



# informations

Journal bimestriel — Novembre-Décembre 1974 — 0,50 F.

n° 13

## sommaire

page 2 et 3  
**DOSSIER**  
Aujourd'hui l'autobus de demain

page 4  
**FLASH RATP**

page 5  
**LA PRESSE EN PARLE**

page 6  
**CECI VOUS INTÉRESSE**  
Mise à l'essai d'une nouvelle tenue  
Du côté des associations  
Distribution des prix à l'école technique

**AU RENDEZ-VOUS DE L'HISTOIRE**  
Naissance du style architectural classique

page 7  
**CARNET**  
Nominations  
Départs à la retraite  
De l'impériale au RER

page 8  
**SPORTS**  
Basket-ball  
Sur le podium  
Quelques résultats

## AUJOURD'HUI L'AUTOBUS DE DEMAIN ...



Les 3 et 4 octobre, la RATP a présenté à Paris dans le cadre des journées d'études de l'A.T.E.C. (Association pour le développement des Techniques de transport, d'Environnement et de Circulation) cinq autobus expérimentaux significatifs des recherches effectuées par l'entreprise pour définir une nouvelle génération d'autobus.

Cette présentation, qui a rencontré un vif succès et à laquelle l'ensemble de la presse a donné un large écho, est pour notre journal l'occasion d'ouvrir un important dossier d'actualité... celui de l'autobus de demain.

## La Rochelle à l'heure de Paris



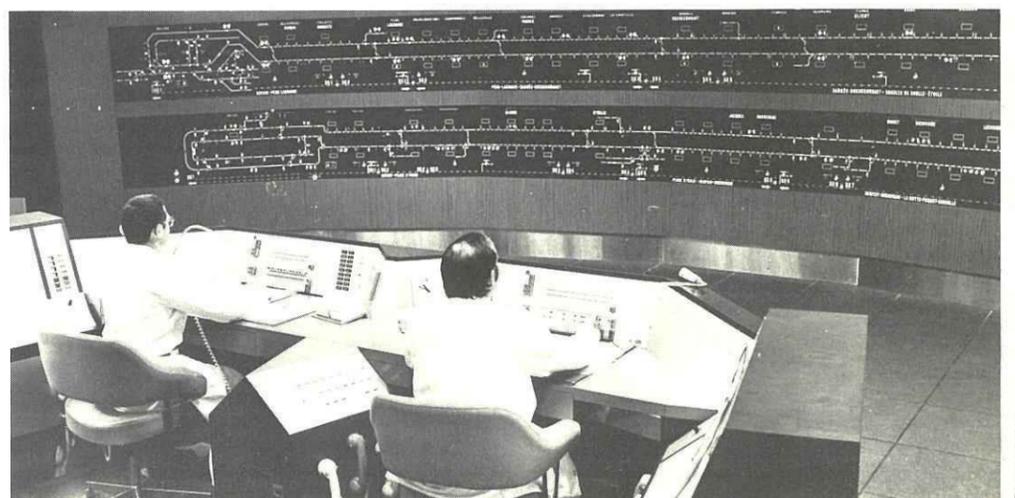
Le 28 novembre, dans le cadre de la campagne d'information du Syndicat des Transports Parisiens sur le thème « l'évolution des transports en commun de la région parisienne », la RATP a organisé à l'intention de la presse une visite technique des chaînes de montage du matériel roulant du métro aux usines Alsthom de La Rochelle.

tention de la presse une visite technique des chaînes de montage du matériel roulant du métro aux usines Alsthom de La Rochelle.

Le bilan des progrès techniques, les objectifs visés et les importants investissements prévus à court et moyen terme ont tout particulièrement retenu l'attention des nombreux journalistes présents qui ont ainsi pu mesurer concrètement les efforts de la Régie en vue d'améliorer les prestations du matériel roulant dans les différents domaines : confort, rapidité, capacité, entretien, économie d'énergie.

Rappelons, à ce propos, que dès janvier 1975 plus de la moitié des

## TOUTES LES LIGNES DU MÉTRO RELIÉES AU PCC



Avec le rattachement récent des lignes 6 et 10, l'ensemble du réseau métropolitain est

Cliché RATP

Photo PRESSE-SPORTS

Photo ROY

Photo ROY

Pourquoi l'autobus ?

Les problèmes de l'énergie, les difficultés croissantes de la circulation automobile, les aspirations de la population à une amélioration de la qualité de la vie, conduisent nécessairement à se tourner de plus en plus vers les transports en commun pour desservir notamment les zones denses des grandes agglomérations.

En tant qu'entreprise de transport public, il appartient donc à la RATP de contribuer à la promotion d'une nouvelle politique des transports urbains en région parisienne. Dans cette perspective, le rôle que peut jouer l'autobus à court et moyen terme est de tout premier plan. Aussi, pour être en mesure d'acquiescer en temps voulu des véhicules bénéficiant à la fois des derniers progrès techniques, répondant aux désirs de la clientèle et compatibles avec les besoins de l'exploitation, convient-il d'entreprendre et de développer des études et recherches appropriées.

C'est pourquoi, bien que l'âge moyen de ses autobus ne dépasse pas 5 ans, la Régie, dans le cadre d'une politique dynamique de promotion de ses réseaux développe un important programme de recherches, d'essais et d'expérimentations afin d'améliorer encore son parc et de définir, à plus long terme, les caractéristiques d'une nouvelle génération de matériels.

La politique de renouvellement des autobus

Historique et évolution



Cliché H. CLAUSE

Au lendemain de la guerre, le parc des autobus de la Régie était constitué par des véhicules datant de la période 1932-1938, période qui vit la disparition des tramways des réseaux parisiens. Ces autobus à carrosserie en bois, comportaient une plate-forme arrière ouverte et étaient équipés d'un moteur à essence. Ils purent être maintenus en service après la guerre grâce à des révisions générales ou reconstructions successives.

De 1950 à 1960, la Régie mit en service 1 350 voitures de divers modèles présentant des caractéristiques communes, analogues à celles adoptées très largement

dans le monde : caisses entièrement fermées et portes à ouverture commandée — receveur à poste fixe — moteur Diesel. Ces autobus étaient en fait dérivés d'autocars construits en série par les constructeurs.

Ces matériels ont fait l'objet de critiques diverses de la part du public et du service exploitant.

En 1956 cette situation a incité la Régie, en accord avec les Pouvoirs Publics, à étudier un autobus mieux adapté aux besoins d'une exploitation urbaine rationnelle et susceptible d'une commercialisation non seulement en France mais aussi à l'étranger.

Les autobus standard et P.G.R.

Déterminées en liaison avec l'Union des Transports Publics Urbains et Régionaux (UTPUR), les caractéristiques de ce matériel ont permis la réalisation en 1961 de trois prototypes. Ainsi est né l'autobus « STANDARD » de 70 places, de 11 mètres de long et 2,50 m de large qui, depuis 1965, a été mis en service progressivement sur les lignes de la Régie. Outre les nombreuses améliorations techniques qu'il comporte, ce véhicule se caractérise par un aménagement intérieur facilitant les mouvements de voyageurs ainsi que la perception des titres de transport. En effet, l'extension du service à agent unique à l'ensemble des lignes du réseau a nécessité l'adoption de mesures tendant à diminuer les temps d'immobilisation aux arrêts :

- utilisation d'un type d'autobus permettant l'accès simultané des voyageurs sur deux files, grâce à une double porte de



Cliché RATP

- montée à l'avant,
- aménagement du sas d'entrée pour permettre aux voyageurs d'oblitérer leur titre de transport.

Ces dispositions ont été également adoptées sur un modèle dérivé du « Standard » mais de dimensions plus réduites, le « PGR »

de 9 mètres de long sur 2,25 m de large, autobus de 45 places mis en service à partir de 1967 sur des lignes de Paris au parcours sinueux et encombré. Pour tenir compte de l'évolution des techniques ainsi que des nouveaux besoins de l'exploitation, ces matériels ont fait l'objet, depuis leur mise en service, de constantes améliorations.

Les axes de recherche

Le confort

L'agrément d'un trajet dépend essentiellement de l'ambiance du transport et des conditions de confort dans lesquelles il s'effectue ; c'est pourquoi la Régie a cherché à définir, en collaboration avec les stylistes de la SAVIEM, deux autobus standard dont les

normes de confort seraient sensiblement améliorées.

Les solutions proposées concernent à la fois l'ambiance de la cellule de transport — choix des couleurs et des matériaux — et

l'aménagement interne : disposition des sièges, adjonction d'un coffre à bagages et d'un siège pour enfant. Ces bus seront expérimentés sur ligne afin d'apprécier si les solutions préconisées correspondent bien aux attentes du public.



Cliché RATP

La conception

Les autobus à moteur arrière

Les autobus standard répondent d'une manière satisfaisante aux besoins actuels de l'exploitation et, grâce aux améliorations successives résultant de l'expérience et des progrès techniques, donnent entière satisfaction quant à leur tenue en service. Mais le volume du compartiment moteur ne permet pas de loger sous le plancher du machiniste un moteur d'une puissance supérieure à 170 chevaux. Or, une augmentation de cette caractéristique peut présen-

ter un intérêt dans le cas d'exploitation de lignes comportant des parcours relativement longs sur des voies rapides ou des autoroutes.

La Régie a donc procédé à des études de véhicules pouvant être utilisés sur autoroutes et recherché des matériels répondant aux critères ainsi définis.

En particulier, elle a suivi et participé à la mise au point d'auto-

bus nouveaux à moteur arrière — BERLIET (PR 100) et SAVIEM (E 110) — que les constructeurs se proposent de fabriquer, en grande série, en version urbaine et interurbaine. La Régie a procédé à l'acquisition de 10 véhicules de chaque type qui ont été mis en service sur les lignes desservant les aéroports de Paris. Cette expérimentation devrait apporter de nouveaux enseignements en ce qui concerne la conception de l'autobus futur.

# L'AUTOBUS DE DEMAIN



Cliché RATP



Photo THIBAUT

- niveau de bruit très réduit,
- souplesse de marche,
- effort continu et progressif de la traction du véhicule,
- freinage électrique.

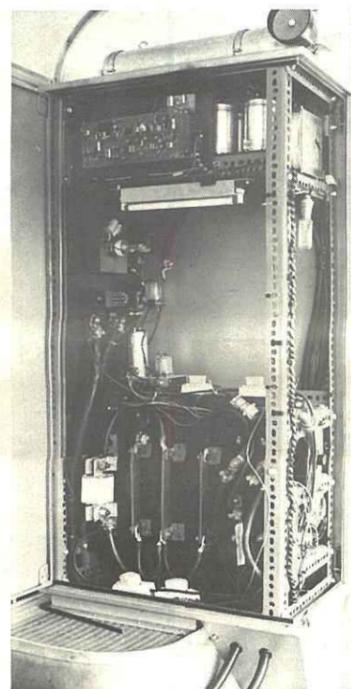
C'est ainsi qu'un autobus expérimental à propulsion électrique sur carrosserie VERNEY type RU 2 a pu être réalisé. Les études se poursuivent actuellement pour augmenter l'autonomie de ces matériels. En effet, l'énergie massive des accumulateurs est encore beaucoup trop faible pour obtenir un rayon d'action compa-

tible avec l'exploitation d'une ligne. Quant aux générateurs électrochimiques, leur mise au point pour une utilisation rationnelle à bord d'un véhicule fait actuellement l'objet de recherches.

Par ailleurs, la Régie apporte son concours à l'EDF et à la Société SOVEL pour entreprendre sous sa responsabilité l'expérimentation d'un autobus de petite capacité sur des lignes desservant les villes nouvelles de Marne-la-Vallée et St-Quentin-en-Yvelines.

## L'horizon 1980

Conjointement à ses expérimentations sur des matériels existants, la Régie poursuit ses recherches soit dans ses propres bureaux d'études, soit en liaison avec d'autres organismes pour définir les principales caractéristiques d'une nouvelle génération d'autobus pour l'horizon 1980.



Cliché RATP

Les principaux points sur lesquels portent ces études sont les suivants :

## Le confort des voyageurs

La Régie poursuit actuellement une procédure d'enquêtes auprès du public en vue de définir les attentes globales des voyageurs en matière de confort et d'aménagement interne.

- Ces investigations portent essentiellement sur :
- la disposition et le nombre des accès : largeur des portes, type de porte, type de commande (par le conducteur ou par le voyageur),
  - la hauteur et la configuration du plancher (plans inclinés, marche intérieure),
  - la disposition, le nombre et la forme des sièges,
  - la disposition des points d'appui, des aires pour voyageurs debout, des coffres à bagages, etc.,
  - l'aération, la climatisation,
  - les revêtements, l'esthétique et l'ambiance intérieure.

Les deux autobus « Confort » présentés aux journées de l'ATEC les 3 et 4 octobre dernier constitueront dans ce domaine un intéressant banc d'essai, de même qu'est suivi attentivement le dis-

variation de la hauteur d'embarquement qui, à chaque arrêt, permet d'abaisser le véhicule de 9 cm au niveau de la porte avant, ce qui diminue d'autant la hauteur de la première marche.

## Les boîtes de vitesses automatiques

- Elles permettent :
- de réduire la fatigue du conducteur,
  - d'utiliser rationnellement les possibilités du moteur,
  - d'améliorer le confort des voyageurs,
  - de réduire l'usure et la fatigue des organes de transmission.

## Le freinage

Utilisation de freins à disques, conjointement à l'emploi de ralentisseurs, de préférence intégrés à la boîte de vitesses automatique.

## La réduction des bruits intérieurs et extérieurs

Élément important du confort, les objectifs que la Régie s'est fixés dans ce domaine sont les suivants :

- le niveau des bruits extérieurs ne doit pas dépasser 78 dB (A),
- le niveau des bruits intérieurs, 68 dB (A).

Actuellement, une expérimentation est en cours sur un autobus BERLIET à moteur arrière où le niveau des bruits extérieurs a pu être abaissé à 82 dB (A).

## L'amélioration du moteur Diesel

- Des études en cours chez les constructeurs sont orientées dans les directions suivantes :
- suralimentation vue sous l'angle de la diminution des fumées,
  - recyclage des gaz d'échappement,
  - injection électronique,
  - additifs aux carburants,
  - moteur à charge stratifiée,
  - moteur à taux de compression variable,
  - réacteur à post-combustion et à catalyse.

Les objectifs poursuivis dans ce domaine sont antagonistes dans leurs conséquences puisqu'il s'agit d'une part d'améliorer le rendement dans le but d'économiser l'énergie et d'autre part de réduire la pollution. C'est à la recherche d'un compromis entre ces deux

## La source d'énergie

Soucieuse des problèmes de protection de l'environnement et consciente de la nécessité d'économiser l'énergie et d'en diversifier les sources, la Régie a orienté plus spécialement ses recherches en matière de propulsion vers des techniques avancées telles que le moteur à gaz et le moteur électrique.

## L'autobus alimenté au gaz naturel liquéfié (G.N.L.)

La Régie suit les techniques d'utilisation du G.N.L. dans les moteurs thermiques depuis plusieurs années. La mise au point par la Société SAVIEM, en liaison avec le Gaz de France, d'autobus du type SC 50 utilisant le G.N.L. permet d'envisager la mise en exploitation, à titre d'essai, vers la fin de l'année 1974, de trois autobus sur une ligne de la Régie.

Ces essais permettront d'évaluer les avantages et les inconvénients de ce mode de traction notamment en ce qui concerne les nuisances (bruit et pollution) et de se rendre compte de l'importance des problèmes pratiques annexes concernant le stockage et la manipulation du G.N.L.

## L'autobus électrique



Cliché RATP

Dans le cadre de la lutte contre les nuisances (bruit et pollution), la Régie a entrepris depuis quelques années, des recherches en liaison avec diverses sociétés, pour la mise au point d'un véhicule électrique dont les avantages

## Quand le futur se conjugue au présent

Ainsi, dans tous les domaines, la Régie développe-t-elle un important programme de recherches et d'expérimentations pour être en mesure en permanence d'acquiescer des autobus qui, tout à la fois, bénéficieront des derniers progrès techniques et répondront bien aux attentes du public.

Parallèlement à cet effort prospectif, la Régie se doit d'améliorer l'exploitation de son réseau de surface\* afin d'en accroître la capacité et l'attractivité.

L'amélioration de la régularité du service par la mise en œuvre de nouvelles méthodes d'exploitation (liaison téléphonique entre les voitures et un poste central, système de régulation automatique) et la restructuration des réseaux de Paris et de banlieue (mise en site propre des lignes, regroupement sur des itinéraires communs, priorités aux carrefours) sont des actions qui se conjuguent au présent.

## Une expérience riche d'enseignements : Les lignes pilotes

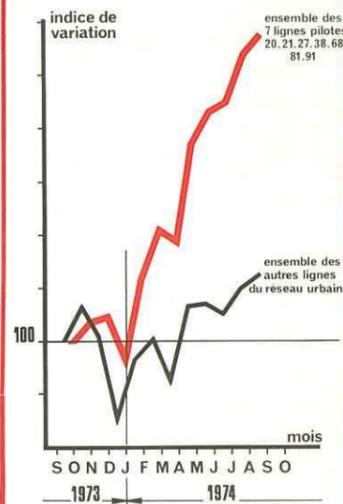


Dans un contexte économique dominé par la crise de l'énergie, l'autobus constitue, notamment dans les zones fortement urbanisées où les difficultés de circulation subsistent, la seule réserve de capacité de transport susceptible de faire face rapidement et sans dépenses notables à l'accroissement prévisible, à court et moyen terme, de la demande de transport. Encore faut-il lui consentir une véritable priorité de circulation sous forme de couloirs réservés ou sites propres, seuls moyens permettant de lui rendre rapidité et régularité.

\* Plus de 500 millions de voyageurs transportés en 1973, à bord de 3 700 autobus, sur 187 lignes représentant 1 828 kilo-

## Évolution comparée du trafic des lignes pilotes et des autres lignes du réseau urbain

Écarts par rapport à l'année précédente des résultats mensuels cumulés sur un an



L'opération « lignes pilotes », première phase d'application du plan de restructuration du réseau d'autobus, constitue dans ce domaine une expérience tout à fait remarquable par ses résultats. Sur les 7 lignes dont l'itinéraire se situe à 50 % en couloirs réservés, on enregistre une augmentation spectaculaire du trafic des voyageurs, la fréquentation étant actuellement supérieure de 11 % à celle de l'année précédente.

De plus, ces lignes ont incontestablement joué un rôle de « locomotive » puisque, pour la première fois depuis 1952, le trafic du réseau d'autobus s'est accru dans une proportion qui atteint pour l'instant 4,5 %.

Ces premiers résultats démontrent, s'il en était besoin, que l'autobus peut et doit être réhabilité : c'est à quoi, avec l'appui des pouvoirs publics, la Régie se

## QUOI DE NEUF DANS LE MÉTRO ?

**26 septembre**

La ligne 10 « Austerlitz-Porte d'Auteuil » est rattachée au PCC Bourdon.

**29 octobre**

Mise en service de 3 nouveaux escaliers mécaniques aux stations Saint-Lazare (ligne 3), Max-Dormoy (ligne 12) et République (ligne 9).

**12 novembre**

Sept trains de matériel fer moderne en service sur la ligne 9 « Pont de Sèvres-Mairie de Montreuil ».

**25 novembre**

La ligne 6 « Charles de Gaulle-Étoile-Nation » par Denfert-Rochereau est rattachée au PCC Bourdon. Ainsi toutes les lignes du métro urbain sont désormais reliées au poste de commande et de contrôle centralisés, installé boulevard Bourdon. Pour les 3 lignes du métro régional, la ligne de Sceaux est également rattachée au PCC Bourdon et les lignes de Saint-Germain-en-Laye et de Boissy-Saint-Léger au poste se trouvant à la station Vincennes.

## LE POINT SUR LES TRAVAUX

**1<sup>er</sup> octobre**

— Les travaux de prolongement de la ligne de Sceaux à Châtelet nécessitent, pour une période d'environ 4 ans, l'exploitation du terminus de Luxembourg sur une seule voie avec manœuvre en avant-gare.

— Sur le prolongement de la ligne 13 à Saint-Denis, fin des travaux du gros œuvre entre le carrefour Pleyel et le canal, et début des travaux de génie civil de la station « Basilique ».

**14 octobre**

Jonction des lignes 13 et 14 : mise à l'eau d'un deuxième caisson qui est descendu provisoirement dans la souille en raison de la crue de la Seine. Le caisson n° 3 est en cours de fabrication sur la rive droite.

**14 novembre**

Sur les chantiers de construction du tronçon central de la ligne est-ouest du métro régional, la machine Robbins a exécuté un terrassement de 37,12 m au cours de la journée du 14 novembre 1974 battant ainsi le précédent record du 24 octobre 1974 (29,95 m).



## CÉRÉMONIES DU 11 NOVEMBRE

Le président du conseil d'administration et le directeur général de la RATP ont déposé une gerbe devant le monument aux Morts des Grands-Augustins, en présence des représentants des Associations et Groupements d'Anciens Combattants et Victimes de Guerre, et du personnel de la Régie.

Des cérémonies ont également eu lieu à la station de métro « Richelieu-Drouot » et à l'École Technique, avenue Mozart.



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

**1<sup>er</sup> octobre**

— Remaniement des itinéraires des lignes 195 A, 195 B et 198 B, et création d'un service de navettes 198 N entre Clamart (place de la division Leclerc) et le Plessis-Robinson (A. Rodin).

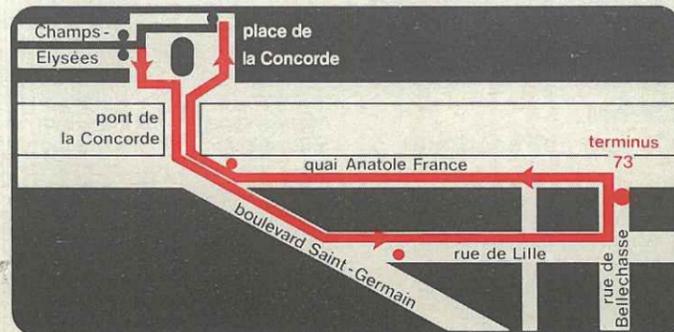
— Pour améliorer la desserte de la Préfecture de Bobigny, remaniement de l'exploitation des lignes 147 A, 147 B, 147 C, 246 et 301, suppression de la ligne 147 E, et création des lignes 247 Bagnole (Gallieni) - Livry-Gargan (Chanzy) et 346 Bagnole (Gallieni) - Bondy (Jouhaux-Blum).

**8 octobre**

Mise en service, sur les lignes 163 et 164, d'un dispositif expérimental permettant de donner aux autobus la priorité de passage aux feux de circulation des 6 carrefours du boulevard Bineau à Neuilly sur Seine.

**4 novembre**

Prolongement de la ligne 73 de la Concorde à la gare d'Orsay (voir plan).



**18 novembre**

— Prolongement de la ligne 195 B à Vélizy-Villacoublay (Hôtel de Ville) pour assurer une meilleure desserte de la zone industrielle.

— Création de la ligne 130 N Pantin (Mairie) - Les Lilas (Fort de Romainville).

— Création, pour assurer une meilleure desserte de Bagneux, de la ligne 188 B Porte d'Orléans - Sceaux (Les Blagis) par Dampierre. La ligne 188 actuelle devient de ce fait la ligne 188 A.

— Création de la ligne 318 Garches (La Verboise) - Garches (Hôpital R. Poincaré).

— Prolongement de la ligne de minibus 360 à la mairie de Garches avec modification de l'itinéraire dans St-Cloud et aménagement de la tarification.

### Desserte de la ville nouvelle de Marne-la-Vallée

Le 1<sup>er</sup> octobre, prolongement de la ligne 120 C à Torcy (Le Clos) et création de la ligne 120 E Nogent (Gare) - Noisy-le-Grand (Gare des Yvris).

Le 4 novembre, affrètement de 2 lignes de la CEA-Uniroute qui deviennent les lignes 420 Paris (Cours de Vincennes) - Torcy (église) et 421 Torcy (église) - Vaires (Gare de Vaires-Torcy) et dont le contrôle de l'exploitation est confié à la Régie. Cette opération a permis de lever les obstacles posés par les règles de la coordination au prolongement à Torcy de la ligne 120 C et à la création de la ligne 120 E.

## UITP

Union Internationale des Transports Publics

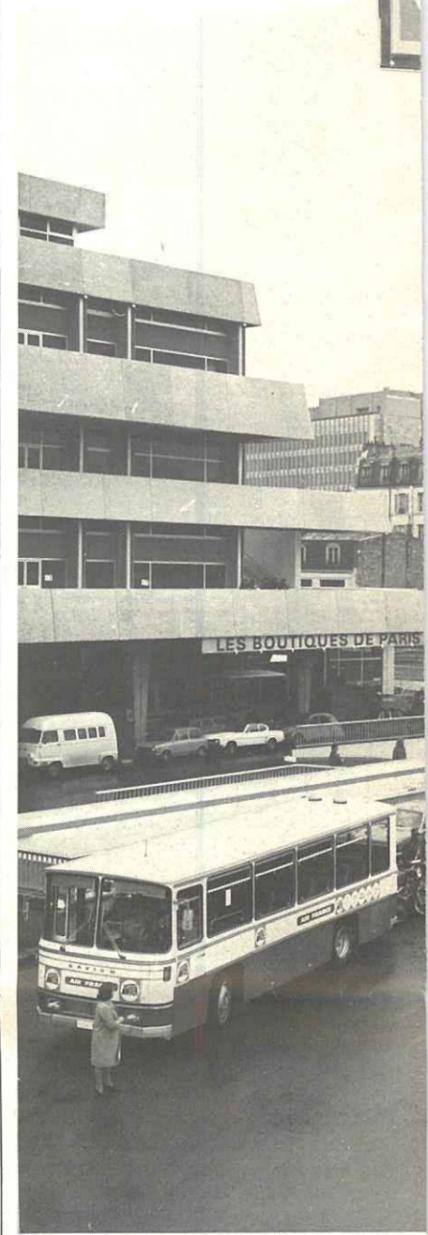
La 34<sup>ème</sup> session du Comité International des Métros s'est tenue à Paris les 26 et 27 septembre. Les participants venaient d'Amsterdam, Barcelone, Berlin, Bruxelles, Gênes, Hambourg, Lisbonne, Londres, Lyon, Madrid, Manchester, Marseille, Milan, Moscou, Munich, Newcastle, New York, Oslo, Paris, Philadelphie, Pittsburgh, Prague, Rome, Rotterdam, Stockholm et Vienne. Les séances de travail se sont déroulées au siège de l'Union Internationale des Chemins de Fer, rue Jean Rey (15<sup>e</sup>) sous la présidence de M. Pierre Giraudet, directeur général de la RATP. Une visite technique du métro et des travaux du tronçon central du métro régional a été organisée à cette occasion à l'intention des différentes délégations.

## BOULOT, MÉTRO, JUDO...



1 500 judokas de tous âges et de toutes catégories, médaillés olympiques en tête, ont participé aux 4 journées de démonstration (5, 9, 12 et 16 octobre) organisés, avec le concours de la RATP, par la Fédération française de Judo dans la vaste salle des échanges de la station Auber du RER. Une exposition permanente sur ce sport a rencontré également un vis succès à la station Saint-Augustin.

## LES « ROISSY BUS » COMPÉTITIFS



Le 15 novembre, à l'occasion d'une « Inter », un rallye original a opposé les Charles de Gaulle au départ de Paris : d'Air-France et l'autobus de la RATP (35

Le bilan est des plus honorables pour au seul temps de parcours (27 mn 41 s, au temps total de transfert, formalités

Le « Roissy-bus » remporte en outre l

# ANNUAIRE

**OPERATION FRANCE INTER**  
PARIS A ROISSY CHARLES DE GAULLE  
30 MINUTES DE

**TEST ERITE**  
SUR AIR FRANCE LOS ANGELES 003  
PARIS 14 H 30



opération vérité » parrainée par France-Quatre modes de desserte de l'aéroport : la voiture particulière, le taxi, l'autocar — Gare de l'Est-Roissy, service direct).  
« Roissy-bus » qui se classe deuxième derrière le radio-taxi : 27 mn) et premier d'embarquement comprises (34 mn).  
palme sur le plan tarifaire (5 tickets).

## SILENCE ON TOURNE

an-Paul Belmondo vient de tourner dans le métro (ici à Auber) une séquence du nouveau film d'Henri Verneuil.

lant les styles du « Thriller » et du « Western », ce film policier, aux péripéties mouvementées, présente à côté du populaire « Béatrice » une autre vedette : Paris, avec ses rues, ses boulevards... et son métro.



### LIVRE D'OR

**19 et 20 septembre**  
Visite de 4 hauts fonctionnaires de la direction des transports du conseil municipal de Budapest : présentation des aspects les plus modernes du métro.

**21 septembre**  
A l'occasion des rencontres sportives entre le London Transport Executive (LTE) et la RATP, différentes personnalités londonniennes, Sir Richard Way, président du LTE, M. Ralph Bennett, vice-président, M. W.H. Mallett et M. G.S.M. Birch, ont visité le chantier de la machine Robbins (tronçon central de la ligne est-ouest du métro régional), le PCC Bourdon et la ligne 1.

**28 et 30 septembre**  
A la suite de la réunion du comité international des métros, différentes techniques modernes d'exploitation du métro ont été présentées à M. Bakulin, 1<sup>er</sup> directeur adjoint du métro de Moscou et à Mme Lyaskina, chef du département information.

**1<sup>er</sup> octobre**  
M. Defraigne, Ministre des travaux publics de Belgique et des membres des commissions « Travaux Publics » de la chambre des représentants et du Sénat belges, ont été accueillis à la station « La Défense » du métro régional par M. Giraudet, directeur général.

**3 octobre**  
M. Milhoud, président du conseil de Paris et des membres de la commission des transports, sont reçus par M. Belin, président du conseil d'administration, et M. Giraudet, directeur général, à la station « Champs-Élysées-Clemenceau » de la ligne 13 qui est en cours d'aménagement (ouverture fin février 1975). Après un aperçu du chantier de la traversée sous-fluviale (jonc-

**14 octobre**  
M. Otto Dullenkoff, Maire de Karlsruhe et le conseil d'administration de la société Albtal (transports municipaux) sont reçus par la RATP.

**28 octobre**  
M. Arasse, secrétaire général, et M. Lupiac, directeur des travaux neufs, reçoivent le CADREP (Comité d'Action pour le Développement de la Région Est de Paris) sur le chantier de la Robbins.

**30 et 31 octobre**  
Visite du métro urbain et du métro régional par une délégation tchécoslovaque conduite par M. Jan Stochl, directeur général adjoint des transports de Prague.

**18 novembre**  
M. Rall, Ministre adjoint des transports d'Afrique du Sud, et M. Werth, président de la chambre de commerce germano-sud-africaine, sont reçus par M. Giraudet et visitent les lignes 1 et 7 du métro urbain et le PCC Bourdon.



Photo BARINET



Photo ROY

## LA PRESSE EN PARLE

### LE PLAN D'ENTREPRISE DE LA RATP

En avance sur les services de l'État, la RATP a déjà mis au point son programme pour la durée du VII<sup>e</sup> plan, qui prévoit donc les travaux à exécuter d'ici à 1980.

Il est particulièrement encourageant parce qu'il offre la possibilité, en quelques années seulement, de desservir par le métro des zones rassemblant 725 000 personnes...

On ne saurait donc reprocher à la RATP de ne pas avoir préparé l'avenir.

**LE FIGARO**

**TRANSPORTS : REDÉFINIR LES COMMUNICATIONS**

avancer les deux propositions suivantes :

1 — les transports collectifs « underground » sont encore le moyen de transport massif de personnes, le meilleur, dans les villes anciennes de grandes dimensions,

2 — dans ces mêmes villes, et dans les villes moyennes, le seul moyen de transport collectif et efficace et le moins onéreux est le transport par bus en site propre.

**-ENTREPRISE**

**L'AUTOBUS REDÉMARRE**

Dans son plan de circulation, le gouvernement veut faire sauter les verrous et multiplier les couloirs réservés aux autobus. L'amélioration ainsi obtenue de la vitesse de circulation des autobus leur rendra leur attrait. Les capacités de transport du réseau parisien sont loin d'être saturées...

### LA « MODE MÉTRO » FAIT SURFACE

Ni Cardin, ni Scherrer, ni Saint-Laurent ne sont dans le coup. Pourtant, il s'agit de la plus grande offensive de mode jamais lancée : au début du mois de décembre, 400 mannequins présenteront, moitié dans le métro, moitié dans les autobus, ces deux seyantes tenues...

En fait, cette mode-là est réservée aux agents de la RATP... qui vont, sans doute, bénéficier de la tenue la plus élégante de toute la fonction publique.

**France-Soir**

**WEEK-END D'AUTOMNE EN AUTOBUS**

Peu connues du grand public, appréciées des fidèles, économiques, confortables, bon enfant : les excursions de la RATP... pour les sans-voiture, les assoiffés d'air

Le programme est varié : soixante-dix circuits. Parfaitement expliqué dans un petit dépliant que met la RATP à la disposition de ses chers usagers — et d'autres — dans les agences de voyages, les grandes banques.



### APRÈS LE SUCCÈS DES « LIGNES-PILOTES », LA RATP CROIT DE NOUVEAU AUX AUTOBUS

A Paris, les autobus de la ligne n° 20 (Gare de Lyon-Gare St-Lazare) circulent à nouveau les dimanches et jours de fête depuis le 22 septembre. La RATP a pris cette décision compte tenu des bons résultats qu'elle a enregistrés, notamment sur ses « lignes-pilotes ». Pour la première fois depuis vingt ans, sa clientèle augmente. C'est une révolution...

La Régie, les pouvoirs publics et surtout les Parisiens, paraissent de nouveau croire aux transports en commun, et en particulier aux autobus.

Photo VINCENT ROSSELL

## CECI VOUS INTERESSE

### MISE A L'ESSAI D'UNE NOUVELLE TENUE



Dans le cadre de l'effort de modernisation des réseaux et d'amélioration de l'image de marque de la Régie, une nouvelle tenue destinée au personnel d'exécution des services d'exploitation des deux réseaux va être mise à l'essai courant décembre.

Cette tenue, en tissu sergé tergal-laine, répond aux caractéristiques suivantes :

- blazer bleu marine de forme droite pour l'ensemble du personnel,
- pantalon gris (pour les hommes) et jupe ou pantalon bleu marine (pour les dames),
- casquette (pour les hommes) et toque style hôtesse (pour les dames) de même tissu que le blazer,
- cravate style « club » à rayures rouges et bleues (pour les hommes).

L'essai permettra de connaître l'appréciation des agents sur les qualités et la tenue des vêtements proposés et de recueillir l'opinion du public sur la nouvelle présentation du personnel.

Il portera sur 200 agents environ de chaque réseau. Certains y participeront en raison de leur attachement : certaines stations importantes du réseau ferré (Opéra, Nation, Denfert-Rochereau...) ou certaines lignes pilotes du réseau routier (lignes Nos 27 et 91) : d'autres seront des volontaires des deux réseaux.

Les résultats de l'essai seront ensuite analysés et, s'ils se révélaient concluants, l'ensemble du personnel d'exécution serait doté progressivement de la nouvelle tenue.



## DU CÔTÉ DES ASSOCIATIONS

### Amitié présence RATP

L'association AMITIÉ PRÉSENCE RATP a été récemment fondée pour venir en aide (pré-cure — cure — post-cure) aux malades alcooliques faisant partie du personnel de la RATP.

Dès sa fondation, elle reçut de tous côtés de multiples encouragements. Elle sollicita et obtint son affiliation au Comité Régional d'Entente des Mouvements Abstinentes (C.R.E.M.A.), qui réunit régulièrement les représentants de l'ensemble des mouvements d'anciens buveurs.

Son bureau se situe au siège social provisoire, 36, boulevard de Strasbourg, Paris 10<sup>e</sup>, dans les locaux du Comité de Paris.

### La section RATP du sanatorium des cheminots

Le Sanatorium des Cheminots fondé en 1918 pour y soigner les malades gazés tuberculeux de la guerre est actuellement en pleine reconversion et peut accueillir les malades exempts de tuberculose.

Quatre établissements de cure sont à leur disposition dans le département de l'Essonne : un à Ris-Orangis, deux à Champrosay commune de Champcueil, l'autre à Soisy-sur-Seine. Pour une cotisation modique, chaque adhérent et sa famille peuvent, sur demande adressée au Président, passer des examens complets et gratuits dans ces établissements.

Pour tous renseignements, téléphoner au 206-88-10 poste 31 ou 47 et par le téléphone intérieur composer le n° 1931 ou 1947, les mardi, mercredi et vendredi. Une permanence est assurée le vendredi après-midi, 159, boulevard de la Villette.

### Groupement « Aurore »

CALENDRIER DES SPECTACLES  
POUR LA SAISON 1975

**Les dimanches :** (matinées)  
19 & 26 janvier 1975 — 2 & 9 février 1975 : « Des enfants de cœur » de F. Campaux

**Les dimanches :** (matinées)  
16 & 23 février 1975 — 2-9 & 16 mars 1975 : « La fille du tambour major » de J. Offenbach

**Les dimanches :** (matinées)  
16 & 23 novembre 1975 : « Variétés - Revue ».

## DISTRIBUTION DES PRIX A L'ÉCOLE TECHNIQUE



Présidée par M. Marcq, directeur du personnel, la distribution des prix aux élèves s'est déroulée le 21 septembre 1974.

La lecture du palmarès a permis d'applaudir aux excellents résultats de la promotion sortante dont les 82 apprentis ont obtenu 105 C.A.P., 23 d'entre eux quittant l'école avec deux C.A.P., et de la promotion de 2<sup>e</sup> année dont 26 élèves ont déjà obtenu, avec 100 % de succès, le difficile C.A.P. d'Électromécanicien au terme de leur deuxième année d'étude.

A l'issue de la cérémonie, la traditionnelle opération « portes ouvertes », a permis aux parents d'élèves de visiter les installations de l'École et de prendre contact avec le personnel.

La remise des récompenses aux élèves des cours de Promotion Sociale a également eu lieu, le 26 septembre dernier au Centre de Perfectionnement Technique et Administratif, avenue Van Dyck.



Le 22 août 1974, les Associations d'Anciens Combattants, Résistants, Déportés et Victimes de Guerre de la RATP groupées au sein du Comité d'Entente et de la Fédération, ont commémoré, au Fort Neuf de Vincennes, le souvenir du Commandant, Louis Bouchet, et de ses six compagnons fusillés par les Allemands, pour faits de résistance, le 22 août 1944.

## AU RENDEZ-VOUS DE L'HISTOIRE

### PARIS ET SES TRANSPORTS

#### NAISSANCE DU STYLE ARCHITECTURAL CLASSIQUE

Une conception purement française de l'art urbain fait son apparition au XVII<sup>e</sup> siècle. Les notions d'ordre et de clarté en sont les caractéristiques dominantes. Henri IV donne le ton en reprenant un projet amorcé par Henri III, puis abandonné : la construction du Pont-Neuf commencée en 1578 par Androuet du Cerceau.

Le pont, terminé en 1605, est en pierre et présente surtout la nouveauté d'être libre de maisons, d'offrir des trottoirs aux piétons, des accoudoirs aux promeneurs. Les douze arches en plein cintre sont décorés d'amusants mascarons barbus. Les demi-lunes qui reposent sur chaque pile du pont vont bientôt accueillir des boutiques en plein vent, des arracheurs de dents, des « farceurs » comme Tabarin, le bouffe italien Pantalón, le bateleur Scarlatini, premier de tous les charlatans, et toute une foule de badauds et de coupe-goussets. Le corps de construction, résistant à toutes les crues, n'a jamais changé. D'où l'ex-

pression « se porter comme le Pont-Neuf ».

Deux ans après l'achèvement du Pont-Neuf, le bon roi Henri décide la création de la Place Dauphine et de la Place Royale (actuelle Place des Vosges) sur l'emplacement des terrains lotis invendus de la maison royale des Tournelles.

A ces belles réalisations qui commencent à transformer Paris en lui donnant un nouveau style, Henri IV ajoute d'importantes mesures d'urbanisme : des ordonnances de voirie et de police, la distribution d'eau doublée, la création de quais, d'hôpitaux (hôpital Saint-Louis) et surtout la liaison Louvre-Tuileries par la galerie du bord de l'eau dont les travaux ont débuté sous Catherine de Médicis.

Le règne de Louis XIII marque le début de l'abandon du vieux Paris pour les terrains vastes et libres de la périphérie.

Louis XIII fonde en 1633, à l'est de Paris, près de l'abbaye Saint-Victor, le jardin royal des herbes médicinales, le futur jardin des Plantes.

#### LE ROI SOLEIL DONNE UN NOUVEL ESSOR

Louis XIV a le sens de la majesté et il ordonne Paris d'une façon grandiose. C'est l'apogée de la période classique. Tous les genres d'embellissement réalisés sous les précédents règnes s'y retrouvent, d'autres surgissent et leur localisation dans l'espace consacre l'abandon du vieux Paris, le développement de la ville vers l'ouest, l'intérêt porté à la rive gauche.

Dès 1659, le roi charge Le Vau de terminer la cour carrée du Louvre



Coche de terre au temps de Louis XIII (grav. de Mérian).

dont les travaux sont arrêtés, et le Palais des Tuileries.

Enfin, pour couronner son œuvre, le roi soleil fait combler les fossés et aplanir les remparts depuis la Bastille jusqu'à la Porte Saint-Honoré et prescrit, en 1704, la création de la ceinture symétrique des boulevards du midi.

#### L'AUBE DES TRANSPORTS COLLECTIFS A PARIS

Jusqu'à Louis XIII, les carrosses sont réservés aux personnes de la cour, aux femmes et aux vieillards. Ce privilège ne dure pas longtemps. Paris commence à reculer ses limites ; les courses deviennent longues et pénibles pour les personnes peu préparées à la marche.

C'est alors que naît une idée à laquelle chacun applaudit : celle de mettre des moyens de transport à la disposition du public. De nom-

breux services, entre Paris et la province, sont inaugurés.

La chaise à porteur découverte dite chaise à bras fut le premier mode de transport public adopté dans la capitale. Il est à itinéraire fixe.

C'est en 1644, alors que Louis XIV vient de monter sur le trône que paraît la calèche : légère et découverte, elle plaît à la reine qui s'en sert pour ses promenades. La vanité s'en mêle et c'est à celui qui paradera dans les rues en carrosse de luxe, exhibant ses armoiries et ses laquais en livrée.

L'emploi de voitures de luxe oblige la municipalité à donner aux rues une plus grande largeur, au fur et à mesure de leur réfection, et contraint les propriétaires à modifier les hôtels qu'ils élèvent, en élargissant les porches et en agrandissant les cours.

En 1645 un certain Nicolas Sauvage, venu d'Amiens, s'installe rue Saint-Martin dans une grande maison, l'hôtel Saint-Fiacre, et se met à louer des chevaux et des carrosses aux premiers venus. Les carrosses de louage prennent bientôt le nom de « fiacres ». Mais un arrêt du Parlement, en 1623, prouve qu'il existait déjà des carrosses de louage pour la ville et la banlieue. Naturellement, les fiacres connaissant un succès considérable, Sauvage va susciter des imitations.

# CARNET

## NOMINATIONS

Nous sommes heureux de saluer les nominations suivantes :

### Au 1<sup>er</sup> septembre 1974

- **Ingénieur chef de division de 1<sup>re</sup> catégorie :**  
M. Pichon (service du génie civil, nouvelles installations).
- **Ingénieur chef de division de 2<sup>e</sup> catégorie :**  
M. Pignon (service de l'entretien des bâtiments)  
M. Bailly (service de l'entretien des installations fixes électriques)  
M. Marquer (service des études du matériel roulant).

### Au 1<sup>er</sup> octobre 1974

- **Ingénieur en chef :**  
M. Besnier (service de l'approvisionnement) ingénieur en chef  
M. Bolgert (service de la gestion) adjoint de 1<sup>re</sup> catégorie
- **Ingénieur en chef adjoint de 1<sup>re</sup> catégorie :**  
M. Allain (service des travaux souterrains), ingénieur en chef adjoint de 2<sup>e</sup> catégorie.

- **Chef de service :**  
M. Coudert (service de la comptabilité centrale)  
M. Etave (service des études financières et du budget) chef de service adj.

- **Chef de division de 1<sup>re</sup> catégorie :**  
M. St-Michel (cabinet du conseil d'administration)

- **Chef de division de 2<sup>e</sup> catégorie :**  
Mlle Clomburger (service du contentieux)  
M. Jovet (direction du réseau routier)  
M. Thiellement (service de l'entretien des installations fixes électriques).

### Au 1<sup>er</sup> novembre 1974

- **Chef de division de 2<sup>e</sup> catégorie :**  
M. Bourgoin (service de l'entretien des installations fixes électriques)  
M. Rigolot (service du plan de transport et des lignes nouvelles).

### Au 1<sup>er</sup> décembre 1974

- **Chef de division de 2<sup>e</sup> catégorie :**  
M. Ferrière (service des travaux souterrains)  
M. Flamand (service des sous-stations)  
M. Villemer (service du mouvement).

## DÉPARTS A LA RETRAITE



Le 31 octobre marquait le départ à la retraite de M. Charles Bodrot (au centre), inspecteur principal HC au service RT. La réunion organisée en son honneur fut l'occasion, pour ses collègues et amis, de lui prodiguer félicitations et sympathie.

## SEPTEMBRE 1974

### ÉTUDES GÉNÉRALES

- **Direction G**  
M. BARIKOSKY André, ag. adm.  
**Service GO**  
M. GERTENER Bernard, ch. bur.  
Mme LEDU Anna, ch. sect. ple adm.

### PERSONNEL

- **Service PA**  
M. FRANCESCHI Antoine, C.S. pl. infir.  
Mme GREYS Germaine, ag. adm.  
M. JOLLIVET Pierre, O.P. pl.  
Mme LEGOFFIC Antoinette, C.S. ple infir.  
MM. LONGUEVILLE René, surv. étage  
MOULINS Roger, O.P.  
ROUGET Gaston, surv. resp. immeuble  
Mme THIBAUD Danièle, chef. sect. infir.  
**Service P/CA**  
Mme BOISSEL Marguerite, surv. rec. ple  
M. PRUNEYRE Raymond, insp. adj.

### SERVICES FINANCIERS

- **Service EC**  
MM. MAURY Pierre, ch. bur.  
PERNEY Jacques, ch. bur. pl.  
**Service EG**  
M. LE ROUX Jean-Louis, ch. bur. pl.

### SERVICES JURIDIQUES

### RÉSEAU FERRÉ

- **Direction F**  
Mme SECUNDINO Colette, ch. surv. intérim.  
**Service FE**  
M. BAYARD Pierre, conduct. pl.  
Mme BOISSÉE Marie, ch. stat.  
M. BOULESTEIX Jean, s. ch. ligne  
Mme CHEVALIER Yvonne, CSI surv. rec. ple  
MM. COP Maurice, conduct. SBT pl.  
COUPLÉT Georges, ch. manœuv.  
Mme DOUSSIN Lucienne, CSI surv. rec. ple  
M. ÉGUERRE Robert, conduct. ASBT pl.  
Mmes GARRIGUES Simone, CSI surv.  
GUILLE Lucienne, CSI surv. rec. ple  
GUIRAUD Jeanne, ag. cont.  
MM. GOASDUFF François, ch. surv. pl.  
HAROCH Émile, CSI-SRI  
JEANTAUD Pierre, ch. surv. pl.  
KHALIFAT Gilbert, ag. surv. gle pl.  
LALUE André, conduct. ASBT pl.  
LANDIE Albert, ch. surv. pl.  
LE BARBER Joseph, conduct. SBT pl.  
LE MEITOUR Marcel, ch. train pl.  
LOUCHARD Roger, surv. rec.  
LUBOZ Raymond, ag. contr.  
Mme LUCAS Paulette, CSI surv. rec. ple  
MM. MARTORELLA Edouard, ch. poste RER  
MEZ Henri, ing. ch. div.  
OLLIVIER Marcel, insp. adj.  
Mmes PFITIFAN Simone, surv. nle

- MM. RIALLIN Émile, s. ch. terminus pl.  
ROS-ESCOBAR Antoine, rec. pl.  
Mmes SAVARY Germaine, CSI surv. rec. ple  
TROTRY LATOUCHE Germaine, CSI surv. rec. ple  
MM. VALLEGEAS Pierre, ag. remplac. départ pl.  
VALLEIX André, CSI surv. rec. int.  
**Service FR**  
MM. ADRIEN René, OQ pl mont. visit.  
AUBRUN René, OQS pl mont.  
FARE Henri, OQS mont. visit.  
FONTANILLE Georges, OQS pl menuis.  
FRINTZ Gaby, OP sup.  
GARDET Alexandre, OQS pl mont. visit.  
GERBIER Ernest, OQS pl forgeron  
HUYGHE Herman, OQS pl soudeur  
NANCEL Bertrand, OP pl  
RODIER René, OQS pl élect. ajust.

### RÉSEAU ROUTIER

- **Service RM**  
MM. BERGERON Michel, mach. rec.  
BLANCHON Gaston, rec. bur. pl  
DELETTRES André, mach. rec. pl  
DEMOULIN Raymond, mach. rec. pl  
DUBOIS Armand, mach. rec. pl  
DUCOURTIEUX René, rec. pl  
GAULTIER André, ing. ch. div.  
GILBERT Paul, contr. pl.  
GUILLOIS Joseph, ch. sect. pl  
LESCAROUX André, CS pl  
PERROTTI Michel, mach.  
REGIS René, mach. rec. pl  
REXACH Antoine, mach. rec. pl  
RIGAUDT Marius, mach. rec. pl  
SANTONI Dominique, mach. rec. pl  
VAHÉ Arsène, mach. rec.  
VIDAL Paul, mach. rec. pl  
ZEGHBIB André, rec. pl  
**Service RT**  
MM. DEREY Roger, conduct. camion pl  
HERPE Emmanuel, conduct. camion pl  
JEANNEROT Marcel, OQS pl menuis. car. métal.  
MIAUX René, ch. sect. pl  
MIRAILLES Raymond, surv. stand. élab.  
PETIT Marcel, contrem.  
TARIS André, OQS pl méc. motoriste  
TONNELIER Gaston, contrem.  
**Service RA**  
MM. GRÉBERT André, surv. ch. élab.  
LE MAIRE André, OQS pl décolleteur  
LE MEHAUTE Jules, OQS pl élec.  
REUBEUZE Célestin, OQSP menuis.

### TRAVAUX NEUFS

- **Direction N**  
MM. BERTRAND Edmond, O.S.  
BORJA André, OQS reproduct. héliographe  
**Service NS1**  
M. MARGAUX Raymond, O.S. pl  
**Service NA**  
MM. BOISSEAU André, ing. ch. div.  
COZZOLINO Janvier, OP pl

### SERVICES TECHNIQUES

- **Service TF**  
MM. DONDINA Eugène, ing. ch. div.  
TURATA Albert, contrem.  
**Service TB**  
MM. CASSAGNE Joseph, OQS pl peintre  
DESGARDIN Jean, OQ pl serrurier  
LASNIER Roger, OQS plombier couv.  
MAZIERE Daniel, contrem.  
MULLER Raymond, contrem.

## OCTOBRE 1974

### PERSONNEL

- **Direction P**  
Mme GUYONEAUD Denise, empl. bur. ple  
**Service PA**  
MM. COSTA Antoine, ch. bur. adj.  
DUMONTEL Henri, OP pl  
JACQUET Maurice, garc. bur.  
Mme MAGADIEU Thérèse, OP ple  
**Service P/CA**  
Mme IZQUIERDO Francine, rec.  
M. PRESLE Jean, OP

### SERVICES JURIDIQUES

- **Service JC**  
M. REBY Roger, insp. adj.

### SERVICES D'APPROVISIONNEMENT

- **Service MM**  
M. ALÉJANDRO Gabriel, EQM pl

### RÉSEAU FERRÉ

- **Direction F**  
M. CLAIRE-EUGÉNIE Gérard, s. ch. poste RER  
**Service FE**  
M. AUGERY Raymond, conduct. ASBT pl  
Mmes BOITELLE Madeleine, CSI surv. rec. ple  
BUIVIN Marie, ch. équip. contr. ple  
CAPPÀ Henriette, CSI-SRI  
CATHÉLIN Yvonne, ch. équip. contr. ple  
CHAMPENOIS Jean-Claude, ch. train  
COTTRET Paul, conduct. SBT pl  
COURTÈTE Albert, ch. équip. contr. pl  
Mme DELAPLACE Laure, ch. équip. contr. ple  
MM. DUCAY Jean, conduct. SBT pl  
DUCHEZ Georges, conduct. ASBT pl  
ESNAULT Marcel, rec. pl  
FIGAROL Louis, conduct. SBT pl  
FOSSARD Roger, conduct. SBT pl  
Mme FOURNEAU Germaine, ch. équip.

- LACHAUD Louis, insp. pl  
LASSIRE Georges, s. ch. gare  
LEGRAND Jean, ag. contr. pl  
LEPELLEY Gabriel, ag. recet. pl  
ORETE Maurice, conduct. pl  
PILON René, conduct. SBT pl  
**Service FR**  
MM. GIRARD Roger, OQS pl ajust.  
GUERRA Claude, OQ ajust.  
LEBRAS Alfred, OQS pl peint.  
ROUSSEL Jean, contrem.

### RÉSEAU ROUTIER

- **Service RM**  
MM. AUDRAIN Roger, rec. pl  
BAZIN Victor, mach. rec. pl  
BERG Gérard, mach. rec. pl  
BERTRAND Pierre, contr. pl.  
BLOSEUR Jean, mach. rec.  
BRESSON Lucien, mach. rec. pl  
CHEVAL Armand, mach. rec. pl  
EVANO Émile, contr. pl.  
GASPARD Roland, rec. pl  
LAMASSE Roland, ARC. mach. rec.  
LENHARDT Marcel, mach. rec. pl  
MORNELLY Joseph, mach. rec. pl

- PLESSIER Robert, mach. rec. pl  
THAVEAU Louis, contr. pl.  
**Service RT**  
MM. BIANCONI Polydor, mach. rec.  
BODROT Charles, insp. pl.  
CHERRUAU Paul, OQ pl élec. ajust.  
MARSALA Victor, insp. pl  
MARTIN Charles, OP pl  
OUDEVILLE Marcel, insp. pl  
**Service RA**  
M. POENSIN Eugène, OQ pl bur. techn.

### TRAVAUX NEUFS

- **Direction N**  
M. PETIT André, OS  
**Service NE**  
M. LECHAT Pierre, ing. ch. div.

### SERVICES TECHNIQUES

- **Service TF**  
M. VALDES Joseph, OQS pl élec. mont.  
**Service TB**  
M. ARFEUILLE Henri, OQ pl maçon.

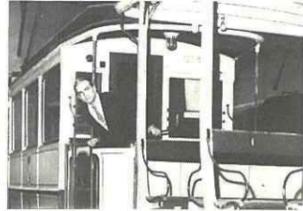


Photo BARINET

## DE L'IMPÉRIALE... AU RER

avec le développement très rapide de notre métro... qui fêtera l'été prochain son 75<sup>e</sup> anniversaire !

Cette longue épopée — fertile en inventions géniales... ou pittoresques —, personne ne pouvait mieux la relater que Jean Robert, dont on connaît la passion qu'il porte à tout ce qui touche à l'histoire des transports urbains, comme en témoignent ses efforts pour doter Paris d'un des musées les plus complets du monde en ce domaine.

Le Parisien de 1974 qui prend le métro ou l'autobus n'a généralement qu'une bien vague idée des étapes qu'il a fallu franchir pour aboutir aux transports d'aujourd'hui et de la somme d'efforts dépensée dans ce but par cinq ou six générations d'ingénieurs et de techniciens.

Et pourtant notre pays peut s'enorgueillir d'avoir joué un rôle essentiel dans l'histoire des transports publics urbains.

L'idée même en revient à Pascal, qui inaugure à Paris, en 1662, ses fameux « Carrosses à cinq sols » — hélas ! trop en avance sur leur époque... En 1825, Baudry exploite à Nantes les premiers omnibus ; en 1853, Loubat expérimente sur le Cours la Reine les premiers tramways à chevaux... Si les tramways à vapeur furent — comme les premières locomotives — d'abord construits en Angleterre, c'est entre Courbevoie et l'Étoile que fut essayé en 1876, le premier tramway fonctionnant à l'air comprimé. Vient enfin l'ère — toujours actuelle — de la traction électrique : pour la France elle s'ouvrira en 1888 avec l'essai d'un tramway à accumulateurs avenue de la Grande Armée, puis s'épanouira au début du siècle

Son nouveau livre : « Histoire des transports dans les villes de France »\*, retrace d'abord les grandes lignes du développement des modes de traction et des méthodes d'exploitation en fonction des progrès techniques et des transformations sociales. Il décrit ensuite, ville par ville, l'évolution des principaux réseaux urbains de notre pays ; pour Paris, le texte résume — avec des photos nouvelles — les précédents ouvrages du même auteur : « Les tramways parisiens » et « Notre métro », aujourd'hui épuisés.

Par la richesse et la rareté de sa documentation, ce livre satisfera les amateurs les plus exigeants. Mais il plaira aussi aux simples curieux, car la variété de l'illustration réunie fait accomplir au lecteur un véritable voyage à travers les villes de France... et les années...

**LE MUSÉE DES TRANSPORTS URBAINS, constitué en 1957, réunit une centaine de véhicules caractéristiques de l'histoire des transports : omnibus à chevaux, tramways, trolleybus, autobus... et même chemins de fer d'intérêt local.**

**Installé tout d'abord à Malakoff, il est en cours de réaménagement dans l'ancien dépôt de Saint-Mandé : sa réouverture au public est prévue pour le printemps 1974. A cette occasion, « RATP Informations » le présentera à ses lecteurs dans un de ses prochains numéros.**



Photo Musée AMTUIR

\* « Histoire des transports dans les villes de France » par Jean Robert, docteur ès sciences — un fort volume de format 21 x 27 — plus de 500 pages sur papier couché — 700 photos dont plusieurs en couleurs — 45 plans de réseaux — relié pleine toile sous jaquette en couleurs pelliculée.

### disponible :

- au rayon « librairie » de « La vie du rail », 11, rue de Milan 75440 PARIS CEDEX 09. Prix : 140 F — Franco : 150 F, règlement par chèque bancaire ou postal à joindre à la commande (CCP : Éditions NM 2518 — 74 PARIS)

# U.S. METRO TRANSPORTS

## BASKET-BALL

En 1896, le Pr. Naismith inventa un jeu à l'intention des jeunes gens de l'Y.M.C.A. (1) de Springfield (Massachusetts). Ce fut le basket-ball. Il connut une vogue immédiate et se répandit partout où l'Y.M.C.A. avait des filiales. Celle de la rue de Trévise, à Paris, fut ainsi dès 1898, le berceau du Basket français. La diffusion par le corps expéditionnaire américain, en 1918, puis par la Fédération des Patronages, en firent un grand sport populaire.

Extrêmement athlétique, se prêtant à une stratégie très poussée et permettant beaucoup de mouvement dans peu d'espace, et avec peu d'équipement, le basket, en salle ou en plein air, est le sport idéal pour toute société qui commence avec de petits moyens.

Le basket-ball enfin, qui peut également très bien être pratiqué par des femmes, est le sport qui groupe en France le plus d'adhérents après le football, le ski et le judo, plus de 200 000 licenciés à la Fédération Française de Basket.

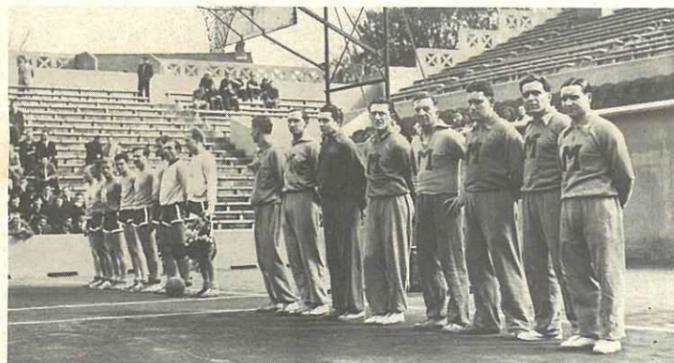
(1) Young Men Christian Association.

### A L'US MÉTRO

La section Basket de l'USMT date de 1928 tout comme le club lui-même et compte environ 125 adhérents. Quatre premières places au championnat de France, 1<sup>re</sup> division pour l'équipe masculine (1939, 42, 64, 65) et une victoire pour l'équipe féminine en 1947 qui l'emporte également au championnat fédéral de 2<sup>e</sup> division en 1965-66.

De nombreux licenciés parmi lesquels on a pu compter Roland Etienne (39 sélections), Henri Hell (25) et André Tartary (7) qui fut capitaine de l'équipe 1<sup>re</sup> jusqu'en 1957.

La salle de Choisy, où se déroulent les séances d'entraînement, possède un équipement moderne : revêtement synthétique, 4 très beaux vestiaires et 20 douches.



Une page glorieuse du passé : les vainqueurs du championnat de France de 1939 (de gauche à droite : Maedler, Etienne, Broutin, Hell, Laubin, Tartary, Goalard, Sabourdy).

### EN BREF

Responsables :  
M. M. Courtois : tél. 346-32-36  
Mme A. Vela : tél. 702-51-18

### ENTRAÎNEMENTS :

Lundi : 19 h — 21 h (corporatifs)  
Mardi : 18 h — 20 h (cadets juniors)  
20 h — 22 h (seniors)  
Mercredi : 14 h 30 — 17 h (école de basket)  
18 h — 20 h 30 (juniors, seniors femmes)  
Jeudi : 20 h — 22 h (seniors)  
entraîneurs : Mme Devaux (femmes) M. Parys (seniors hommes) M. Tartary (juniors garçons)

### INSTALLATIONS

Salle de Choisy  
23, av. de la Porte de Choisy  
tél. 588-22-70

### CLASSEMENT F.F.A. :

**Hommes** : en 1973, ils se sont classés 1<sup>ers</sup> de leur poule (Nationale III) et sont actuellement en Nationale II.

**Femmes** : elles sont 1<sup>es</sup> de leur poule en championnat régional.

## AUTRES RÉSULTATS



### ATHLÉTISME

M. Jarrot  
Tél. 1973

La section a enregistré au cours de l'intersaison un certain nombre d'adhésions de qualité, parmi lesquelles on relève notamment le nom de Christine Debourse, double recordwoman de France (saut en hauteur et pentathlon)... et chargée de mission (prospection du sport féminin) au Secrétariat d'État à la condition féminine : une tête et des jambes !



### ESCRIME

M. Stern  
Tél. 1968

Soldini a franchi avec succès les épreuves de pré-espérance et d'espérance au fleuret et à l'épée. Le voici maintenant qualifié pour l'omnium à ces deux armes.

Stern a participé en U.R.S.S. au Tournoi International du Lac Balaton où, dans un contexte très relevé (19 nations), il n'a été éliminé qu'en 16<sup>e</sup> de finale face à un redoutable soviétique.

A l'occasion de la rencontre internationale « cheminots » Hongrie-France — les 25 et 26 novembre à Szombately en Hongrie — l'équipe de France, qui comptait parmi ses quatre représentants deux sociétaires de l'U.S.-M.T. en la personne de Stern et Larher, a triomphé d'extrême justesse des réputés tireurs magyars. Subissant une défaite au fleuret mais l'emportant à l'épée, ce n'est en effet que par une seule touche d'avantage que les Français ont assuré leur victoire (115/114) au décompte final.



### FOOTBALL FSGT

M. Ronzel  
Tél. 8173

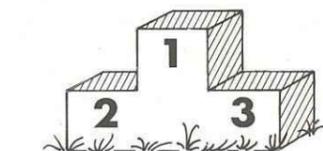
Avec un effectif comptant à ce jour 397 joueurs, dont 86 nouveaux adhérents, la section paraît bien armée pour s'engager avec quelque chance de succès dans les différentes épreuves inscrites au calendrier de la saison 74/75. Pas moins de 26 équipes sont d'ores et déjà engagées : 10 à Paris, 10 dans le Val-de-Marne, 3 en Seine-Saint-Denis et 3 dans les Hauts-de-Seine. La sélection a plutôt bien commencé puisqu'elle a remporté son premier match en coupe V.O. par 3 à 2.

### LUCIEN DUFOUR N'EST PLUS

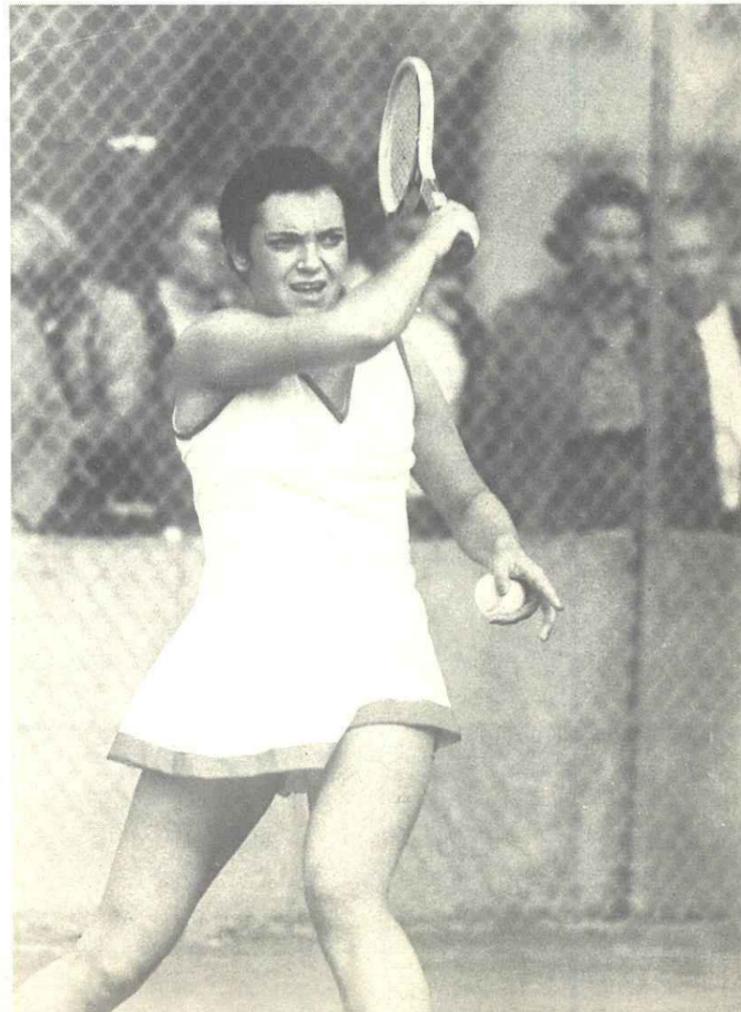
*C'est avec une vive émotion que nous est parvenue la nouvelle du décès de Lucien Dufour, ancien trésorier général adjoint de l'USMT et ancien dirigeant de la section football, dont chacun appréciait la gentillesse et le dévouement.*

*Les obsèques, auxquelles ont assisté le président de l'USMT et plusieurs membres du comité directeur, ont eu lieu le mardi 29 octobre à Saint-Piat (Eure-et-Loir).*

*Nous prions sa famille et ses nombreux amis de bien vouloir trouver ici l'expression de nos condoléances attristées.*



## SUR LE PODIUM



Nathalie FUCHS (tennis)

Elle a accompli une performance de tout premier ordre en remportant les Championnats Internationaux Open d'Espagne qui se sont disputés à Barcelone du 14 au 20 octobre 1974.

Après avoir affronté, à cette occasion, les meilleures étrangères d'Europe et d'Amérique du Sud, notre deuxième joueuse nationale a triomphé en finale de Miss Coles (n° 2 de Grande-Bretagne) améliorant ainsi un palmarès déjà éloquent où l'on compte notamment 11 titres de Championne de France en simple et en double, la Coupe Soisbault et la Coupe de l'Espérance.

### D. MÉNAGER, J.J. POINTIER, P. DUJARDIN et J.C. PIÉDANEL (aviron)

Aux Championnats de France « Juniors » de Cazaubon (Gers), ils remportent une victoire probante, en quatre sans barreur, devant le redoutable équipage d'Aix-les-Bains.

### Christian BOETSCH (lutte gréco-romaine)

Déjà Champion de France « juniors » et « seniors » de lutte gréco-romaine — catégorie des 82 kg — ce jeune (20 ans) et néanmoins solide espoir a confirmé ses grandes qualités en s'assurant la médaille de bronze des récents Championnats du Monde militaires à Rome.



### HOCKEY SUR GAZON

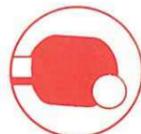
M. Paillard  
Tél. 1496

L'équipe 1<sup>ère</sup> masculine, qui dispute le Championnat de France en Nationale II, a fort bien débuté la saison et se situe en tête du classement avec Calais et Le Racing Club de France.

### LUTTE

La section lutte a ouvert le 6 novembre un centre d'initiation à la lutte (libre et gréco-romaine) à l'intention des jeunes de 7 à 14 ans.

Pour tous renseignements : M. DESCAMPS - Tél. : 90-15.



### TENNIS DE TABLE

M. Jarrot  
Tél. 1973

Les jeunes pongistes sont aussi à l'honneur et se distinguent dans le Championnat de l'Île-de-France par équipes où ils figurent en tête de leur poule.



### RUGBY

M. Bouresche  
Tél. 3366

Bons débuts également de nos jeunes rugbymen qui ont gagné toutes leurs premières rencontres dans les catégories « juniors » « cadets » et « minimes ».

Les « corpos » enfin, invaincus jusqu'à présent, laissent augurer d'une bonne saison; objectif avoué : la montée en division supérieure l'an prochain.

**ratp informations**

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

Ont aidé à la réalisation de ce numéro :  
P. Barbaudy — G. Gaillard — A. Kerguene — J. Kuentz — J. Igielnik —  
D. Langelier — A. Malglaive — J.M. Paumier — R. Souchaud.