

310 Presse Sport



Cliché atelier photographique RATP — CARRIER

LA 347^{ème} STATION

relie la ville nouvelle de Créteil au centre de Paris

Depuis le 9 septembre, le cœur même de la ville nouvelle de Créteil se trouve relié à la capitale par une ligne de métro.

M. Pierre Abraham, directeur du cabinet du secrétaire d'État aux transports, a inauguré ce jour-là, en présence de MM. Belin, président du conseil d'administration et Giraudet, directeur général, la station *Créteil-Préfecture-Hôtel-de-Ville*. Avec l'ouverture simultanée de la station *Créteil-Université*, le réseau urbain du métro compte maintenant 347 stations.

Le prolongement de la ligne n° 8 vers la banlieue Sud-Est représente une extension du réseau de six kilomètres et la création de six stations nouvelles. Prévu et réalisé parallèlement au plan d'urbanisation de la ville nouvelle, le prolongement de la ligne n° 8 avait été entrepris en 1968. Les sections ont été mises en service au fur et à mesure de leur achèvement :

- 19 septembre 1970 : « Charenton-Écoles - Maisons-Alfort (Stade) ».
- 27 avril 1972 : « Maisons-Alfort (Stade) - Maisons-Alfort (Les Juilliottes) ».
- 24 septembre 1973 : « Maisons-Alfort (Les Juilliottes) - Créteil l'Échat ».

(suite page 6)

QUESTION...



... RÉPONSE

LA PROMOTION DU TRANSPORT

Suivre l'évolution des attentes de la clientèle de la RATP, faire prendre en compte ces attentes dans toutes les décisions de l'entreprise, améliorer pour les voyageurs les services offerts et le faire savoir, ce sont là les tâches de la promotion du transport au service du public.

Afin de mieux éclairer nos lecteurs, nous avons demandé à M. Banaszuk, chargé de mission « Promotion du Transport », de répondre à quelques questions :

La mission promotion du transport existe, à la Direction des études générales, depuis le 1^{er} juin 1973. Le sens du mot promotion est un peu vague, aussi beaucoup s'interrogent sur les fonctions de cette « mission ».

La promotion correspond assez bien à ce qu'on appelle le marketing dans une entreprise privée. Si on n'a pas choisi ce terme, c'est parce que le marketing est teinté de l'idée de profit, notion qui n'est pas directement applicable à la RATP dont les activités sont dominées par la notion de service public. Mais l'esprit du marketing, c'est-à-dire un effort pour se tourner toujours vers la clientèle dans toutes les décisions que l'on prend, vaut également dans un service public.

une entreprise comme la nôtre, les contraintes techniques laissent une place pour d'autres critères? Peut-on, par exemple, définir les caractéristiques d'une voiture de métro ou d'un autobus en tenant compte de considérations autres que techniques?

Il s'agit, parallèlement aux études techniques qui aboutissent à ce qu'on peut appeler les spécifications techniques d'un ouvrage ou d'un matériel, de développer des études commerciales ou en d'autres termes, d'ajouter au cahier des charges technique, un cahier des charges commercial. C'est la confrontation des deux qui doit permettre de définir le meilleur produit.

Un bon exemple de ce que nous essayons de faire est le matériel roulant. Il n'est plus possible de le construire a priori : il faut consulter le public et développer l'expérimentation. C'est ainsi que, sur la ligne de métro n° 7, on a expérimenté dans certaines voitures différents systèmes de climatisation et de ventilation, et des enquêtes ont été effectuées pour apprécier comment ils étaient perçus par la clientèle. Parfois on va plus loin, et la simple enquête se prolonge en une véritable analyse du comportement : sur la même ligne, on a fait circuler une voiture dont deux portes avaient été élargies de 1,30 m à 1,50 m pour analyser l'incidence de la largeur des portes sur les mouvements de voyageurs. De même, l'aspect extérieur des voitures a été testé sur montages photographiques représentant les différents choix que l'on pouvait faire : avants carrés ou arrondis, portes très marquées — ce qui hache la silhouette du train — ou au contraire complètement effacées — ce qui accentue l'impression de défilement —, couleur unie ou mélange de couleurs etc.

Un dialogue s'instaure alors entre la promotion du transport et les techniciens du matériel roulant. C'est ainsi qu'on s'efforce actuellement de définir le futur matériel du métro, celui qui doit équiper les lignes 8 et 13-14. La même procédure a été adoptée pour la définition d'un autobus futur.

En matière tarifaire, on recherche des solutions destinées à simplifier les déplacements des voyageurs qui habitent loin et doivent emprunter plusieurs modes de transport : si une personne qui a trois déplacements à faire pouvait les payer en une seule fois, cela lui simplifierait la vie.

De même, une formule d'abonnement mensuel pourrait éviter d'avoir à effectuer quatre achats dans le mois.

Des études sont en cours qui vont dans le sens de cette simplification.

Mais l'aspect le plus visible de l'activité promotion réside dans la communication. Nous avons maintenant un an de politique de communication derrière nous. La première opération a accompagné la mise en place des premiers

paéges automatiques, en septembre-octobre 1973. Une campagne d'explications (affiches, flashes radio) a été menée afin d'aider les voyageurs à comprendre le nouveau système : l'objectif a été atteint puisque les échanges de billets ont été beaucoup plus limités qu'au cours des opérations précédentes. D'autres campagnes ont valorisé la mise en service des lignes pilotes sur le réseau d'autobus de Paris et celle des trains sur pneumatiques sur la ligne n° 6. Pour cette dernière, la RATP a développé dans la presse quotidienne une forme de publicité informative qui a été bien reçue : le public a estimé normal que la Régie ait recours à la publicité pour faire connaître un nouveau service.

Tout récemment, pour les transports de Créteil, un guide a été réalisé pour faire connaître toutes les dessertes de la ville nouvelle.

De même, il est souhaitable que les voyageurs trouvent l'essentiel des renseignements dont ils ont besoin sans que l'intervention d'un agent d'exploitation soit nécessaire. Aussi, l'un des objectifs de la promotion est-il de développer les plans, d'améliorer l'information sur les réseaux, etc.

Toutefois, lorsqu'interviennent des changements importants dans les méthodes d'exploitation, une réforme tarifaire par exemple, le personnel est très sollicité : il convient donc de lui donner les moyens matériels de satisfaire le public. A l'exception des agents affectés au centre d'information téléphonique, créé en octobre dernier, et qui sera développé, il ne semble pas souhaitable de prévoir des spécialistes de l'accueil et de l'information : c'est là l'affaire de tous.

une situation de concurrence

Mais le marketing n'est-il pas indissociable de l'idée de concurrence?

Il faut prendre conscience que la Régie est dans une situation de concurrence qui, pour être diffuse, n'en est pas moins très intense. On ne peut plus vivre avec l'idée que le client est obligé de venir à nous : si nous assurons la majorité des déplacements de travail, notamment entre la banlieue et Paris, nous sommes moins armés pour les déplacements de loisirs et pour les trajets entre banlieues. Ce qui veut dire que le produit offert par la RATP ne répond pas à l'ensemble des besoins de la clientèle. De plus, les exigences des voyageurs en matière de confort sont plus pressantes qu'autrefois : nous n'aurons réussi dans notre mission de service public que lorsque le transport public sera recherché et non plus subi, comme c'est encore le cas actuellement.

De quels moyens d'investigation disposez-vous pour connaître les désirs de la clientèle?

Pour mieux connaître les attentes des voyageurs nous faisons appel aux techniques modernes des sondages ; chaque fois, un échantillon représentatif des clientèles est défini et est interrogé par des enquêteurs. Ces enquêtes sont toujours très bien accueillies et nous n'avons aucun refus : tous les parisiens sont prêts à sacrifier une demi-heure d'interview pour répondre à nos questions, ce qui est très sympathique, facilite grandement notre travail, et montre à quel point le transport engage la vie quotidienne des gens.

Ces sondages sont destinés à orienter les opérations de changement, qui deviennent nombreuses à la RATP et, après celles-ci, à en contrôler l'impact sur le public.

Une fois inventoriés les besoins et désirs du public, le problème est de leur apporter, dans la mesure du possible, une réponse positive. Est-ce que, dans

une politique de communication

On ne peut que se réjouir de voir la promotion du transport jouer ainsi les bons offices entre le technicien et le client. Mais n'êtes-vous pas présent aussi dans des domaines plus directement commerciaux?

Oui, dans deux domaines : la tarification et la communication avec le public, afin de faire mieux connaître nos services et d'en faciliter l'usage.

des actions de formation



Les nouveaux aménagements de la station Pont-Neuf : un exemple de la prise en considération des souhaits du public.

Est-ce que le personnel n'a pas un rôle important à jouer dans la promotion du transport?

Naturellement, puisque beaucoup d'agents vivent au contact direct du public et puisque la promotion, entendue comme le désir de satisfaire nos clients, est finalement l'affaire de tous.

Sur nos réseaux, ce que les

voyageurs attendent, ce n'est pas un accueil dans le style des hôtes d'un aéroport, mais, plus simplement, la compétence des agents dans l'exercice de leurs fonctions et une certaine courtoisie, qui doit être réciproque d'ailleurs. Ceci n'est pas nouveau et il y a surtout lieu de développer des actions de formation destinées à aider le personnel à jouer ce rôle difficile, surtout en cas d'incident d'exploitation.

une structure souple

Comment est organisée la promotion du transport?

La promotion a été organisée sous la forme d'une « mission » car il est évident que la plupart des services de la Régie ont leurs activités tournées vers les voyageurs. Le problème était de créer un organisme léger qui ait une vocation d'animation et d'incitation puisqu'en définitive l'esprit promotion — le service du public — doit pénétrer tous les services de la Régie.

On a démarré avec une cellule très réduite, à la Direction des études générales, composée du « chargé de mission », secondé par un responsable des études et un responsable communication. On a répliqué également toute centralisation et on a créé une mission promotion auprès de chacun des directeurs des réseaux ferré et routier.

Cette structure souple, dans laquelle coopèrent une « cellule centrale » (proche de la direction générale) et deux « cellules locales » (proches des services d'exploitation, donc des réalités quotidiennes), s'est révélée d'une bonne efficacité, conciliant la spécificité de chaque réseau et la nécessité d'assurer l'unité de la politique commerciale et de la politique de communication de la RATP.

ERRATUM : Dans le tableau « Caractéristiques des réseaux RATP » du Rapport Annuel, à Métro Régional, ligne de Sceaux, il convenait de lire :

Longueur : 35,77 km
Stations : 29
Paris : 4
Banlieue : 26

MIEUX CONNAITRE

LE CONSEIL D'ADMINISTRATION

de la Régie Autonome des Transports Parisiens

Le 1^{er} janvier 1949 était créée la RATP, sous la forme d'un établissement public à caractère industriel et commercial. Elle prenait en charge l'exploitation des réseaux de transports en commun antérieurement assurée par la Compagnie du chemin de fer métropolitain de Paris (C.M.P.) et par la Société des transports en commun de la région parisienne — (S.T.C.R.P.).

La structure de la Régie a été fixée par la loi du 21 mars 1948, modifiée en 1959 par voie d'ordonnance et de décrets. Ces derniers textes définissent la composition et les pouvoirs du Conseil d'administration, les attributions de son Président, ainsi que celles du Directeur Général.

En premier examen, les organes dirigeants de la Régie, comme ceux des grands services publics organisés selon le même schéma, ne se distinguent guère de ceux que possèdent, dans le secteur privé, les sociétés anonymes.

En fait, cette identité apparente recouvre dans le secteur privé et dans le secteur public des réalités diverses, et sous une même dénomination sont regroupés des organes différents par leur composition et ne disposant pas d'une même étendue de pouvoirs.

Sur ces deux points, le Conseil d'administration de la Régie possède nombre de traits originaux.

LA COMPOSITION DU CONSEIL D'ADMINISTRATION

Le Conseil d'Administration ne pouvait être, à la Régie, l'émanation d'une société d'actionnaires comme il est de règle dans le secteur capitaliste de l'économie. **Dans une entreprise de la nature de la nôtre, la notion de profit s'efface devant la finalité sociale : la satisfaction d'un besoin collectif dans un cadre financier rigoureux.** L'Etat a donc arrêté des dispositions particulières.

En sus du Président qui est nommé par décret, le Conseil est composé de dix-neuf membres :

— **cinq représentants des collectivités locales** : deux désignés par le Conseil de Paris ; deux choi-

sis par une Commission mixte des Conseils généraux des départements des Hauts-de-Seine, de la Seine-Saint-Denis et du Val-de-Marne ; un choisi par la Commission mixte des Conseils généraux des départements de l'Essonne, des Yvelines, du Val-d'Oise et de Seine-et-Marne ;

— **quatre représentants de l'État** désignés respectivement par le Secrétaire d'Etat aux transports, le Ministre de l'économie et des finances, le Ministre de l'intérieur, le Ministre de l'équipement ;

— **cinq représentants du personnel** désignés par le Secrétaire d'Etat aux transports, sur la proposition des organisations syndicales représentatives ;

— **cinq personnalités choisies** en raison de leur compétence, dans le secteur public ou privé, nommées par le Secrétaire d'Etat aux transports.

Le statut de la Régie, comme celui des autres entreprises publiques, n'échappe sans doute pas à toute critique. Mais en fait, il n'existe pas de système idéal et l'expérience a montré l'efficacité du Conseil de la Régie, qui bénéficie du concours de personnalités remplissant, à des titres divers, des fonctions de premier plan dans leurs activités professionnelles, syndicales, politiques. Cet apport constitue une garantie du sérieux des travaux du Conseil et justifie l'audience que ses décisions rencontrent.

LES TRAVAUX DU CONSEIL

Les administrateurs disposent de toutes les informations nécessaires à leur mission. Avant chaque séance, ils reçoivent une documentation sur l'état d'avancement des travaux, les résultats d'exploitation, la situation de trésorerie.

Une rubrique des « faits marquants » figure systématiquement à l'ordre du jour ; elle donne au Président et au Directeur Général l'occasion de commenter les événements importants pour l'entreprise.

On peut citer à titre d'exemple, parmi les faits évoqués, les conditions de travail et de rémunération du personnel, les répercussions de la crise de l'énergie, les problèmes de circulation et d'exploitation, la sécurité des voyageurs et du personnel, les mesures de prévention contre l'incendie, l'état des négociations enga-

gées par la Régie avec les pouvoirs publics...

Deux commissions permanentes, compétentes l'une pour les questions techniques, l'autre pour les questions financières et administratives, étudient les affaires avant la séance plénière du Conseil, au cours de laquelle leurs présidents respectifs font connaître l'avis qu'elles ont formulé.

Les membres de ces commissions sont désignés par le Conseil en son sein, de telle manière que tous les administrateurs siègent à l'une ou à l'autre d'entre elles.

Sur le plan pratique, c'est à l'équipe, réduite mais efficace, du **Secrétariat du Conseil** que revient la tâche délicate de préparer les travaux du Conseil.



Cliché atelier photographique RATP

LES POUVOIRS DU CONSEIL

Certaines affaires doivent obligatoirement être soumises au Conseil. C'est ainsi qu'il approuve les conventions à passer avec les pouvoirs publics, le budget et les emprunts, les programmes d'investissements et les marchés importants.

Le Président est chargé de réunir le Conseil d'administration aussi souvent que l'intérêt de la Régie l'exige. (En pratique, on compte une dizaine de séances chaque année). Le Président exécute les délibérations du Conseil et assure, entre les séances, la continuité de la représentation de la Régie. Plus spécialement il

mettant d'assurer la bonne marche des affaires.

Le Directeur Général est nommé par décret sur proposition du Président. Il a compétence pour diriger l'ensemble des services et du personnel.

Le Conseil d'Administration de la Régie ne dispose pas de pouvoirs aussi étendus que ceux des sociétés anonymes du secteur privé. C'est ainsi qu'il ne nomme ni le Président, ni le Directeur Général. Il possède cependant des prérogatives essentielles :

sions sont soumises à l'approbation de divers organismes.

L'État exerce son contrôle au sein même du Conseil où siègent un Commissaire du Gouvernement et le Chef de la mission de contrôle financier des transports. Le Commissaire du Gouvernement peut provoquer une réunion du Conseil ou demander l'inscription à son ordre du jour de toute question qu'il juge utile. Il a également la possibilité de demander un nouvel examen de toute question débattue. Le Chef de la mission de contrôle financier présente chaque année un rapport au Ministre de l'économie et des finances sur la politique économi-

Le rôle du Conseil d'administration dans l'entreprise est fondamental.

La compétence des membres qui le composent, alliée à la qualité des informations qui lui sont

fournies, lui permettent d'exercer pleinement ses attributions, dans le cadre des objectifs fixés par les pouvoirs publics et de prendre ainsi une part active à toutes les grandes décisions influant sur la vie de l'entreprise.

CONSEIL D'ADMINISTRATION DE LA RÉGIE

Président : M. BELIN Roger

Vice-Président : M. BISCARRE Alexandre

REPRÉSENTANTS DES COLLECTIVITÉS LOCALES

MM. BISCARRE Alexandre : Vice-Président du Conseil de Paris.
VEIL Antoine : Conseiller de Paris.
VINCENT Alfred Marcel : Vice-Président du Conseil général de la Seine-Saint-Denis.
REDON Paul : Conseiller général du Val-de-Marne.
CATINAT Jacques : Conseiller général des Yvelines.

REPRÉSENTANTS DE L'ÉTAT

M. BIDEAU Émile, Ingénieur général des Ponts et Chaussées (Secrétariat d'Etat aux transports).
M. PERRIN Bernard, Sous-Directeur à la Direction du Budget (Ministère de l'Économie et des Finances).
M. TAULELLE Jean, Directeur général des collectivités locales (Ministère de l'Intérieur).
M. CHAUCHOY Jean, Ingénieur général des Ponts et Chaussées (Ministère de l'Équipement).

REPRÉSENTANTS DU PERSONNEL

MM. BONNAUD André, ouvrier qualifié principal (réseau routier).
GITLER Willy, agent de remplacement de contrôleur.
PARISOT Daniel, chef de section principal d'exploitation (réseau routier).
DORIAT Gilbert, inspecteur adjoint (réseau ferré).
DUPONT Georges, conducteur.

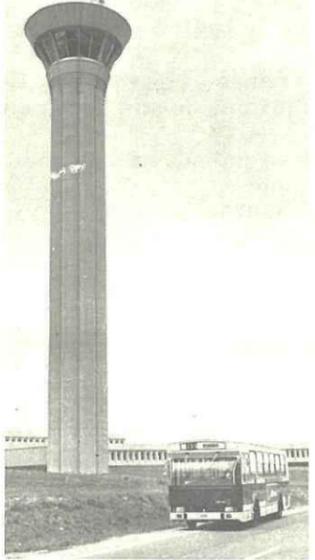
PERSONNALITÉS CHOISIES EN RAISON DE LEUR COMPÉTENCE

MM. BERNASCONI René, membre de la Chambre de Commerce et d'Industrie de Paris.
ECAL Henri, Conseiller-Maître à la Cour des Comptes.
DUPONT Gérard, Président du Comité de liaison des Transports et de la Manutention.
PAIRA René, Préfet honoraire.
PANARD Pierre, Contrôleur financier au Ministère de la Défense.
M. BEZAGUET Pierre, Secrétaire du Conseil d'Administration.

RAP



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



Cliché atelier photographique RATP-BARINET

Mise en service de nouveaux autobus à moteur arrière sur les lignes 215 et 350 desservant les aéroports d'Orly et de Roissy-en-France.

2 septembre

La ligne 31 de la CGEA « Rueil (Gare RER)-Pont de Sèvres (métro) » devient la ligne 431 de la RATP et la ligne 82 « La Celle Saint-Cloud-Paris (Porte de Saint-Cloud) » la ligne 482.



L'affrètement de lignes déjà exploitées par des entreprises privées étend le réseau des dessertes contrôlées par la Régie. Ce système présente l'intérêt de résoudre les problèmes de coordination existant à la limite des zones d'action respectives de la RATP et de l'Association professionnelle des transporteurs routiers (APTR), ce qui permet d'améliorer le service offert à la population de la région parisienne.

— prolongement des lignes 144 A et B dans Rueil jusqu'à la gare du métro régional.

— le service de la ligne n° 5 du métro étant interrompu entre la place de la Bastille et la place d'Italie, du lundi au vendredi de 21 h 40 à la fin du service, en raison de travaux entrepris sur le viaduc d'Austerlitz, un service de remplacement par autobus, assure le transport des voyageurs durant ces périodes.

22 septembre

Le service du dimanche est rétabli sur la « ligne pilote » 20 « Gare Saint-Lazare - Gare de Lyon ».

UN BERGER DANS LE MÉTRO

Jean-Paul Frankeur, fils du regretté comédien Paul Frankeur et héros du feuilleton télévisé, « Nans le Berger », en compagnie de Christine Simon.



Photo « Télé 7 Jours » — Alain CANU

« section spéciale »

A la station ALMA MARCEAU, rebaptisée BARBÈS - ROCHE-CHOUART pour la circonstance, le réalisateur bien connu COSTA GAVRAS, auquel nous devons « Z » et « l'Aveu » tourne une scène de son nouveau film « Section Spéciale ».



LE THÉ MÉTRO

Les chemins de fer suisses ont ouvert en gare de Worblaufen (Soleure) un salon de thé où les voyageurs peuvent consommer dans une ambiance typique « métro parisien ».



LE POINT SUR LES TRAVAUX

15 juillet

Début des travaux de gros-œuvre de construction d'un dépôt d'autobus à Nanterre.

17 et 25 juillet

Remise à l'exploitation de l'ensemble de l'installation de commande centralisée de la ligne 14 « Invalides-Porte de Vanves » et de la ligne 13 « Carrefour Pleyel ou Porte de Clichy-Miromesnil ».

9 août

Jonction des lignes 13 et 14 du métro urbain : mise à l'eau du 1er caisson de la traversée sous-fluviale de la Seine qui a été immergé le 30 août.



Photo - Le Figaro

14 août

Construction de la section gare de Lyon-Châtelet du métro régional : la machine ROBBINS mise en place au front de taille du tunnel sud entre Bercy et Châtelet, reprend sa progression avec deux semaines d'avance sur les prévisions.

7 septembre

La machine ROBBINS a foré 194 mètres depuis le puits Bercy en direction de Châtelet.

QUOI DE NEUF I

5 juillet

Ouverture d'un accès direct entre l'International de Paris.

11 juillet

Mise en service d'un escalier mécanique débouchant place de la Bastille côté r

12 juillet

Contrôle automatique des titres de toutes les stations du métro urbain.

Fin juillet

La ligne 6 est entièrement équipée

14 août

Sur la ligne 7 « Mairie d'Ivry-Porte d'essai, d'une rame à suspension pr

19 et 27 août

2 nouveaux escaliers mécaniques s la Pompe » et l'autre à « Pont de Sèvr

Premiers trains mo

Depuis le début du mois de juillet, prélevés sur la ligne 7, circulent sur la de vérifier les conditions d'exploitatio et de faciliter la formation du person

Les premières voitures destinées à en cours de livraison. Le retour à la c ques pour les trains de la ligne 9 ain conduira à des permutations entre les et celles qui ont été commandées pou prennent notamment 156 remorques

PRÉSENCE I

TURIN :

Présentation de photos du TRAX (t sition — rencontre internationale s transport non conventionnels organis au 7 octobre 1974.

SALON DE L'ENFANCE :

Stand de l'École Technique RATP Salon de l'Enfance à la Défense.

NOUVELLE F un cinquième po

Dans le cadre de l'accroissement d et courant de traction, nécessaire au du réseau de métro, le service des service un 5° poste haute-tension (PH

La mise en œuvre des dernières tec des matériels fonctionnant sous très f lation alimentée sous 225 000 volts pe de l'EDF et pouvant fournir une puis

La puissance totale installée dan disposer la RATP pour alimenter son

Dans un proche avenir, le poste de commandé par le poste central de d Bourdon.

PREMIER EMPRUNT PUBLIC RATP

La RATP lance, le 28 octobre 1974, un emprunt public d'un montant de 200 MF, qui doit contribuer au financement des investissements.

C'est la première fois que la RATP est autorisée à emprunter directement auprès du public des épargnants. Jusqu'à présent, les emprunts de la Régie étaient placés auprès de différents établis-sements financiers.



ANS LE MÉTRO ?

station « Porte Maillot » et le Centre

rique de sortie à la station Bastille
Saint Antoine.

transport par lecteurs magnétiques dans

matériel sur pneus.

la Villette », mise en service, à titre
matricielle et à ventilation forcée.

la ligne 9, l'un à la station « Rue de
».

rames sur la ligne 9

ois trains de matériel fer moderne,
ne Montreuil Pont de Sèvres en vue
de ce type de matériel sur cette ligne
de conduite.

équipement définitif de la ligne sont
position trois motrices + deux remor-
que pour les trains des lignes 3 et 7
itures en service sur ces deux lignes
équipement de la ligne 9 et qui com-
ec loge.

E LA RATP

voir roulant accéléré) à la 1^{ère} expo-
és techniques et les systèmes de
à TURIN, en Italie, du 28 septembre

ancienne école d'apprentissage) au

ALISATION de haute tension

demande d'énergie, pour éclairage
développement et à la modernisation
is-stations (TS) vient de mettre en

ques modernes a permis, en utilisant
e tension, la réalisation d'une instal-
n câble souterrain amenant l'énergie
e de 60 000 kW.

es postes haute tension, dont peut
eau, atteint maintenant 260 000 kW.
ere Lachaise C sera également télé-
tribution de l'énergie (PCE) installé à

UITP

Union Internationale des Trans-
ports Publics.

Le Comité International des
Métros a tenu sa 34^e session à
Paris les 26 et 27 septembre.
Les participants, une cinquan-
taine, représentaient les métros
du monde entier. A cette occasion,
une visite des travaux de cons-
truction du tronçon central du
métro régional et du PCC Bour-
don, ainsi qu'une présentation
des lignes 6, 7 et 17 (Saint-
Germain-en-Laye) ont été orga-
nisées à l'intention des membres
du Comité.

LIVRE D'OR

9 juillet

M. Maluf, Secrétaire d'État aux transports de l'État de Sao-
Paulo au Brésil prend le métro régional à Auber et à la Défense.

23 juillet

Le Ministre des transports de Porto Rico, M. Hernandez est
reçu par la RATP. Il visite les lignes 1 et 6, le RER (entre Charles
de Gaulle - Étoile et la Défense) puis le PCC. L'après-midi a été
consacrée à des entretiens avec des personnalités de la Régie.



Cliché atelier photographique RATP — BARINET

9 et 10 septembre

La 6^e Conférence internationale sur les transports urbains qui
s'est tenue à Pittsburgh (USA) les 9 et 10 septembre 1974 sur le
thème de la promotion des transports collectifs, a attribué son
prix à M. Roger Belin, Président du Conseil d'administration
de la RATP.

M. Belin est la première personnalité étrangère aux États-Unis
à recevoir cette distinction.

26 et 27 août

M. Soriano (3^e à partir de la droite), assistant du Ministère
des transports et communications du Pérou visite le chantier de
la machine Robbins et effectue un parcours sur les lignes 7, 6,

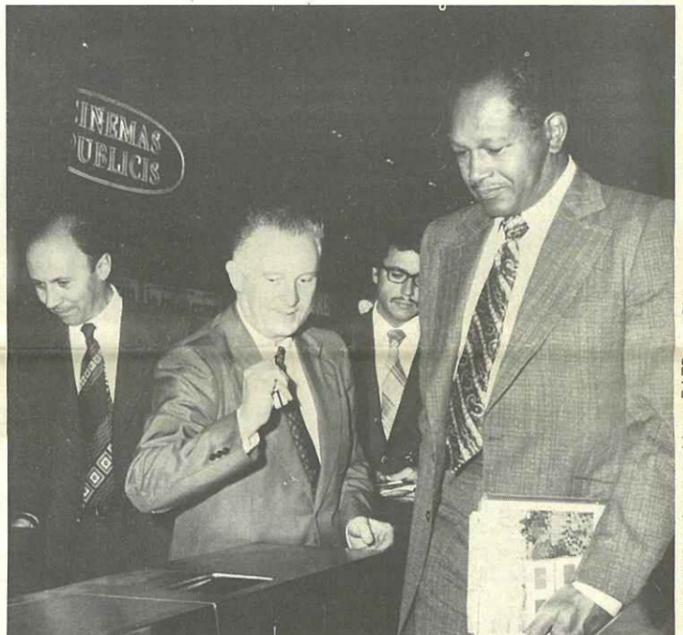
1 et 4 du métro urbain. Il visite également le PCC de Bourdon,
le dépôt d'autobus de Fontenay et le terminus de Pont de Sèvres.



Cliché atelier photographique RATP — THIBAUT

10 et 11 septembre

M. Bradley, Maire de Los Angeles et M. Clifton Moore, Directeur
de l'Aéroport de Los Angeles, empruntent le métro urbain, le
métro régional et visitent le PCC de Bourdon.



Cliché atelier photographique RATP — ROY

LA PRESSE EN PARLE

MÉTRO PLUS SILENCIEUX SUR LA LIGNE N° 6

Silence on tourne. Ce n'est pas du
cinéma mais le nouveau leitmotiv de
la Régie Autonome des Transports
Parisiens qui équipe progressivement
certaines lignes en rames sur
pneumatiques plus silencieuses, plus
confortables et plus rapides...

COMBAT

VIADUCS (ENFIN) SILENCIEUX SUR LA LIGNE NATION-ÉTOILE AVEC LE MÉTRO SUR PNEUS

Le métro du « Dernier Tango à
Paris » n'importunera plus les rive-
rains des treize viaducs métalliques
qui jalonnent cette ligne et sur les-
quels les rames circulent à dix mè-
tres de hauteur, frôlant quelquefois
les fenêtres des salles à manger, en
particulier du côté de la station
« Passy »...

Au confort du roulement et au
silence s'ajoutent aussi une augmen-
tation du nombre de places offertes
(806 au lieu de 703...)...

LA LIGNE N° 6 PNEUMATISÉE : UN GAIN DE 10 DÉCIBELS

... Les techniciens se félicitent
donc d'avoir réduit le bruit d'au
moins 10 décibels.

En outre, affirment-ils, les vibra-
tions des pneus ne se transmettent
plus jusqu'au sous-sol et aux immeu-
bles riverains. Enfin, les nouvelles
rames sont plus esthétiques et plus
confortables que les anciennes. Et,
amélioration non négligeable pour
les usagers, elles peuvent transporter
806 voyageurs au lieu de 703, avec
un gain de temps de 3 mn 50 s sur
le parcours Nation-Étoile...

France-Soir

LE MÉTRO DESERT DÉSORMAIS LA PRÉFECTURE DU VAL DE MARNE

... La ligne n° 8 joue le rôle d'« une
épine dorsale » du nouveau Créteil,
puisque ses trois stations à l'air libre
intéressent désormais soixante mille
habitants, seize mille emplois et six
mille étudiants, sans compter les

de ville, à la préfecture ou au centre
commercial régional...

Le Monde

LUNDI, TROIS NOUVEAUX ATOUTS POUR CRÉTEIL : VOIE EXPRESS, LIGNE DE MÉTRO ET CENTRE COMMERCIAL RÉGIONAL

... La politique de la Régie est
de favoriser la réalisation simulta-
née de plusieurs prolongements
courts vers les villes de la proche
banlieue... Les deux stations mises
en service lundi sont fonctionnelles
et pratiques, mettant à la dispo-
sition des voyageurs des équipements
modernes...

la croix

AVEC SON MÉTRO, CRÉTEIL A 30 MINUTES DE L'OPÉRA

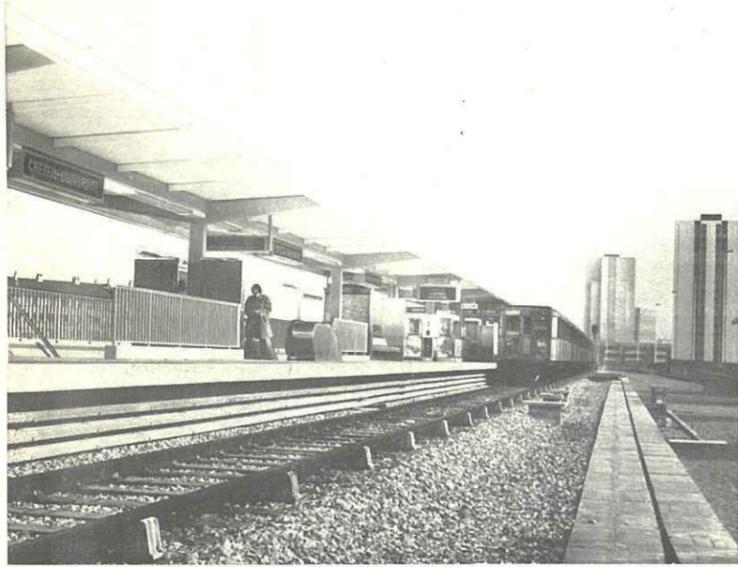
et, sans céder à l'euphorie des inau-
gurations, il serait injuste de ne pas
souligner la coordination exemplaire
des efforts déployés par les bâtisseurs
de la ville, les responsables de l'équi-
pement et les services de la RATP...

France-Soir

LES FUTURS BUS DE LA RATP PLUS CONFORTABLES ET PLUS PUISSANTS

Meilleur confort pour les futurs
bus de la RATP : une suspension
plus souple et une visibilité plus
grande sont prévues pour les dix
cars Saviem E. 110 et les dix cars
Berliet PR 100 que la Régie veut
mettre en service en tenant compte
des désirs de la clientèle exprimés au
cours d'études effectuées avec le Ser-
vice général d'équipement et l'Insti-
tut d'aménagement et d'urbanisme
de la région parisienne et aussi, bien
sûr, après avoir suivi de près les
expérimentations faites en province.

Dans ces nouveaux cars, les sièges
— pratiquement aussi nombreux que
dans les précédents véhicules —
seraient plus souples et tous orientés
vers l'avant. Quant au moteur, plus
puissant, il serait, lui, situé à l'ar-
rière



Cliche atelier photographique RATP - CARRIER

LES OBJECTIFS DU PROLONGEMENT DU MÉTRO A CRÉTEIL-PRÉFECTURE-HÔTEL-DE-VILLE.

L'extension du métro à cette partie de la banlieue comprise entre Seine et Marne répond à quatre objectifs :

— **affranchir les transports en commun des difficultés de circulation** sur le pont de Charenton et dans les quartiers avoisinants, en supprimant le terminus d'autobus de Charenton-Écoles et en redistribuant les lignes sur les nouvelles stations situées en deçà de la Marne : objectif atteint dès l'ouverture de la première partie du prolongement, en 1970.

— **satisfaire la desserte des communes de Maisons-Alfort et d'Alfortville**, où les transports publics étaient mal adaptés aux besoins.

— **relier à Paris**, par un moyen de transport commode et efficace, **la ville nouvelle de Créteil** (chef lieu du nouveau département du Val-de-Marne) et en particulier ses quartiers : universitaire (uni-

versité de Paris XII dont le nombre d'étudiants s'élève déjà à 6 000), administratif (Préfecture et Hôtel-de-Ville), résidentiel (grand ensemble de Mont-Mesly) et commercial (centre commercial régional du nouveau Créteil, qui emploie 2 000 personnes et doit recevoir quotidiennement de 50 000 à 100 000 personnes).

Ce troisième objectif, le plus important, est pleinement atteint cette année : les correspondances que possède la ligne de métro n° 8 avec onze autres lignes du réseau urbain et la ligne de St-Germain du métro régional permettent de gagner, depuis Créteil, tous les quartiers de Paris et une partie de la banlieue ouest, avec un minimum de ruptures de charge.

— **assurer, conjointement avec le réseau d'autobus, une bonne desserte intérieure** de la ville de Créteil.

Il est prévu qu'en 1975, la zone d'influence des trois stations de « Créteil l'Échat », « Créteil-Université » et « Créteil-Préfecture » comptera environ 60 000 habitants et 16 000 emplois.

LES CARACTÉRISTIQUES DE LA NOUVELLE SECTION « CRÉTEIL L'ÉCHAT - CRÉTEIL PRÉFECTURE - HÔTEL-DE-VILLE ».

Ce nouveau prolongement est long de 2 km. La plate-forme, qui supporte trois voies, se développe entièrement à l'air libre et s'intercale entre les deux chaussées de la voie départementale du grand ensemble Créteil-Bonneuil. Quatre ouvrages d'art ont été construits pour éviter que la ligne de métro ne crée une coupure dans le tissu urbain.

Les quais de 80 m de long sur 5 m de large, abrités sur toute leur longueur par une marquise, pourront facilement être allongés à 110 m pour recevoir des rames de sept voitures, lorsque l'évolution du trafic le justifiera.

A « Créteil-Université », le bâtiment voyageurs est situé en souterrain. Il est relié au quai par un escalier mécanique et deux escaliers fixes. Des passages publics sous la voie départementale permettront aux voyageurs de gagner la station.

A « Créteil-Préfecture - Hôtel-de-Ville », le bâtiment est situé en passerelle, au-dessus des quais auxquels le relie un escalier mécanique (deux autres s'y ajouteront ultérieurement) et trois escaliers fixes. Une passerelle permet de franchir les deux chaussées de la route départementale.

LE RÉGIME D'EXPLOITATION.

Tarification : Comme il a été décidé pour les prolongements en banlieue du métro urbain, la tarification est différentielle et tient compte de la longueur des parcours.

Le prolongement au-delà de « Créteil l'Échat » constitue une nouvelle section tarifaire, le prix du billet de 2^e classe pour se rendre en zone urbaine est de 2,20 F ; les voyageurs porteurs

d'un billet normal à 0,80 F doivent acquitter un supplément de 1,40 F pour franchir les portillons de sortie.

Desserte : Comme pour la station « Créteil l'Échat - Hôpital Henri Mondor », les deux nouvelles stations sont desservies par un train sur deux, sauf après 20 h 15 : tous les trains vont alors jusqu'au nouveau terminus pour éviter au public des attentes trop importantes pendant les heures creuses de la soirée.

Mais il est bien certain que le métro ne saurait aller partout : seuls les grands courants de trafic peuvent justifier les lourds investissements liés à l'implantation de voies ferrées en milieu urbain. **Un réseau d'autobus est donc indispensable pour desservir le centre des villes de banlieue, et les relier entre elles.**

Le réseau local d'autobus a été rationalisé de manière à satisfaire les besoins des usagers ; c'est ainsi que des modifications ont été apportées aux lignes n° 104, 117, 181 et 204 N, les voyageurs

ayant également à leur disposition les lignes n° 317 et 392.

En outre, une nouvelle ligne a été créée pour assurer une desserte purement interne : cette ligne d'autobus circulaire, exploitée aux heures creuses de la journée sous l'indice 381, passera à proximité des trois stations desservant la commune de Créteil. Elle reliera la Préfecture, le centre commercial régional, l'hôpital intercommunal, la zone d'aménagement concerté des bords de la Marne, le collège d'enseignement secondaire Plaisance et l'Hôpital Henri Mondor. En fin d'après-midi, elle sera déviée par la zone industrielle des Petites Haies.

Une telle complémentarité des modes de transport représente un atout inestimable pour la ville nouvelle de Créteil.

Cette réalisation, qui témoigne en outre d'une parfaite coordination entre la mise en place du système de transport et le développement volontaire de l'urbanisation, a valeur d'exemple en région parisienne.



Cliche atelier photographique RATP - THIBAUT

AU RENDEZ-VOUS DE L'HISTOIRE

PARIS ET SES TRANSPORTS

Les affrontements sanglants qui ont opposé Charles V au Prévôt des marchands, Étienne Marcel, incitent le Roi à faire du Louvre sa résidence. Sous son règne, Paris bénéficie d'une nouvelle enceinte, les rues sont pavées et le premier égoût est construit.

Un vent parti d'Italie commence à souffler sur la France.

PARIS À L'ÉPOQUE DE LA RENAISSANCE

À la fin du XV^e siècle, les rois de France combattent en Italie et sont séduits par les œuvres de la Renaissance. Ils font appel à des artistes et ouvriers transalpins pour faire pénétrer en France la nouvelle conception de la vie et de l'art née sur le sol italien.

Une œuvre d'esprit purement italien est réalisée en 1500 avec la reconstruction du Pont Notre-Dame. L'architecture « à programme » importée du Milanais, est appliquée à cette occasion. Le nouveau pont dû à Fra Giovanni Giocondo possède six arches toutes pareilles et supporte soixante-huit maisons toutes identiques. Ces maisons sont en briques avec chaînages de pierre et pignons sur la rue. Au rez-de-chaussée, des arcades protègent des magasins. Pour la première fois, des numéros sont apposés sur les maisons.

BÂTISSEUR OU URBANISTE ?

En 1527, au retour de sa captivité de Madrid, François I^{er} vient résider à Paris. Sa présence va assurer le triomphe de l'italianisme.

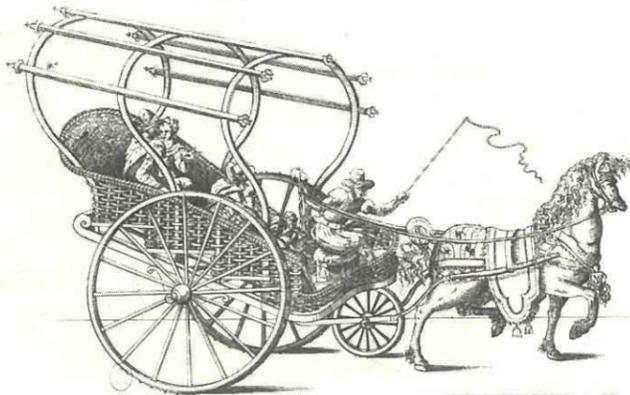
Le roi trouve une ville sale, aux rues étroites, boueuses, encombrées.

Pour remédier à cette situation, il publie des ordonnances sur le pavage et l'entretien des rues, l'interdiction d'élever des lapins et des poules. Peu à peu, les architectes et sculpteurs français, Pierre Lescot, Jean Goujon, Delorme, Bullant, Chambiges assi-

milent le nouveau style et le maîtrisent.

François I^{er}, en arrivant à Paris, s'est installé au Louvre qu'il fait restaurer et moderniser par Pierre Lescot et Jean Goujon. Ils commencent à édifier l'aile occidentale de ce qui deviendra, trois siècles plus tard, l'un des plus beaux palais du monde.

NOVA VEHICULI RATIO, EX PRÆCEDENTI FLOTTELLO DEDUCTA, QUAE ANIS IQVI OPERA, TANTVM DEN PERL'ONERIS TRADVCITVR. QVANTVM BIGIS VVLCARIBVS SOLET.



« Nouveau chariot, lequel porte presque autant de charge que les chariots vulgaires avec le tirer de deux chevaux. »

J. Besson. 1578

LA MORT D'UN ROI OU LA NAISSANCE DES TUILERIES

À l'emplacement actuel de la Place des Vosges, se trouvait la maison royale des Tournelles qui avait fait l'objet d'aménagements par François I^{er}. Aux alentours, le quartier était vite devenu le théâtre de jeux et de tournois. C'est là, dans la rue Saint-Antoine qui était un lieu de promenades et de réjouissances populaires, en raison de sa longueur exceptionnelle, qu'Henri II donna en 1559 un tournoi pour le mariage de sa fille. Il reçut dans l'œil la lance de son capitaine des gardes écossais Montgomery, et mourut peu après à l'Hôtel des Tournelles.

À la suite de sa mort, Catherine de Médicis prend en horreur cette maison royale qu'elle fait démolir et va habiter au Louvre. En 1564 elle charge Philibert Delorme de construire la résidence des Tuileries dont le plan est établi sans lien apparent avec celui du Louvre : d'où le non-parallélisme des deux bâtiments. C'est en souvenir de son enfance florentine et de la longue galerie qui rattache le Palais Pitti au Palais Vieux, qu'elle songe à faire relier le Louvre aux Tuileries par la grande galerie le long de la Seine.

ROULER CARROSSE : UN PRIVILÈGE

Jusqu'à la Renaissance, le cheval règne et constitue le principal moyen de locomotion. Les documents montrent qu'au XV^e siècle, on utilise également des chariots, des litières, des curres, des chars peints et d'autres couverts ; ces véhicules ont

d'ailleurs bien de la peine à se frayer un chemin dans les rues étroites de Paris.

Au XVI^e siècle débute réellement l'âge des voitures avec l'apparition des carrosses. Certains en attribuent l'invention aux Italiens, mais on pense que ce fût Catherine de Médicis qui imagina ce nouveau mode de transport. En 1550, il n'y a que trois carrosses à Paris, réservés à la Reine, aux Princes de Sang et à Diane de Poitiers.

Les carrosses qui ne sont au début que des caisses reposant sur des essieux, rappelant les chariots, deviennent peu à peu de luxueux véhicules, véritables boudoirs roulants, tapissés de riches tissus et peints de couleurs recherchées.

En 1584, Louise de Lorraine, femme d'Henri III, qui circule en carrosse, pur joyau d'architecture, dispose également d'une carrosse (dénomination disparue depuis lors), sorte de carrosse suspendu, construit de façon à amortir les cahots par une suspension à deux soupentes passant sous la caisse oscillante. Ces voitures recouvertes d'un baldaquin, sont fermées, seulement jusqu'à la hauteur des accoudoirs, par des rideaux d'étoffe ou de cuir ; l'usage des glaces n'était pas encore connu et ne sera divulgué que plus tard, par le Maréchal de Bassompierre, à son retour d'Italie.

Le privilège de rouler carrosse suscite une telle émulation que les équipages se multiplient et Charles IX doit mettre un terme à cet engouement. Le nombre de carrosses restera limité jusqu'à Henri IV, seules les personnalités y ayant droit.

Photo - Documentation Française

CARNET

NOMINATIONS

Nous sommes heureux de saluer les nominations suivantes :

Au 1^{er} août 1974

— Ingénieur en chef (service des commandes et marchés)
M. Pascau-Baylère, Ingénieur en chef adjoint de 1^{ère} catégorie.

— Ingénieur en chef adjoint de 2^e catégorie à la direction du réseau ferré (service du matériel roulant)
M. Roussel, Ingénieur en chef de division de 1^{ère} catégorie.

DÉPARTS A LA RETRAITE



M.G. Roblin, Chef de bureau adjoint au service des Études Générales, fêtant son départ au milieu de quelques collègues et amis.

JUILLET 1974

ÉTUDES GÉNÉRALES
Direction G
M. LOYAUTÉ Marcel, plant. en machiniste rec. pl.

PERSONNEL
Service PC
M. GRANDEBŒUF René, emp. bureau
Service PA
MM. BOEX Robert, insp. adj.
BOUCHER Eugène, chef sect. ord. pl.
HERRMANN Marcel, chef bur. HC
Mme JESSON Marcelle, chef bur. HC
Mme MARTIN Gilberte, C.S. ple adm.
M. MORVAN Mathurin, chef gr. ordin. HC
Mme RONDEAU Jeanne, chef bur.
M. VÉCHAMBRE Robert, C.S. pl. adm.

Service P/CA-CLD
Mme BRUN Maria, E.Q. calcul. ple
M. MAURIN Henri, mach. rec. pl.
Mme MADELET Suzanne, ag. contr. vol. ant.
M. WELLA Antoine, ouv. spéc.
M. WASMES Germain, rec. pl.

SERVICES FINANCIERS
Service EC
MM. FREY Adolphe, ag. adm. HC
PINCHON Guy, ag. adm. HC
Mme VENET Jeanine, O.P. pl.

SERVICES D'APPROVISIONNEMENT
Service M
Mme RICHARD Gilberte, O.Q.S.

SERVICES MAGASINS
Service MM
M. MERCADIER Justin, ins. HC
M. PESCHET Jean, magasinier

SERVICES DE LA RECHERCHE OPÉRATIONNELLE ET DU CALCUL ÉCONOMIQUE
Service GE
M. ROBLIN Georges, chef bur. adj.

RÉSEAU FERRÉ
Service FE
Mme CARNE Madeleine, surv. rec. ple
MM. CARNE Jean, ag. surv. gl. pl.
CHUBERRE André, A.R.D.

Mme CODANI Yvonne, ag. cont.
Mme CARPENTIER Lucienne, chef surv.
MM. DELRIEU Charles, C.S. pl. APDVP insp. adj.
DUBRAY Roger, ch. train
EINSARGUEIX Henri, s/chef gare pl. HC
RAMEAUX Eugénie, C. St pl.
Mme FERNANDEZ Christiane, surv. rec. ple
Mme GUIMARD Lucienne, Ste rec. ple
M. GAULT Georges, insp. pl.
MM. GENEVOIS Roger, cond. SBT pl.
GUILLON André, C. St pl.
HENRY Jacques, cond. ASBT pl.
HÉRY Joseph, s/chef sect. gl.
Mme LACASSE Ginette, Ste rec. ple
MM. LACASSE Gaston, cond. ASBT pl.
MACHAVOINE René, cond. SBT pl.
MARTIN René, s/chef sect. HC

Mme MARCADÉ Marthe, surv. rec. ple
M. OSTERTAG Henri, s/chef de gare
Mme ROULLAND Gabrielle, Ste rec. ple
MM. ROUBEIX Hippolyte, insp. HC

SERVICES TECHNIQUES
Service TF
MM. GOUDOU Fernand, ouv. qual. sup. pl.
MESSADA Jean-Marie, O.Q.S. pl. élect. monteur
VERRONS Charles, contrem. HC

Service TS
MM. BEAUVIR Yves, insp. HC
BERNARD François, O.Q.S. ajusteur
HÉLIAS Jean, contrem.

Service TV
MM. DESGLANDS Raymond, insp. adj.
Mme GOUBAN Edith, garde-barrières, 1ère classe
M. MAO Pierre, contrem. HC

Service TB
MM. COLLAS Henri, chef div. 2 Cie
LELU Guy, chef bur. adj.
RAGUENEAU Jean, cond. ASBT pl.
RENARD Henri, cond. ASBT pl.
Mme RAY Lucie, ag. cont.

Service FR
MM. BELAHASSEM Claren, O.Q.S. pl. menuisier
BELLOC Jean-Baptiste, O.Q. pl. peintre en voitures
FAVREL Raymond, O.Q.S. pl. ajusteur
JEAN Auguste, O.P. pl.
LIEVAIN Georges, O.Q.S. bobineur
MAZUEL Maurice, O.Q.S. pl. ajusteur
PENINGUE Aimé, O.P. pl.
SAPIENCE Robert, O.Q.S. peintre
SILVESTRE Marcel, O.Q. pl.
SCOQUANT Charles, O.Q.S. pl. monteur vis.

RÉSEAU ROUTIER
Service RC
M. BEC Maurice, chef surv. HC

Service RM
MM. BELLENCONTRE Julien, contr. HC
BERGERONE Roger, mach. rec. pl.
BOUMOT René, insp. pl. HC
CHAUSSARD Louis, mach. rec. pl. ccil
CHAUVIN Maurice, recev. pl.
DARDILLAT Edmond, ARC rec.
DAVION Pierre, mach. rec. pl.
DUMAS Henri, mach. rec. pl.
GARNIER Auguste, insp.
HÉNON Roger, mach. ccil
JOLY André, mach. rec. pl.
LE VÉLLY André, ag. remp. de contr. rôleur
MALINGRE Pierre, C.S. d'expl. RR
OLLIVIER André, mach. rec. ccil pl.
PANTEIX Marcel, contr. rôleur
PICARDA Louis, contr. rôleur
PICHONNIER Alfred, mach. rec. pl.
PLANCOULAIME Guy, mach. rec. pl.
RICHEZ Robert, contr. rôleur
RODE Maurice, chef sect. pl.
ROUMAUD Athanase, ARC rec. pl.
SADOUL Raymond, mach. rec.
TALLEC Pierre, mach. rec. pl.

Service RT
MM. ANDRIEUX Maurice, ouv. prof. pl.
DE JUNGLE Gilbert, O.Q. pl. ajust. méc. auto

MACABAL Fernand, cond. aide dépanneur pl.
SOUNY Gilbert, insp.
WICART Léon, insp. pl. HC
Service RA
MM. BOUREILLE Robert, O.Q.S. motoriste
CHAPORE Maurice, O.P.S. pl.
COUTURIER René, insp. HC
LIORZOU J.-Yves, O.Q.S. ferblantier

AOÛT 1974

PERSONNEL
Service PA
MM. HELLER Charles, C.S. P 2 c. actif
LABISTE St Martin, huissier pl.
LE GOFFIC Louis, insp. adj.
LERUSTE André, ouv. prof. et machiniste
LUCAS André, chef de section
ULRICH Henri, gar. bureau pl.

Service P/CA
M. WERRENTZBERGER André, mach. recev. ccil

Service P/CLD
Mme LAURANCY Marcelle, Ste rec. ple
MM. SCORIOT Marcel, emp. bureau pl.
SORIN André, ouv. spéc. stagiaire

RÉSEAU FERRÉ

Service FE
MM. AZZOUZI Ahdesstar, C. St pl.
BAS Henri, s/chef de section surv. gl.
BAGENGE Léonard, cond. SBT pl.
Mme BRISSIAUD Marcelle, Ste rec. ple
M. CAYRE Raymond, chef surv. pl.
MM. CHARRUAULT Guy, C. St pl.
CHÉNE Guy, s/chef de gare
CLARIGO Marcel, cond. ASBT pl.
Mme CHOBE Monique, rec. util. surv.
MM. COUSIN Henri, chef de train pl.
DANGAULTIER Maurice, conduct. ASBT pl.
DUPONT Fernand, s/chef de gare HC
GALLOIS Roger, s/chef gare métr. GONTIER Henri, e. t. pl.
GONTIER Robert, mach. recev. pl.
HILMINE Émile, C.S. pl.
HUGONNET Marcel, agent cl. RER SCEAUX
JACQUINOT René, insp.
JOURDAIN Suzanne, Ste rec. pl.
MM. LEDROG OFF Jacqueline, SRI-SR
LE GUYADER Roger, s/chef de gare
LEJEUNE Albert, insp. HC
LÉVY Messaoud, cond. SBT pl.
MABOUT Bernard, cond. ASBT pl.
MICHELIN Gérard, chef des convois pl.
MOISY Raymond, chef de man. pl.
MOSSOT René, chef de train pl.
RAMONT Robert, insp. pl. HC
ROY Philippe, chef de section pl. MC expl.
SALAUD Yvon, insp. adj.
SEGUOIN François, chef de man. pl.
TRICHET Lucien, C. St pl.

Service F
MM. DENISART Henri, chef de bureau pl. MC
GRARE Marcel, ag. adm. HC

Service FC
M. OLLIVIER Roger, insp. HC

Service FR
MM. BORG Sauveur, O.Q. pl. mont. visit.
CORDARO Antoine, O.Q. pl. mont. visit.
DONA Albert, O.Q.S. tourneur
FAISSOL James, O.P. pl.
MERCIER Roger, O.Q.S. pl. mont. visit.
TERQUIS Jacques, ouv. prof. pl.
THOUVENOT Paul, insp. adj.

SERVICES DE L'INSPECTION FINANCIÈRE ET DES COMMANDES ET MARCHÉS

Service C
M. BLANGENOIS Jean, ing. chef de div. de 2^e catég.

SERVICE DU CONTRÔLE ET DU LABORATOIRE

Service ML
M. DESWEEMER Gérard, ag. adm.

RÉSEAU ROUTIER

Service RM
MM. ALMANDO Jacques, mach. recev. pl.
ANDRÉ Valentin, mach. recev. pl.
ARNAUD Raymond, ing. chef de div. de 2^e catég.
BARBIER, mach. recev. pl.
BENLOLO Albert, mach. recev. pl.
CARRÉ Pierre, mach. recev. pl.
CHARTIER Jean, chef de sect.
COLOMBIER Serge, receveur
DAVID Raymond, mach. ccil pl.
DOMENECH Henri, A.R.C. recev. pl.
DUREISSEIX Élie, mach. recev.
FETTRE André, contrôleur
FOYEX Albert, mach. recev. pl.
FRANÇOISE René, mach. recev. pl.
GIRAUD Maryse, recev. bureau
LECLEIRE Xavier, mach. recev. ccil pl.
LE GUILLOU Alexis, contrôleur
LOCACO Dominique, contrôleur
LOUBOUTIN Claude, recev. pl.
MAGNAGNON Henri, insp. HC
MARZIE Raymond, mach. recev. pl.
MASCLE Roger, chef de sect. expl. du R.R.
MAULNY Clovis, mach. recev. pl.
MAZE René, mach. recev. pl.
MICHEL Gabriel, mach. recev. pl.
MULLOT Charles, mach. recev. pl.
NEDJAR Maurice, mach. recev.
PLANTIN Désiré, mach. recev. pl.
PONTHERY Clément, mach. recev. pl.
RAY Marcel, contrôleur
ROUGE Aimé, recev. ccil pl.
SERÉNI Jean, mach. recev. pl.
TROTTE Jacques, mach. recev. pl.

Service RT
MM. GALLAIS Jean, mach. recev.
MARTIEL Antoine, ouv. prof. pl.
MORVAN Hyacinthe, insp. MC
MUCKENSTURN Eugène, mach. recev. pl.
PRIN Louis, O.Q.S. pl. mécan. motoriste

Service RA
MM. DELABEAUCE Louis, techn. métrolog.
LECHEVALIER Pierre, O.Q.S. pl. des bur. techn.
LEPRISE Raymond, ing. chef de div. de 1^{er} catég.

Service RC
M. VERMILLET Jean, A.R.C. recev.

Service R
M. SEMBEL Roger, E.Q.B. pl.

SERVICES TECHNIQUES
Direction T
M. ASTIER Maurice, chef de bur. MC
Service TF
MM. GOUDOUR Louis, O.Q.S. pl. élect. ajust.
RIOLLET Raymond, contrem. rôleur
Service TB
MM. GOALARD Maurice, C.S. pl.
HESLOT Maurice, ag. adm. MC
Service TS
M. DUMAS Jean, O.P. pl.
Service TV
Mme DUMESNIL Marie-Thérèse, garde-barrière 1^{er} cl.

Le groupement artistique de la RATP « AURORE » nous signale que sa prochaine Revue de Variétés « AU FIL DE L'EAU » aura lieu les 17 et 24 novembre 1974 à 15 h (Théâtre municipal de Charenton - 107, rue de Paris - Charenton).

qui dit
MIEUX
?

Monsieur Cirasse Maurice (38002)
5, rue de Nogaro - 64000 Pau

J'ai eu la joie et aussi la fierté de donner le signal de départ à la première rame de métro mise en service sur la ligne de Sceaux (Robinson-Denfert-Luxembourg) à 5 h 15 du matin en janvier 1938. Nombreux étaient les voyageurs ce jour-là !

Monsieur Lye Roger
7, rue Vercingétorix - 78800 Houilles

Entré le 12 mars 1923 à la STCRP, j'ai quitté la Régie le 1^{er} avril 1970, après 47 ans et 23 jours de service ! Je ne pense pas être dépassé par un autre agent...



Interviewé par le reporter des actualités télévisées de la 1^{ère} chaîne, à l'occasion du 25^e anniversaire de la Régie, M. Lye égrène quelques souvenirs de ses 47 années d'activité.

Monsieur Girard Eugène
13, rue de la République - 77590 Bois-Le-Roi

C'est le 20 décembre 1905 que je suis entré à la CGO en qualité de relayeur. Je fus ensuite cocher sur le Panthéon-Courcelles et chauffeur sur la ligne Porte St-Martin-Grenelle jusqu'en 1936. 44 ans 2 mois et 20 jours de service.

Monsieur Pelle (mle N° 10.173)

En février 1908, j'entrais à la CGO comme contrôleur sur les trams à chevaux, ligne Auteuil-St Sulpice. Contrôleur de route ensuite sur les trams à vapeur, puis chef contrôleur à Lebrun, Montrouge, Malessherbes et enfin Inspecteur Divisionnaire en 1935.

Monsieur Houdon
8, rue Monmory - 94300 Vincennes

Mon père, entré en 1900 à la Compagnie des Chemins de Fer Nogen-tais, est parti en retraite en 1926. L'ayant remplacé en 1914, je suis resté 36 ans sur la ligne 118 tramways et autobus — soit à nous deux, 62 ans au service des Transports Parisiens.

Monsieur Fournier
43, rue Danielle Casanova - 93320 Pavillons-Sous-Bois

Entré à la STCRP en janvier 1921 comme receveur, machiniste tramway en 1923, j'ai connu les pannes de courant, les fils de trolley tombés à terre, les déraillements et les « charries » arrachées. J'ai terminé ma carrière en qualité d'inspecteur en 1961 après 46 ans et

Cliché atelier photographique RATP — BARINET

Cliché atelier photographique RATP — BARINET-CARRIER

aviron

Ce sport se confond dans la nuit des temps, avec l'utilisation de la rame. Sur le plan de la compétition, sa création remonte à 1716, époque à laquelle eut lieu une course de bateliers sur la Tamise entre le Pont de Londres et Chelsea.

Dès la fin du XVIII^e siècle des régates furent organisées en Angleterre. Le premier match Oxford-Cambridge (l'épreuve la plus ancienne du programme sportif actuel) remonte à 1829.

En avance de vingt ans sur les sociétés d'athlétisme, les sociétés nautiques françaises voient le jour vers 1840. La première d'entre elles étant celle du Havre qui fut fondée par des commerçants anglais installés en France.

A partir de 1893 où Belgique, France, Italie et Suisse forment la Fédération Internationale, plus de quarante nations se joignent aux fondatrices.

Sport complet, l'aviron l'est sur le plan du développement musculaire : tous les muscles du corps, en effet entrent en action chez le rameur.

Il existe deux sortes d'embarcations : celle de **couple** où le rameur tire avec un aviron dans chaque main ; celle de **pointe** où le rameur tire à deux bras sur un seul aviron.

Les compétitions se décomposent de la manière suivante : skiff (un rameur), pair-oar (deux de pointe sans barreur), **double scull** (deux de couple), **deux barré** (deux de pointe), **quatre** (de pointe) **sans barreur**, **quatre barré** (de pointe), **huit de pointe**.

A L'US MÉTRO

Au sein du club, l'aviron se pratique sur la Marne à Joinville-Le-Pont. Trois entraînements chaque semaine favorisent l'initiation à ce sport ouvert à tous.

EN BREF

Responsables :
M. A. Pommet, président : tél. 924.16.51.
M. A. Rossignol, vice-président : tél. 883.31.55.

Entraînements :

Mercredi après-midi (scolaires) - Samedi et dimanche matin (entraîneurs : Mme Sulin, MM. Coucardon et Bouquet).

Installations :

Plan d'eau de la Marne - hangar de remisage des embarcations et ponton : 150, quai de Polangis, Joinville-Le-Pont, tél. 472.30.10.

Classements :

Les classements de l'année ne sont pas encore établis mais les résultats enregistrés en 1974 laissent augurer d'une place parmi les premiers clubs nationaux.

Meilleures rameuses : Milles Bouquet, Cologni, Massiasse, Salmon, Mme Sulin.

Meilleurs rameurs : MM. Burki, Coucardon, Ménager et Pointier.

Principaux résultats enregistrés en 1974 :

Mlle Bouquet (skiff) : vice-championne de France junior.
Mlle Salmon (skiff) : championne de France (senior 1^{re} année).
Milles Cologni, Massiasse, Salmon et Mme Sulin : championnes de France en quatre de pointe et vice-championnes en quatre de couple.

M. Coucardon (associé à Y. Fraisse - SNE) : champion de France en deux barré.

MM. Ménager et Pointier : sélectionnés aux championnats du monde juniors.



SUR LE PODIUM

Milles COLOGNI, MASSIASSE et Mme SULIN
(Aviron)

Elles font partie de l'équipage qui obtint brillamment la 4^e place de la finale des championnats du monde de Lucerne dans l'épreuve du quatre barré. Elles remportent également les championnats internationaux d'Allemagne Fédérale avec le même bateau.

M. J.-C. COUCARDON
(Aviron)



J.-C. Coucardon (à droite) conversant avec le président de la Fédération Française des Sociétés d'Aviron au parc à bateaux de Lucerne.

Associé à Y. Fraisse (SNE), il s'attribue la 5^e place de la finale du deux barré aux championnats du monde de Lucerne.

Christian BOESTCH (Lutte)

Déjà détenteur du titre national junior de lutte gréco-romaine (catégorie des 82 kg), Christian Boestch remporte le championnat de France seniors de la même catégorie. Ces brillants succès lui valent une sélection aux championnats d'Europe juniors où il se classe 7^e.

Philippe BOBIN (Athlétisme)

Il porte à un niveau international son record de France junior du décathlon (7595 points) en prenant la 2^e place, derrière Y. Le Roy, de la rencontre France-Grande-Bretagne-Islande. Pour une première sélection en équipe de France senior, l'exploit n'est pas mince!



Philippe Bobin donnant le meilleur de lui-même dans l'épreuve de saut en longueur.

LA RENCONTRE LONDON TRANSPORT-USMT



Cliché atelier photographique RATP — JOUNO

Le dimanche 22 septembre a eu lieu au parc des sports de la Croix-de-Berny la grande journée sportive organisée à l'occasion de la rencontre London Transport - USMT.

Devant une assistance nombreuse, les différentes équipes se sont opposées dans un esprit qui, en l'occurrence, se devait d'être « fair-play » même si quelques fois — nous songeons tout particulièrement au football — l'engagement physique ne fut pas exempt de... virilité!

Notre club l'emporta assez aisément en athlétisme (57 points à 36) et au Tennis de table (8 victoires à 1). Quant à nos footballeurs qui étaient menés 3 buts à 0, ils durent prendre à leur compte le proverbial « fight spirit » britannique pour l'emporter d'extrême justesse 4 buts à 3.

Ces résultats n'entamèrent pas, toutefois, la bonne humeur de nos amis londoniens, comme chacun se plut à le constater lors de la cérémonie de clôture.



Cliché atelier photographique RATP — JOUNO

Ci-dessus : deux instantanés des rencontres de football et de tennis de table

AUTRES RÉSULTATS



PENTATHLON MODERNE

M. Jarrot
Tél. 1973

poir de se classer parmi les tout premiers de cette discipline dans les prochaines grandes compétitions et notamment aux J.O. de Montréal en 1976.

Aux championnats du monde juniors de Moscou, Dominique Colladant, tenant du titre, se classe 15^e sur une soixantaine de participants. Malchanceux dans l'épreuve de tir, une balle n'atteignant pas la cible, il perd 220 points qui lui coûtent la seconde place de l'épreuve. Ce résultat toutefois n'hypothèque nullement la possibilité pour ce brillant es-



MARCHE

M. Coilbault
Tél. 8759 ou 726.61.81

M. Mortier
Tél. 1699

Au championnat de France des 100 km, Priem obtient une méritoire 9^e place.

râtp informations

RATP, Service des Relations Extérieures — Presse et Information
53 ter, Quai des Grands Augustins, 75271 Paris Cédex 06
Tél. : 346-41-05, 40-35 ou 41-32
Directeur-Fondateur : Michel Linon
Directeur de la Publication : Marcel Kopp
Rédacteur en chef : Sylvain Fournier
Rédactrice : Martine Pelletier
Secrétaire de rédaction : Brigitte Gautier
Mise en page : Atelier DG
Imprimerie Mantaise, 21, rue des Naffetières, 78200 Mantes-la-Ville.

Ont aidé à la réalisation de ce numéro :

J. BARRAU de LORDE, C. BAYARD, H. CLAUSSE, J. IGIELNIK, A. KERGUENNE, J. KUENTZ, G. LUCHE, A. MALGLAIVE, P. PIGAULT, C. RIMBLLOT.

la fête gymnique de l'école technique

Malgré un temps maussade, le dimanche 23 juin, la traditionnelle fête gymnique de l'École technique s'est déroulée au Parc des Sports de la Croix-de-Berny, devant un millier de parents, d'amis des élèves et d'anciens apprentis qui ont applaudi les évolutions gymniques rythmées par l'Harmonie de la RATP.

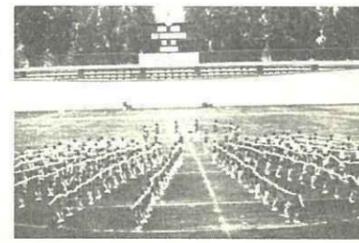


Photo Presse Sport