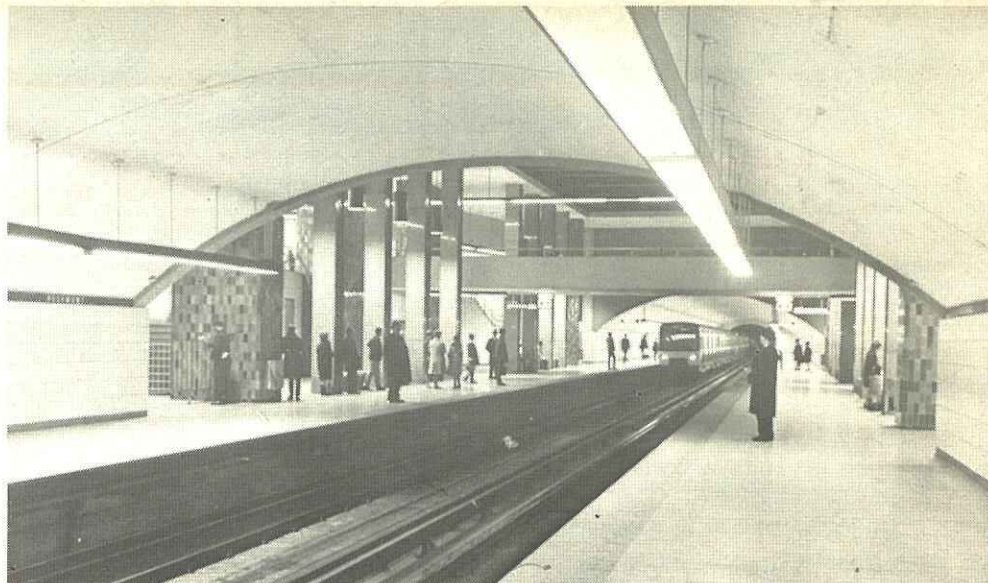




Cliché C.T.C.U.M.

La RATP a pu apporter son assistance à trois municipalités importantes d'Amérique pour la construction de leurs métros. En liaison avec les ingénieurs, les architectes et les entrepreneurs locaux, elle a permis à Montréal et à Mexico de posséder les plus beaux métros du monde actuellement en exploitation régulière et intensive. Le métro de Santiago sera, à n'en pas douter, une autre réussite à porter au crédit de la coopération entre la RATP et les autorités locales.

Répondant à un désir exprimé par de nombreux lecteurs et en complément de l'interview de M. Arasse, P. D. G. de SOFRETU, nous commençons dans ce numéro, la description de ces réseaux par la présentation du métro de Montréal.

(Voir notre dossier en page 8.)

en direct avec ...

Raymond Arasse

Notre journal poursuit calmement sa carrière. L'ambition de ses rédacteurs est de vous intéresser en vous faisant mieux connaître la Régie. Nous exposons des faits et nous cherchons à faire de notre Maison, une Maison de verre, non pour en souligner une quelconque fragilité, mais pour permettre de la connaître en pleine clarté.

L'abondance des matières nous oblige ce mois-ci à supprimer la rubrique du courrier des lecteurs mais nous avons tenu le plus grand compte des avis et conseils que nous avons reçus : ainsi apparaissent les rubriques Histoire et Métros à l'Etranger en particulier, la Musique étant reportée au prochain numéro.

Ce numéro est centré sur deux thèmes : d'abord la présentation des structures de la maison, avec les noms des responsables des directions et des services. Dans les numéros suivants nous expliquerons pour chacun d'eux quelle en est l'organisation et quelles en sont les fonctions. Nous répondons ainsi au vœu de nombreux correspondants qui souhaitent avoir tout savoir comment fonctionne la RATP.

Le second thème est celui de l'assistance technique à l'étranger. Nous avons interviewé le président de SOFRETU qui fait les études de transport et nous présentons un dossier sur le métro de Montréal.

Enfin, pour que notre publication ne soit pas trop austère, nous avons inauguré un dessin humoristique. Nous en reverrons le personnage central dans les prochains numéros.

Vos avis, vous le savez, sont les bienvenus et nous nous efforcerons d'en tenir le plus grand compte pour vous satisfaire toujours davantage.

Le Directeur de la Publication.

Né en 1912, marié, deux enfants.

Ancien élève de l'Ecole Normale Supérieure. Agrégé de l'Université.

1937-1942 : Professeur au lycée d'Alger.

1945-1947 : Chef du service de la documentation au secrétariat général pour la coordination des affaires économiques en Afrique du Nord.

1948-1949 : Commissaire aux Prix attaché au cabinet du Secrétaire d'Etat aux Affaires Economiques.

1950-1952 : Chargé de mission au cabinet du
Ministre des Travaux Publics puis
chef de cabinet du Président du
Conseil.

1953 : Inspecteur Général à la Direction
des Services Financiers de la
RATP.

1955-1956 : Conseiller technique au cabinet du
Ministre des Affaires étrangères.

1958-1960 : Directeur adjoint du cabinet du
Ministre des Finances.

1959 : Secrétaire Général de la RATP.
1967 : Président, Directeur Général de

1967 : Président Directeur Général de
SOFRETU.

Commandeur de la Légion d'honneur,
Croix de Guerre 39-45.



pagne d'un phénomène particulier qui a une influence déterminante sur le volume et sur la cadence des transports: les migrations alternantes engendrent des courants de trafic qui submergent la capacité des infrastructures. Les transports privés sont incapables de répondre à ces besoins de masse et leur propre extension les conduit à la paralysie. Seuls les transports en commun peuvent permettre de faire face à cette évolution, au moindre coût pour le voyageur et pour la collectivité, et dans les meilleures conditions de rapidité, de régularité, de sécurité et de confort. Ils posent donc, désormais, des problèmes majeurs pour la vie des cités sur le plan économique, sur le plan financier et sur le plan social.

La RATP est aux prises, tous les jours, avec tous ces problèmes. Depuis longtemps elle a été sollicitée par des pays étrangers pour leur apporter le concours de sa compétence et de son expérience. Mais son caractère de service public et la vocation régionale de son activité l'ont conduite à adopter une formule plus souple de coopération technique: passer par l'intermédiaire d'une filiale: SOFRETU.

Quelle est la signification exacte du mot
SOFRETU ?

SOFRETU signifie : Société Française d'Etudes et de Réalisations de Transports Urbains.

Quand et dans quelles conditions SO-FRETU a-t-elle été créée ?

SOFRETU a été créée en avril 1961 avec l'autorisation des ministères intéressés. Elle fait partie des 7 « **SOFRE** » : **SOFRE-MINE** pour les Charbonnages de France, **SOFRERAIL** pour la SNCF, **SOFRELEC** pour l'Electricité de France, **SOFREGAZ** pour Gaz de France, **SOFRECOM** pour les Télécommunications, **SOFREAVIA** pour l'Aviation, qui sont regroupées dans la Compagnie Française pour la Diffusion des Techniques. Sociétés parapubliques, les **SOFRE** ont notamment pour objet de faire connaître, d'implanter et de promouvoir les techniques françaises dans ce qu'elles ont de plus moderne.

En lisant le n° 2 de RATP Informations vous avez remarqué qu'un certain nombre de lecteurs s'intéressaient particulièrement aux réseaux de transport étrangers. Aussi, aujourd'hui, n'est-ce pas au Secrétaire Général de la RATP que je souhaite m'adresser, mais au Président Directeur Général de SOFRETU. Pourquoi SOFRETU ?

Essentiellement pour affirmer, sur le plan international, la présence intellectuelle et technique de la RATP dans un domaine aujourd'hui en pleine expansion et qui est fondamentalement le sien: celui du service public de transports urbains de voyageurs dont la croissance s'inscrit dans les faits, même dans les pays les plus riches et les plus attachés à la voiture individuelle, comme les Etats-Unis.

Dans le monde entier la concentration urbaine se développe depuis un siècle à un

sommaire

- | | |
|--------------|---|
| En page 2 | C'est son métier. Le temps des fêtes à Montréal. Votre ami du Québec. |
| En page 3 | Au rendez-vous de l'histoire. Flash RATP. Une boussardel dans le métro. |
| En pages 4-5 | Des services et des hommes. |
| En page 6 | Départs à la retraite. Vivent les Catherinettes ! - Clubs. |
| En page 7 | Sports. La parole aux lectrices. Les anciens combattants. |
| En page 8 | Dossier RATP : de Montréal à Santiago. |

c'est son métier

Sur 38 000 agents, le personnel de la Régie comprend environ 6 400 femmes travaillant tant dans les services d'exploitation que dans les services administratifs.

L'une d'elles, Mme Boucholzer, parle de son métier avec Alain Malglaive.



Cliché atelier photographique RATP

Vous êtes dessinatrice au service de l'aménagement des accès et stations des Travaux Neufs, le service NA. En quoi consiste votre travail ?

Au commencement de l'étude d'une station on part du plan du gros œuvre, on étudie le projet et on essaie alors de créer un aménagement ; il faut aménager tout ce qui concerne la station qui est livrée nue, les quais et les accès pour l'usager, les locaux pour le personnel et les locaux techniques. Si l'on s'aperçoit de certains défauts du gros œuvre, on peut toujours demander des changements, des adaptations en fonction des besoins des aménagements. Lors de la construction, il est possible de modifier pas mal de choses puisque le projet d'aménagement est étudié pendant la construction du gros œuvre.

La plupart du temps mon travail sur un projet consiste à faire du dessin d'exécution ; parfois, il arrive de faire un peu de décoration. Dans un plan d'aménagement de station, on est amené à étudier des façades de bureaux de billets par exemple ; c'est la partie décorative si l'on veut. Et puis parfois on va sur place. Pour la station « Miromesnil », je suis allée quelquefois à des conférences de chantier ou, lorsqu'il manque une cote sur un plan, je me déplace et je vais la relever sur place.

Quelle est votre formation professionnelle ?

J'ai passé le C.A.P. de dessinateur en mécanique générale à l'Ecole de Dessin de la rue Lignier, à Paris. Ensuite je suis entrée à la Régie en octobre 1966, directement au service des aménagements.

A quels projets avez-vous déjà travaillé ? Au début, c'était assez divers. J'ai eu « Kléber » et « Chaussée-d'Antin », mais cela nous a été retiré car ce fut donné à un décorateur de l'extérieur. Après, je me suis occupée de l'habillage des escaliers mécaniques en acier inoxydable pour le Métro urbain et le RER.

Pour les stations, je n'ai jamais travaillé pour le RER mais uniquement pour le Métro urbain.

J'ai travaillé sur l'aménagement de la nouvelle station « Miromesnil » de la ligne 13 pendant un an. Nous étions quatre à travailler sur ce projet du point de vue dessin pour les questions d'aménagement et de décoration. On a fait aussi les dossiers d'appel d'offres.

Sur quel projet travaillez-vous actuellement ?

Je travaille sur « Champs-Élysées - Clemenceau », sur le prolongement de la ligne 13. Les travaux de gros œuvre de la station viennent de commencer et je travaille déjà sur le projet d'aménagement depuis le mois de juin-juillet. Ce travail sur plan va demander un an comme pour « Miromesnil ».

(suite p. 6)

le temps des fêtes à Montréal

de notre correspondant à Montréal

Montréal s'éveille lentement à l'atmosphère des fêtes. Les grands magasins sont les premiers à donner le ton, aussitôt suivis de tous les autres sans exception. Les vitrines se font plus attrayantes que d'habitude, les décorations s'installent aux murs, aux colonnes et aux plafonds, et les marchandises spéciales aux présentations variées envahissent les comptoirs.

Novembre n'a pas encore cédé sa place au dernier mois de l'année, que le magasinage des fêtes est déjà commencé. Sans se presser, car au début on a bien le temps, les gens avisés contemplent, comparent et dressent des listes. Bientôt les foules envahiront la place, et pour trouver et dénicher ce que l'on cherche, il faudra des ruses d'Apache.

Décembre verra les foules encombrées de colis aux dimensions les plus diverses, s'engouffrer dans le métro et s'entasser dans les autobus. Les employés de bureau, aux heures de lunch, auront tout juste le temps de se précipiter vers les magasins et d'en revenir les bras chargés d'articles introuvables en temps ordinaire, et mis en vente à des prix défiant toute concurrence, en tout cas c'est la publicité qui le dit !

Pendant ce temps, à l'extérieur, la température a laissé tomber son paletot gris d'automne et a passé gaiement son manteau d'hiver. Sans égard pour les Montréalais qui se hâtent afin d'arriver aux fêtes en même temps que les autres, la neige, aidée d'un vent froid, tourbillonne en poudrière et s'amuse à bloquer les rues. Comme une écharpe légère, elle s'enroule, s'allonge et passe du toit d'un édifice à un autre. Les Montréalais que rien ne décourage enjambent les bancs de neige, et essoufflés, trébuchant vers l'autobus, ou arrêtant un taxi en maraude en servant contre eux leurs précieux colis. « La neige a neigé » a dit notre poète Emile Nelligan ! Même si ses effets ou ses résultats ne sont pas toujours poétiques, les fêtes sans neige seraient bien tristes.

Parmi tous les parcs qui sont décorés d'une façon toute spéciale, il faut citer le parc Lafontaine. La Ville offre aux visiteurs un spectacle vraiment féérique. Dans un décor merveilleux, on fait revivre les contes qui ont enchanté et qui enchantent encore la jeunesse.

Le quartier des affaires, situé dans le Vieux Montréal, est loin d'être oublié au temps des fêtes. La place d'Armes devient l'hiver un petit chef-d'œuvre. En face de la belle et historique église Notre-Dame, qui est elle-même illuminée, la place d'Armes est ornée de couronnes suspendues aux lampadaires, de sapins, de cônes translucides, d'ampoules électriques multicolores qui entourent le monument de Maisonneuve. Si la neige a oublié ses vents de tempête, et s'est faite gentille, elle aura garni d'hermine le rebord du chapeau du fondateur de la ville. A ses pieds, Lambert Closse, un héros de notre histoire, retient Pilote sa fidèle chienne qui flaire

l'ennemi, l'Iroquois de bronze qui se tapit dans la neige derrière le monument. Le spectacle vaudra le rouleau de film que vous aurez apporté. Du haut d'un gratte-ciel un chœur de chant remplit l'air du Vieux Montréal de Noël anciens toujours nouveaux. Avant que le jour baisse tout à fait, des pigeons, dans un grand déploiement d'ailes, encerclent le monument et les édifices de la place dans un dernier exercice avant d'aller se blottir, frileux, dans quelque niche que leur offre l'église tout près.

Un peu plus vers l'Est, au cœur même du Vieux Montréal, près de l'Hôtel de Ville et des Palais de Justice, se trouve la place Jacques-Cartier, où se tient l'été le marché aux fleurs. Dans les petites rues avoisinantes se sont installés les bons restaurants. C'est là, bien souvent, qu'on retrouve des groupes d'employés de bureau venus fêter la nouvelle année.

Montréal est une ville cosmopolite. Toutes les races et les traditions se côtoient. Chaque groupe ethnique a sa façon de célébrer. Les Canadiens français, entre leurs nombreuses réunions de familles, viennent aussi visiter les restaurants qui leur offrent des spécialités étrangères. Mais il faut bien reconnaître qu'au temps des fêtes, c'est la cuisine québécoise ou française qui a l'honneur de la saison. Aucun réveillon de Noël ne serait complet sans au moins une tourtière !

Le mois de janvier, toujours trop court, réunira les familles, multipliera les joyeuses réunions, fera se retrouver les amis et ajoutera de nouvelles connaissances aux anciens. A la fin, fatigués mais heureux, les Montréalais diront comme dans la chanson : « C'est comme ça qu'on s'passé dans le temps des fêtes... »

Françoise RODIER.

Service des Relations Publiques C.T.C.U.M.



Cliché C.T.C.U.M.

en direct avec...

Raymond Arasse

(Suite de la page 1)

En quoi consiste exactement l'intervention de SOFRETU ?

Une intervention complète de SOFRETU comporte quatre phases.

La première est une phase d'études générales qui, en fonction des plans d'urbanisme, portent sur les points suivants : trafic et circulation, besoins de transport public, choix des moyens appropriés : autobus, trolleybus, tramways, métro, tracés des lignes, économie et tarification.

La deuxième comporte une étude plus précise du système qui a été retenu. S'il s'agit du métro par exemple : souterrain, viaduc, niveau du sol, train porté ou suspendu, sur roues métalliques ou sur pneumatiques. Elle comporte également l'établissement des avant-projets de lignes et des projets d'exécution concernant les ouvrages, l'équipement des voies, des stations, l'alimentation en énergie électrique, la signalisation, la ventilation, les ateliers et, bien entendu, les spécifications du matériel roulant. En bref, elle va jusqu'à la rédaction des appels d'offres qui sont lancés à l'échelle internationale.

La troisième phase comporte le dépouillement des réponses, le choix des fournisseurs, la surveillance et le contrôle de la réalisation des travaux.

La quatrième, enfin, intéresse la rédaction des règlements généraux concernant la gestion des réseaux, les instructions professionnelles, la formation du personnel.

Je précise enfin que SOFRETU est conduite, de plus en plus, à apporter son assistance aux pays étrangers, pour les aider à construire eux-mêmes, matériels et équipements : c'est actuellement le cas pour Mexico et Santiago du Chili.

Quelles ont été, jusqu'à présent, les principales réalisations de SOFRETU ?

Depuis sa création, SOFRETU est intervenue dans quatre continents sur cinq.

En Afrique : au Maroc, étude d'un moyen de transport rapide pour la ville de Casablanca ; en République Arabe-Unie, contrat pour l'étude générale des transports et la réalisation du premier réseau de Métropolitain du grand Caire ; en Tunisie, assistance technique à la Régie des Transports de Tunis pour l'aménagement de dépôts d'autobus et de camions.

En Amérique : Montréal, Mexico et Santiago du Chili : je reviendrai, plus en détail, sur ces trois contrats. Aux Etats-Unis mêmes, accord avec la Southeastern Pennsylvania Transportation Authority pour l'établissement d'un plan de transport dans la ville de Philadelphie.

En Asie : en Turquie, modernisation du funiculaire d'Istanbul ; à Ankara, étude de modernisation et de réorganisation du réseau d'autobus et contrat pour la réalisation des études d'un premier réseau de métropolitain ; en Iran, contrat pour l'étude du plan de transport du grand Téhéran, et en Thaïlande, étude préliminaire pour la création d'un métro aérien à Bangkok.

En Europe enfin : en Belgique, convention de coopération technique pour l'étude et le contrôle de la fourniture des voitures de métro de Bruxelles ; en Espagne, études relatives à l'exploitation, à l'entretien du matériel, à l'organisation administrative et financière des transports publics à Barcelone et à Madrid ; en France — pour faire mentir le proverbe « nul n'est prophète en son pays » — SOFRETU intervient à Lyon, à Marseille et à Lille, comme conseil des Autorités responsables, pour les études et la réalisation des projets de métros. L'organisation des transports par cars des spectateurs aux Jeux Olympiques d'Hiver, à Grenoble, en 1968, lui a été confiée : les visiteurs étrangers, venus de plus de 50 nations, ont rendu hommage à l'excellence de ces transports assurés avec le concours des ingénieurs et du matériel

de la RATP ; au Portugal, étude de transport en commun pour la ville de Lisbonne.

Mais je voudrais insister sur les trois plus grandes réalisations de SOFRETU à l'étranger : Montréal, Mexico et Santiago du Chili.

Le contrat de Montréal avait été signé avec la municipalité de la ville en 1962 pour étudier et réaliser 3 lignes d'une longueur totale de 25 km, qui transportent aujourd'hui, annuellement, plus de 130 millions de voyageurs. Il s'agit d'un métro sur pneus, considéré par tous les experts comme l'un des plus modernes et des plus efficaces du monde. Le premier coup de pioche de ce métro avait été donné en mai 1962 ; les deux premières lignes, d'une longueur totale de 20 km ont été inaugurées en octobre 1966, la troisième ligne a été mise en service en mars 1967, peu avant l'ouverture de l'Exposition Mondiale. Le prix de revient total de ce réseau, qui est entièrement souterrain, a constitué à l'époque un record mondial de bas prix.

Pour Mexico, il s'agit d'une ville qui compte 7 millions d'habitants et dont la population augmente d'environ 3,5 % par an. La géologie est très peu favorable aux travaux souterrains : la capitale du Mexique est construite à l'altitude de 2 240 m, sur un sol gorgé d'eau, recouvrant un ancien lac et la ville subit fréquemment des secousses sismiques. Ces particularités ont longtemps laissé penser que jamais Mexico ne posséderait un métro souterrain. Le défi a été relevé et le contrat a été passé avec la ville de Mexico en 1967. Le premier coup de pioche a été donné le 19 juin. Deux ans plus tard, en juin 1969, un premier tronçon d'une longueur de 13 km était ouvert et l'ensemble, d'une longueur totale de 40 km, comportant 3 lignes, qui transporte actuellement plus de 330 millions de voyageurs par an, a été mis en service en novembre 1970. Il s'agit là — 40 km en 40 mois — d'un record mondial de rapidité dans la construction.

A Santiago du Chili, le contrat a été signé, en 1970, avec le ministère des Travaux Publics et des Transports pour la construction, l'équipement et la mise en service d'une première ligne de 15 km réalisable en deux tronçons : le premier tronçon, de 8 km environ, est actuellement en cours de construction. En mai 1972, un nouveau contrat d'engineering a été conclu pour une deuxième ligne longue de 11 km.

Pourriez-vous nous parler des perspectives d'avenir ?

Ces perspectives sont nombreuses ; mais si les unes sont relativement assurées, d'autres sont plus aléatoires. A Mexico, des négociations ont été entreprises dans la perspective de l'extension du réseau au cours des prochaines années : prolongement des lignes existantes, création de lignes nouvelles, au total plus de 50 km à construire et à équiper.

A Téhéran, dans le courant de l'année 1973, les pouvoirs publics iraniens prendront position sur les conclusions de notre étude. A Ankara, l'étude de métro peut aboutir à une réalisation.

A Casablanca, l'étude de transport, qui a été remise il y a quelques années, pourrait conduire à inscrire dans le prochain plan marocain, la construction d'une ligne de métro de 7 à 8 km de long.

A Istanbul, à Lisbonne, des pourparlers sont en cours. Au Brésil, il se peut que nous obtenions un contrat pour la mise en exploitation du métro de Sao Paulo et à Rio de Janeiro, il n'est pas exclu que nous soyons appelés comme Ingénieur Conseil pour la construction du métro, malgré une concurrence très vive.

Enfin nous avons répondu à des appels lancés de Caracas, de Bogota, d'Athènes et de Belgrade.

(Suite page 8.)

votre ami du Québec

Dans le cadre des relations d'amitié qui existent depuis plusieurs années entre le Métro de Montréal et la RATP, Promenade, le Journal des Employés de la Commission de Transport de Montréal et RATP Informations proposent aux enfants d'agents québécois et parisiens un échange de correspondance.

Si vous désirez avoir un correspondant à Montréal, il vous suffit de remplir le coupon ci-dessous et de le retourner dans une enveloppe, soit par le courrier intérieur, soit par la poste à :

RATP Informations, service des relations extérieures, 53 ter, quai des Grands-Augustins, 75271 Paris Cedex 06.

remplir en majuscules	
Nom	
Prénom	
Adresse	
Age	Niveau scolaire
Loisirs préférés	
Emploi du père ou de la mère à la RATP	

découper suivant le pointillé

au rendez-vous de l'histoire

paris et ses transports



Transformé par le travail de l'homme et d'ailleurs dérobé à notre vue par de multiples constructions, le site parisien que nous connaissons est bien différent de celui que la tribu gauloise des Parisii (de la « nation » des Lingons) occupa vers le troisième siècle avant Jésus-Christ. La Seine était au centre du paysage, mais deux fois plus large qu'à l'heure actuelle : lente, majestueuse, elle se prêtait admirablement à la navigation et baignait, dans son cours, un chapelet d'îles à fleur d'eau qui facilitaient son passage. Sur la rive droite, les collines boisées et giboyeuses de Chaillot, Montmartre, Belleville, au-delà desquelles s'étendaient les magnifiques forêts de Rouvray (Boulogne) et de Vincennes, formaient une chaîne protectrice d'une belle ampleur, coupée seulement par les cols de Monceau et de La Chapelle.

Au pied des collines de Montmartre et de Belleville, un mince ruisseau, le Ménéilmontant, témoignait de l'ancien lit de la Seine disparu peu à peu et remplacé par le lit actuel que le vif du courant avait creusé à l'occasion de grandes crues.

Du Ménéilmontant à la Seine, une vaste plaine marécageuse, couverte de roseaux et de joncs, (qui a donné son nom à un quartier de Paris, le Marais), séparait les deux lits. Sur la rive gauche enfin, se dressait la haute colline de Sainte-Geneviève qui se déroulait en pente douce vers la Plaine de Grenelle et dominait, à l'est, la jolie rivière de la Bièvre.

Dans ce décor de terres fertiles, de prairies et de bois, les cheminement des hommes vont s'inscrire sous forme de pistes qui convergent en un même point où le passage du fleuve est le plus favorable : l'île de la Cité. L'une de ces pistes, plus affirmée que les autres, les reçoit toutes avant de franchir la Seine. Son tracé rectiligne va du Col de La Chapelle au sommet de la colline Sainte-Geneviève et sa continuité est assurée par deux passerelles en bois établies au droit de l'île, sur le grand bras et le petit bras de la Seine, d'où les noms de Grand Pont (actuel pont Notre-Dame) et de Petit Pont (qui subsiste encore sous cette dénomination) que leur donnera l'histoire. C'est l'origine du grand axe nord-sud de Paris, les rues Saint-Martin et Saint-Jacques, qui servira d'épine dorsale au réseau des voies de la capitale.

Les Parisii qui se sont installés sur ces lieux sont de paisibles bateliers qui se nourrissent des produits de la pêche et de la chasse et utilisent la Seine pour commercer avec leurs puissants voisins : Senones, Carnutes, Meldi... Habituellement, ils vivent dans des chaumières dispersées dans la campagne. Mais une attaque ennemie est toujours à craindre. Les Parisii ayant reconnu la valeur stratégique de la plus vaste des îles de la Seine, l'actuelle île de la Cité, y situent leur modeste capitale où ils pourront se réfugier en cas d'alerte. C'est la naissance de Lutèce, nom celtique signifiant habitation au milieu des eaux.

Les Parisii, en choisissant l'île de la Cité pour y implanter cette bourgade, formée de simples huttes de paille, n'obéissaient qu'à de simples considérations locales. Ils étaient loin de se rendre compte que leur petit refuge était inscrit dans un vaste ensemble géographique où il conservait par prédestination, ont pu dire certains géographes, sa prééminence économique et stratégique. En effet, la Seine était placée au point de confluence d'un remarquable réseau de voies navigables, et la piste majeure des rues Saint-Martin et Saint-Jacques appartenait à la grande voie naturelle, reliant les plaines du nord de la France à celles du sud, par où se déverseront les grandes poussées migratrices. Toutefois cette admirable position géographique devait être consacrée par l'histoire. Ainsi que l'a écrit André George : « le fleuve eût pu continuer de couler libre et sans rien porter. La voie eût pu n'être pas fréquentée du négoce, des services de l'Etat ou de la dévotion des pèlerins. Œuvre d'homme avant tout ».

Quoi qu'il en soit, Lutèce entre dans l'histoire en l'an 53 lorsque Jules César y convoque les délégués gaulois. Un an plus tard, son lieutenant Labienus marche sur Lutèce avec quatre légions. Renforcés de nombreux effectifs accourus des cités voisines, les Parisii, commandés par Camulogène, s'opposent aux Romains dans la plaine entre Issy et Grenelle. Enveloppés par les forces de Labienus, les Gaulois sont écrasés et Camulogène périt dans le combat. A l'annonce de la défaite, les Parisii, restés dans Lutèce,

l'abandonnent après l'avoir incendiée. Paris a donné le nom de son premier défenseur à une rue du 15^e arrondissement située non loin du lieu où se heurtèrent Gaulois et Romains.

Alors commence la période gallo-romaine. Lutèce renaît de ses cendres. La paix romaine ouvre une ère florissante. Le commerce fluvial se développe et la corporation des bateliers (les Nautes) acquiert une influence prépondérante, comme en témoignent les vestiges découverts en 1711 sous le chœur de Notre-Dame et conservés au Musée de Cluny. Richesses et population affluent dans l'ancienne capitale des Parisii. L'île de la Cité s'avère incapable d'absorber les nouveaux habitants. Dans la première moitié du premier siècle après Jésus-Christ, Lutèce déborde sur la rive gauche. Une cité, à la romaine, avec des rues rectilignes se coupant à angles droits, se crée sur les flancs de la colline Sainte-Geneviève.

Au début du troisième siècle après Jésus-Christ la Lutèce romaine est à son apogée. Elle compte 20 000 habitants. C'est une ville ouverte, accueillante, où il fait bon vivre. Le futur empereur Julien l'Apostat y séjourne en 358, puis au cours de l'hiver 359-360. Il avait une prédilection pour sa « chère » Lutèce dont il a laissé une célèbre évocation dans son « Misopogon ». C'est d'ailleurs en 360, l'année où Julien, préfet des Gaules, est proclamé empereur par ses soldats, que les Parisii donnent le nom de Paris à leur petite ville.

J. I.
(à suivre)

flash ratp

quoi de neuf dans le métro ?

2 novembre 1972 :

Mise en service au terminus Nation de la ligne de métro n° 2 d'une machine prototype donnant automatiquement les départs selon l'horaire prévu.

1^{er} décembre :

Dix-sept distributeurs de titres de transport à codage magnétique sont mis à la disposition des voyageurs dans les trois stations du prolongement de la ligne n° 8 à Maisons-Alfort.

11 décembre :

Liaison par téléphone haute-fréquence entre les trains de la ligne 14 « Invalides - Porte de Vanves » et le PCC de Bourdon. Un même équipement est mis en service fin décembre sur les trains de la ligne 7 bis « Louis-Blanc - Pré-Saint-Gervais ».

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

Octobre :

Quatre-vingt-dix-sept conférences ont été réunies sur place pour étudier des modifications d'itinéraires ou le déplacement de points d'arrêt. Il y en a eu 114 en novembre. Durant le dernier trimestre 1972, 18 lignes d'autobus ont subi d'importantes modifications de structure.

16 octobre :

Depuis cette date, 25 autobus assurent, les jours ouvrables, un service de navettes de 22 h 30 à la fin de service entre Nation et Charles-de-Gaulle-Etoile suivant l'itinéraire de la ligne de métro n° 6, son exploitation étant alors suspendue en raison des travaux de mise sur pneus.

14 novembre :

L'exploitation de la ligne SNCF d'Aulnay-sous-Bois étant interrompue en début de service entre la gare d'Aubervilliers et la gare du Nord, 45 autobus assurent deux services de navettes entre la gare d'Aubervilliers et la Porte de la Chapelle, et entre la gare d'Aulnay et la Porte de Pantin.

le point sur les travaux

2 octobre :

Fin des travaux de génie civil de la station Miromesnil sur le prolongement vers le sud

6 octobre :

Exécution de deux puits de recherches et d'essais à Saint-Denis en vue du prolongement vers le nord de la ligne de métro n° 13 entre Carrefour Pleyel et Saint-Denis (Porte de Paris).

27 octobre :

Début des travaux de terrassement et de génie civil de la station Châtelet du Métro régional.

20 novembre :

Fin des travaux et ouverture du restaurant d'entreprise de l'ensemble immobilier du Point du Jour.

1^{er} décembre :

Exécution de puits de reconnaissance en vue du prolongement de la ligne de Sceaux à Châtelet.

réalisations en cours

Automatisation du contrôle et de la distribution des titres de transport dans le Métro urbain.

Mars 1971 - Juin 1973 :

Mise en place de 1 620 passages de contrôle d'entrée équipés de composteurs-oblitérateurs. Fin décembre 1972, 744 appareils sont en service dans 173 stations.

1974 :

Installation de 350 distributeurs de titres de transport à codage magnétique à l'usage des agents-receveurs. Des lecteurs de billets magnétiques seront incorporés dans les passages de contrôle déjà en place, les composteurs-oblitérateurs étant alors rétrogradés au réseau routier afin de terminer l'équipement de tous les autobus.

Ultérieurement, mise en service d'appareils distributeurs très simples à l'usage des voyageurs.

les cérémonies du 11 novembre à la ratp

Le Président du Conseil d'Administration, le Directeur Général, les Associations et Groupements d'Anciens Combattants et Vic-

une boussardel dans le métro

Nicole Courcel, l'héroïne du feuilleton télévisé « La Famille Boussardel » avait bien du mal à voyager incognito dans le Métro Express le 3 octobre dernier. Pour les besoins du nouveau film de Jean Larriaga « Un officier de police sans importance », l'actrice tournait une scène à la station Nation du RER puis montait dans un train de la ligne de Boissy-Saint-Léger.

Le film, en cours de préparation, a une distribution particulièrement brillante puisqu'on y relève en particulier, outre le nom de Nicole Courcel, ceux de Robert Hossein, Raymond Pellegrin, Charles Denner, Daniel Gélin, Marc Porel.

Signalons qu'il ne s'agit pas là d'un fait sans précédent, car les stations de métro offrent un aspect si typique de Paris que de nombreux cinéastes, et notamment les plus grands, y ont volontiers situé des séquences de leurs films. Le Métro, décor de cinéma, un rôle de plus dans la vie des Parisiens.



Monument aux Morts des Grands-Augustins.
Des cérémonies ont également été organisées à la station Richelieu-Drouot et à l'Ecole d'Apprentissage.

le livre d'or de la ratp

25, 27 et 30 octobre :

Une délégation de 11 ingénieurs du ministère des Communications de la Chine Populaire visite les lignes 1, 3 et 7 du Métro urbain, la ligne de Saint-Germain-en-Laye, les PCC de Bourdon et de Vincennes ainsi qu'un chantier du Métro régional.

30 octobre :

Une trentaine de membres de l'Institut de Recherche sur les Transports de l'Université Carnegie-Mellon de Pittsburgh (U.S.A.) visitent les lignes 1 et 4 du Métro urbain et la ligne de Saint-Germain-en-Laye.

17 novembre :

Cinq ingénieurs du ministère des Transports de l'U.R.S.S. s'informent des techniques modernes d'exploitation appliquées sur les réseaux de la RATP.

27 novembre :

Au terme d'une visite dans l'est parisien, le Premier ministre, Pierre Messmer, emprunte le Métro régional entre Nogent et Vincennes.

14 décembre :

Le Premier ministre prend le Métro d'Invalides à Porte de Vanves au début d'une visite dans le sud parisien. Au cours de ce voyage, M. Belin, Président de la RATP, et M. Giraudet, Directeur général, exposent en particulier à M. Messmer les étapes de la jonction, en cours de réalisation, des lignes 13 et 14 entre Saint-Lazare et Invalides, ainsi que le projet de prolongement de la ligne 13 à Saint-Denis, puis à Stains, et de l'actuelle ligne 14 à Vanves, à Malakoff, puis à Vélizy.

présence de la ratp

A Gennevilliers :

Stand d'information RATP sur les services qu'elle offre dans le secteur, dans le cadre

Au Pecq :

Dans une exposition consacrée à la ligne de Saint-Germain, la RATP présente des documents et donne des informations sur le Métro régional.

un anniversaire

Il y a 60 ans, la ligne de métro n° 12 traversait pour la première fois la Butte-Montmartre de Pigalle à Jules Joffrin. Cet anniversaire a été joyeusement fêté, fanfare du Vieux Montmartre en tête, le samedi 2 décembre, par la Commune Libre. A l'issue d'une réception donnée en la mairie du XVIII^e par Mme Antoinette Binoche, le poète des mers, Bernard Salmon, retraça ces soixante années de Métro à travers la Butte et donna rendez-vous à tous les participants, dans quarante ans, pour le Centenaire de la ligne.

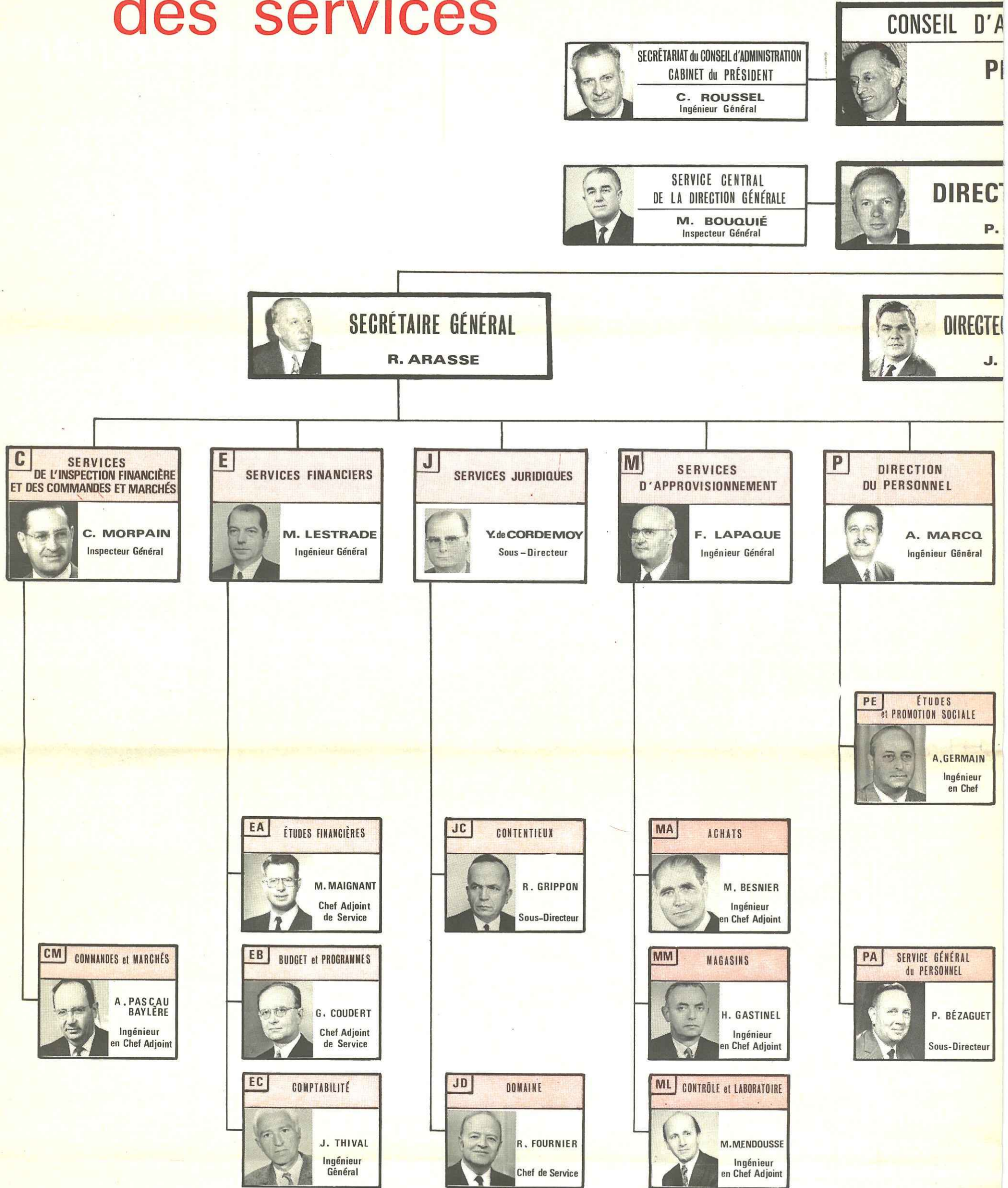
propos officiels

Dans une conférence donnée le 14 novembre, M. Maurice Doublet, Préfet de la Région Parisienne, examine le problème de la circulation et des transports publics dans notre agglomération : « la priorité aux transports en commun ne doit plus être constamment affirmée et constamment reniée ». Il propose un « plan global » comportant entre autres mesures le remodelage du réseau routier, la priorité aux autobus dans la circulation et la mise en œuvre rapide de l'interconnexion du Métro régional et de la SNCF.

M. Pierre Messmer, Premier ministre, annonce, le 27 novembre, à l'issue de sa visite dans l'est parisien, que la réalisation de la branche de la Vallée-de-la-Marne du Métro régional sera accélérée, la partie centrale entre Auber et Nation devant normalement être terminée en 1977.

Le 14 décembre, au terme d'une visite dans la banlieue sud de Paris, le Premier ministre exprime à nouveau le désir que soit donnée dans la Région Parisienne une

des services



Cet organigramme montre exclusivement la structure des directions et services existants, et indique le nom de ceux qui en ont la responsabilité.

Dans les prochains numéros de RATP Informations nous aurons l'occasion de donner pour chacune de ces fonctions des précisions sur les attributions, les réalisations et les hommes qui s'y consacrent.

et des hommes

MINISTRATION

ÉSIDENT

BELIN

RELATIONS
EXTÉRIEURESM. LINON
Sous-Directeur

UR GÉNÉRAL

RAUDET

CONSEILLER
SCIENTIFIQUE et TECHNIQUEP. PATIN
Directeur

GÉNÉRAL ADJOINT

SCHAMPS



DIRECTEUR GÉNÉRAL ADJOINT

DIRECTEUR DU RÉSEAU FERRÉ
G. DEROUG DIRECTION
DES ÉTUDES GÉNÉRALESL. GUIEYSSE
DirecteurN DIRECTION
DES TRAVAUX NEUFSL. LUPIAC
Ingénieur GénéralT DIRECTION
DES SERVICES TECHNIQUESH. BRUGADE
DirecteurR DIRECTION
DU RÉSEAU ROUTIERL. MEIZONNET
DirecteurF DIRECTION
DU RÉSEAU FERRÉAdjoint au Directeur
J. JULIEN
Ingénieur GénéralGE RECHERCHE OPÉRATIONNELLE
et CALCUL ÉCONOMIQUEM. BOURGOÏN
Ingénieur
Général

NT ÉTUDES

M. POITRINAL
MIRONNEAU
Ingénieur
en Chef

TT ÉTUDES

D. SUTTON
Ingénieur
en ChefRC SERVICE CENTRAL
de l'EXPLOITATIONJ. ÉTÉVÉ
Ingénieur
en Chef

FE EXPLOITATION

P. ESSIG
Ingénieur
en ChefGL PLAN de TRANSPORT
et LIGNES NOUVELLESM. ERNST
Ingénieur
Général

NS1 TRAVAUX SOUTERRAINS 1

J.F. BOUGARD
Ingénieur
en Chef AdjointTF ENTRETIEN
des INSTALLATIONS FIXES ÉLECTRIQUESR. GANIER
Ingénieur
en Chef

RM MOUVEMENT

R. PRADELLE
Ingénieur
en Chef

GC SERVICE COMMERCIAL

J. MOUZET
Ingénieur
en Chef

NS2 TRAVAUX SOUTERRAINS 2

G. ALLAIN
Ingénieur
en Chef Adjoint

TS SOUS-STATIONS

E. KRIER
Ingénieur
en Chef

RT MATÉRIEL ROULANT

Y. SAVARY
Ingénieur
Général

FC ÉTUDES de l'EXPLOITATION

P. GUERBER
Ingénieur
en Chef

GI INFORMATIQUE

J. BARRAUD
Ingénieur
en Chef

NB BÂTIMENTS

A. GARNIER
Ingénieur
en Chef Adjoint

TV VOIE

M. BAUZON
Ingénieur
en Chef

RA ATELIER CENTRAL

R. MAZET
Ingénieur
en Chef

FR MATÉRIEL ROULANT

P. FAUCHEUX
Ingénieur
GénéralGO ORGANISATION
et DOCUMENTATIONJ. LOUBIGNAC
Ingénieur
en Chef Adjoint

NA ACCÈS et STATIONS

M. BELIN
Ingénieur
en Chef AdjointTB ENTRETIEN des BÂTIMENTS
des ACCÈS et des OUVRAGES d'ARTR. BERNARD
Ingénieur
en Chef Adjoint

NE ÉQUIPEMENTS ÉLECTRIQUES

J. HANDELS-
MANN
Ingénieur
en Chef

départs à la retraite

1^{er} novembre 1972

ETUDES GENERALES Service GC

M. PIREYRE (41 ans de service), ch. bur. adj.

PERSONNEL Direction P

MM. BELOT (34 ans), ch. bur.
PRESLY (26 ans), garg. bur.

Service PA

MM. ABECASSIS (9 ans), agt. temporaire
BORREL (29 ans), ch. sur pl. adm.
DUAULT (29 ans), sur. étage

RESEAU FERRE Service FE

M. AUDEBERT (26 ans), conduct.
Mmes BEAUVALLET (26 ans), sur. rec. ple.
BOUILLAGUET (28 ans), sur. rec. ple.

M. BOULLEY (26 ans), ch. sur. pl.
Mmes CENT (29 ans), sur. rec. ple.
CHAPUT (35 ans), agt. calculateur
COTTARD (28 ans), sur. rec. ple.
MM. CROIZER (26 ans), ch. train pl.
HAINAUT (27 ans), ch. train pl.
HECK (32 ans), conduct.
LEDUC (32 ans), s/ch. gare
LEGRAS (27 ans), ch. train pl.
LOGERAI (26 ans), régulateur pl.

Mme SOTTEAU (26 ans), sur. rec. ple.

Service FR

MM. MAZUEL (36 ans), insp.
MONTIGNY (27 ans), ouvr. prof.
MULON (26 ans), ouvr. prof.
PUYZALINET (27 ans), ouvr. prof.

RESEAU ROUTIER Direction R

Mme LOCHESE (32 ans), agt. sténo

Service RC

M. LEBRAS (26 ans), agt. rempl. de contr. l.

Service RM

MM. BIGNON (35 ans), contr. l.
DOUVIER (23 ans), mach. rec. pl.
JOSSE (25 ans), rec. bur.
LAURENT (26 ans), mach. rec. pl.
PERCHERON (25 ans), rec. pl.

Service RT

M. PLAZANET (25 ans), lav. dépôt pl.

TRAVAUX NEUFS Direction N

M. DE FERRIERES DE SAUVEBEUF (7 ans), agt. contract.

SERVICES TECHNIQUES Service TV

MM. CLERY (26 ans), ouvr. qual. pl.
HELIOT (21 ans), ouvr. prof.
POMMET (43 ans), ch. bur. pl.
RIBIERE (26 ans), insp.

Service TB

MM. FRANÇOIS (40 ans), ing. ch. div.
HARROUET (27 ans), ouvr. qual.

1^{er} décembre 1972

INSPECTION FINANCIERE Service CM

M. RIMBOUD (34 ans de service), ch. bur.

SERVICES D'APPROVISIONNEMENT Service MM

MM. BENIZRI (10 ans) *, distri. pal.
GUINAULT (26 ans), ouvr. prof.

RESEAU FERRE Service FE

M. BLANGIS (27 ans), conduct.
Mme DESBLES (23 ans), facteur ple.

RESEAU ROUTIER Direction R

Mme BOUTEC (27 ans), agt. adm.

Service RM

MM. ARTIGALAS (26 ans), mach. rec.
BENOIT (35 ans), contr. l.
DAVID (35 ans), contr. l.
LELONG (11 ans) *, contr. l.
TIREL (35 ans), contr. l.

Service RT

M. MARI (9 ans) *, ouvr. qual. prof.

SERVICES TECHNIQUES Service TF

M. MAYOT (25 ans), contrem.

Service TS

M. CASTEJON (35 ans), contrem.

* Agent ayant effectué le début de sa carrière en Afrique du Nord.

vivent les catherinettes!



Cliché J. ROLLET

La souriante Yvette Lentini, portant un chapeau décoré d'un autobus, coiffe Sainte-Catherine entourée de ses amies du bureau des dactylos de la direction du Personnel.



Cliché J. ROLLET

La gracieuse Danièle Vechambre, « Dany » pour ses amies, coiffée d'un chapeau très Métro, fête la Sainte-Catherine avec les dactylos de la direction du Réseau Ferré.

clubs clubs clubs

● calendrier 1973 du groupement artistique « aurore »

A la demande de son président, M. J. Pinson, nous communiquons bien volontiers ci-dessous, le calendrier des spectacles donnés en 1973 par le groupement artistique de la RATP.

Les représentations ont lieu au Théâtre Municipal de Charenton, 107, rue de Paris (station de métro : Charenton-Ecoles).

Pour chaque spectacle la location est ouverte dès le lundi précédant la première représentation. Pour louer, vous pouvez soit écrire à « Aurore », groupement artistique RATP, 44, rue des Maraichers, 75020 Paris, soit téléphoner au 90 45 de 14 h 15 à 17 h 45 (du lundi au vendredi).

« ET TA SŒUR... »

Comédie en trois actes d'Alfred Gehri
Les dimanches 21 et 28 janvier 1973, 4 et 11 février 1973
à 15 heures.

« SI J'ETAIS ROI »

Opéra-comique en trois actes d'Alfred Adam
Les dimanches 25 février 1973, 4, 11, 18 et 25 mars 1973
à 15 heures.

● un concours photo sur le thème Paris la plus belle ville du monde

Le club de Saint-Fargeau, l'un des clubs photo de la RATP, nous signale qu'il organise un concours de diapositives couleurs, dont le sujet est Paris. Les concurrents doivent adresser leurs diapositives avant le 15 février 1973 à M. Minoli, animateur du club, 15, rue Pelleport 75020 Paris (téléphone intérieur : 66 42).

Pour mieux situer ce club, l'un des correspondants de RATP Informations a obtenu quelques renseignements.

C'est au mois d'avril 1971 qu'avec un autre collègue de travail de l'atelier de Saint-Fargeau, également passionné par la photo, M. Minoli a décidé de créer un club.

Tout profane adhérent au club est bien accueilli et il peut recevoir des cours sur les prises de vues, le développement et l'agrandissement de photos couleurs. Lors des séances de projection, il est également possible d'apprendre à réaliser la sonorisation.

Avec une centaine de clichés et de diapositives, le club a réalisé, en novembre 1971, une exposition qui a été primée par un jury extérieur au club. Le premier prix (notre photo) est l'œuvre de M. Fleuret, sélectionné parmi 100 autres concurrents.

Au printemps prochain il est question de faire une randonnée dans le parc de la Vanoise pour une sorte de safari photo.

Le club continue sur sa lancée et espérons que bientôt de nouveaux passionnés en matière de photographie pourront s'y associer.



Cliché atelier photographique RATP

M. Abecassis, agent temporaire, surveillant de ronde aux Grands-Augustins, est parti à la retraite. Le voici au cours d'une réunion amicale avec Mme Abecassis et ses collègues du service intérieur.

c'est son métier (Suite de la page 2.)

Au fur et à mesure de la réalisation des travaux d'aménagement d'une station, on a de petites modifications à faire sur les plans.

Après « Champs-Élysées », nous aurons peut-être « Invalides ». Pour « Miromesnil » et « Champs-Élysées », le travail d'aménagement et de décoration a été conçu, sans architecte extérieur, par le service des aménagements seul.

Quels sont les nouveaux moyens qui facilitent votre travail de dessinateur ?

Les « rapidos » ont remplacé les tire-lignes et même les « graphos », réservoirs d'encre sur lesquels on ajoute des plumes de différentes épaisseurs qu'il faut changer selon le travail. Les « rapidos », sortes de stylos avec des plumes de différents diamètres montées directement sur un réservoir, sont plus pratiques. On n'a plus à changer de plume.

On travaille sur calque. On dessine d'abord au crayon puis on repasse à l'encre. Au lieu de faire des hachures à la main, on a maintenant des appareils permettant de faire des hachures régulières, ou l'on utilise des feuilles de papier transparent autocollantes sur lesquelles il y a des hachures dessinées ou des trames que l'on découpe et que l'on colle. Cela fait gagner beaucoup de temps et c'est un travail très propre. Avec le même procédé, on utilise des « lettres transfert ». Ces lettres sont utilisées pour le « cartou-

che » d'un plan, c'est-à-dire la page de garde (ou de présentation) et les grosses écritures. Pour les chiffres et les cotes on utilise le « normographe », sorte de grille en matière plastique transparente, ou bien l'on écrit à main levée quand ce ne sont pas des ouvrages de présentation mais des plans de chantier par exemple. Tout est fait en noir et blanc ; on n'utilise pas de couleur à cause de la reproduction.

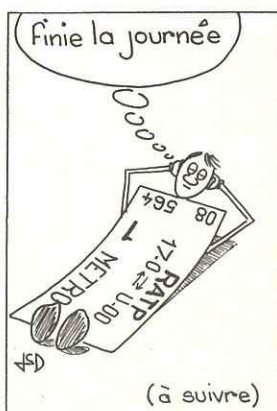
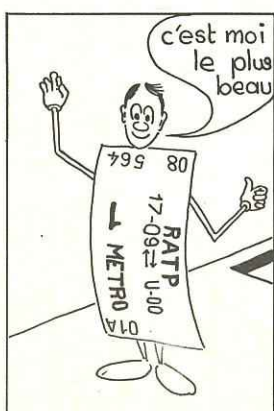
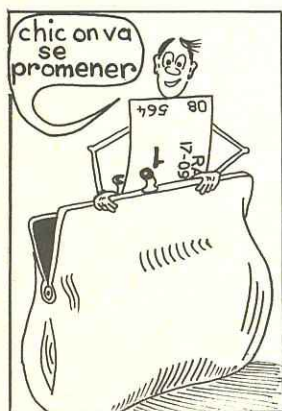
D'après vous, quelles sont les qualités requises par votre métier ?

La précision, la propreté, la netteté. Il faut aussi un peu de goût car, pour présenter un dessin, il faut que cela ait une certaine allure, même pour le dessin de bâtiment et d'aménagement.

Etre dessinateur, ce métier vous semble-t-il convenir à une femme ?

En sortant avec un C.A.P. de dessinateur, j'ai eu énormément de mal à trouver une place car personne ne voulait de femmes dans un bureau de dessin. Mais j'ai pu en trouver une à la RATP dans le secteur aménagement. A mon avis pourtant, le dessin convient très bien à une femme. Bien sûr, sur un chantier cela paraît surprenant à certaines personnes de voir une femme faire des relevés, mais pas à moi et j'avoue regretter de devoir toujours rester dans mon bureau.

La journée de tickson



(à suivre)

SPORTS SPORTS SPORTS • SPORTS SPORTS SPORTS

Le jeudi 26 octobre dernier, dans la salle des Conférences des Grands-Augustins, le colonel Marceau Crespin, Directeur National des Sports, a remis les insignes de Chevalier de la Légion d'honneur au Président Jean Loubignac qui depuis plus de quarante ans a porté haut les couleurs du club tant en qualité de joueur que de dirigeant.

Le Colonel Crespin rappela élogieusement les étapes de la vie sportive de Jean Loubignac. Malgré l'émotion visible qui l'étreignait, le Président de l'USMT remercia le gouvernement qui l'honorait et tous ses camarades dirigeants qui lui ont permis de mener à bien ses fonctions de Président.

A cette manifestation amicale qui réunit plus d'une centaine de personnes, on remarquait la présence du Président et du Directeur Général de la RATP, ainsi que celle de nombreux dirigeants du club.



Cliché atelier photographique RATP

USMT section amitié et nature

La section « Amitié et Nature » de l'USMT organise, le dimanche 25 février 1973, le 22^e Rallye Culturel de la F.S.G.T. dans Paris. Le but est d'instruire les participants par des recherches dans les livres pour répondre à un questionnaire objet d'une première partie, et lors d'une promenade agréable, constituant la seconde partie, de faire revivre une partie de l'histoire et de la vie de Paris.

Les inscriptions seront closes le 27 janvier 1973. Pour plus de détails, s'adresser au Secrétariat de l'USMT (Tél. : 206-88-10).

Léon Ruhaut, Contrôleur au Réseau Routier, Membre du Comité Directeur de l'USMT nous prie d'annoncer son mariage avec Madeleine Danielle Boulesteix.

Le mariage a eu lieu le 4 novembre 1972 à Aubervilliers. RATP Informations adresse ses vœux de bonheur au jeune couple.

la parole aux lectrices

Aujourd'hui nous vous proposons de faire un bouquet qui, pour une somme modique, constituera un ornement exceptionnel dans votre intérieur lors des grandes occasions. Notre conseillère beauté aborde cette fois-ci la deuxième partie du conseil beauté puis nous parle de son métier.

le bouquet des jours de fêtes



Cliché J. ROLLET

Lorsqu'on imagine un intérieur japonais, le goût du raffinement se dégage tel un parfum mystérieux et envoûtant. Les pièces sont très peu meublées et l'on sent pourtant un climat de confort et de sérénité. Y a-t-il un secret ? Il réside dans l'Ikebana, ou l'art de présenter les fleurs, de les « faire vivre ». La nature étant déifiée, l'art floral japonais conserve toujours un caractère sacré et un pouvoir évocateur. Il est donc pour nous très difficile de réaliser un bouquet à la façon japonaise, mais puisque nous sommes en période de fêtes, voici une composition florale facile à faire et qui enchantera vos invités.

Ce bouquet est composé de deux bottes de chrysanthèmes orange et fuschia, d'une botte de marguerites jaunes, de quatre ou cinq branches de laurier-tin (que vous pouvez remplacer par du houx). Les fleurs sont fixées sur un demi-pain « oasis », sorte de

Pour réaliser ce bouquet rond :

- Commencer par piquer le feuillage sur le dessus et sur les côtés du pain oasis au préalable bien mouillé et recouvert d'un papier d'aluminium pour l'empêcher de s'effriter.

- Cette opération exécutée, il ne vous reste plus qu'à piquer vos fleurs au milieu du feuillage, de manière à obtenir une composition étagée.

Si, de votre côté, vous avez des idées à ce sujet, n'hésitez pas à nous appeler.

conseil beauté

équilibrer sa peau

Il faut d'abord équilibrer une peau trop sèche ou trop grasse puis la nourrir, c'est-à-dire l'hydrater, la régénérer, la revitaliser, pour prévenir son vieillissement prématuré.

Une peau sèche est délicate, fragile, sujette aux dartres, à la couperose, hypersensible au froid, à la chaleur, elle se ride facilement. Cette peau demande à être soignée constamment et traitée en douceur.

Pour une peau jeune : crème nourrissante et régénératrice à base d'éléments naturels comme le concombre, les carottes...

Pour une peau moins jeune : crème hydratante, nourrissante, agit en coup de fouet, à base d'extraits placentaires, d'huile de requin.

Une peau grasse est résistante, très peu sensible, l'excès de sébum la rend souvent brillante et dilate les pores d'où points noirs, acnée ; les rides sont profondes.

Pour une peau jeune : crème astringente à base de fruits tels que fraise, pamplemousse.

Pour une peau moins jeune : crème qui raffermir et retend les tissus, astringente, à base de sérum de bœuf, d'hamamélis.

Une peau mixte est la juxtaposition d'une peau grasse et d'une peau sèche sur les différentes parties du visage.

Une peau normale est une peau équilibrée.

Pour toutes les peaux il est nécessaire de faire toutes les semaines un « masque traitant » qui nettoie en profondeur, débarrasse la peau des cellules mortes. Il « repasse » la peau, la régénère.

conseillère beauté

Vous avez des enfants d'âge scolaire et vous aimeriez reprendre un travail à mi-temps qui vous permette de poursuivre vos activités de maîtresse de maison :

- Vous organiserez votre travail en toute liberté,
- vous aurez une formation gratuite,
- vous ne ferez aucun démarchage ni de porte à porte, vous travaillerez uniquement sur rendez-vous.

Si l'esthétique vous intéresse, écrivez-moi.

les centres sportifs de l'USMT

Pour beaucoup d'entre nous, l'USMT c'est le parc des sports de la Croix de Berny avec ses terrains omnisports de plein air. Or, notre grand club dispose aussi dans la capitale de nombreuses installations spécialisées et modernes permettant la pratique du sport dans des conditions agréables.

Il est à remarquer, et seul le hasard en est la cause, que ces installations dont nous allons vous parler, se trouvent presque toutes dans le sud-est de Paris. Nous pouvons le regretter en pensant aux résidences de nos adhérents, réparties aux quatre points cardinaux de la capitale et de la banlieue.

Bien que cette répartition ne soit pas idéale, ces centres sportifs présentent tout de même un grand intérêt pour tous les agents ou les membres de leur famille désirant pratiquer le sport.

C'est pourquoi nous vous proposons de faire avec nous la visite de ces réalisations dont voici les adresses :

1^o Salles « Pascal », 18, rue Pascal, Paris-5^e : Tennis de table et Escrime.

2^o Salle des « Gobelins », 66, avenue des Gobelins, Paris 5^e : Judo.

Salle de « Choisy », 23, avenue de la Porte de Choisy, Paris 13^e : Basket.

3^o Stade Michel-Bizot, 77, avenue du Docteur Arnold-Netter, Paris 12^e : Boules, Pétanque, Haltérophilie, Lutte, Gymnastique.

4^o Salle des Poissonniers, 155, rue des Poissonniers, Paris 18^e : Tennis, Basket, Volley-Ball, Hand-Ball, Gymnastique, Culture Physique.

Salle de Reuilly, 16, boulevard de Reuilly, Paris 12^e : Tennis.

5^o Manège de Levallois, 24, rue Ernest-Cognac, 92300 Levallois-Perret : Equestrian.

6^o Stade de Joinville, 150, quai de Polangis, 94340 Joinville-le-Pont : Aviron.

Une salle de la rue Pascal



Cliché atelier photographique RATP

Pour tous renseignements concernant les sports pratiqués dans ces salles dirigées par des moniteurs ou professeurs comptant parmi les meilleurs de France, s'adresser au bureau de l'USMT, 159, boulevard de la Villette, Paris 10^e. P.T.T., tél. : 206-52-38, RATP poste 5968.

SALLES DE LA RUE PASCAL

Elles sont situées entre la rue Claude-Bernard et le boulevard du Port-Royal ; ces salles sont desservies par les stations de métro : « Censier-Daubenton » et « Gobelins », les autobus 27, 83 et 91.

L'une est réservée à l'escrime, l'autre au tennis de table. Elles font chacune 14 m x 10 m et le sous-sol est aménagé en vestiaires et douches pour hommes et dames.

Il est possible de pratiquer l'escrime les mardi, mercredi, vendredi et samedi ; le tennis de table les lundi, mardi, mercredi, jeudi et vendredi les autres jours étant réservés à la compétition.

SALLE DES GOBELINS

Située à cent mètres environ du métro « Place d'Italie » et de l'arrêt des autobus 27, 47, 67, 83, elle est réservée aux judokas.

Longue de 10 m et large de 8 m seulement, elle dispose d'un tapis de 7 m x 9 m permettant aux spécialistes du judo de se livrer à des évolutions multiples lors de l'entraînement.

Elle est équipée d'un double vestiaire et de douches.

Cette salle déjà trop petite en raison de l'essor actuel du judo permet la pratique de ce sport les lundi, mercredi, jeudi et vendredi, les autres jours étant réservés à la compétition.

Le Comité Directeur de l'USMT.
(à suivre)

Salle des Gobelins



les anciens combattants

Les groupements d'Anciens Combattants de la RATP nous ont demandé de porter à la connaissance de nos lecteurs la liste de leurs différentes associations.

Comité d'Entente
des Associations d'Anciens Combattants,
Résistants et Victimes de Guerre de la RATP.

159, boulevard de la Villette - 75010 - Paris
2^e étage - bureau 24 - tél. : 206-88-10
postes 59 24, 59 25 et 59 26 (permanence).

Président : Raymond Palay.

Secrétaire adjoint (permanent) : Roger Rehaut.

Associations groupées
au sein du Comité d'Entente :

— Groupement des Anciens Résistants
Président : Christian Caspar.

— Association des Anciens Combattants des
Forces Françaises Libres, de la 2^e Division
Blindée, du Corps Expéditionnaire
Français en Italie, de la 1^{re} Armée Française
(Rhin et Danube) et de l'Union
Française de la RATP
Président : Raymond Palay.

— Union des Veuves de Guerre et ascendants
de la RATP
Présidente : Mme L. Bouchet.

— Association Amicale des Mutilés, Prisonniers,
Déportés, Anciens Combattants
(affiliée à la Fédération des Fonctionnaires,
Agents et Ouvriers de l'Etat et des
Services Publics, A. C. et V. de G. -
F.A.F.A.C.)
Président : Claude Lhotellier.

— Les Médailleurs Militaires de la RATP
1603^e Section
Président : G. Schmitt.

— Association des Anciens Combattants et
Mutilés du Métro de Paris fondée en 1927
(affiliée à l'Union Fédérale des Anciens
Combattants)
Président : R. Rehaut.

— Association des Anciens d'Afrique du Nord
(Algérie - Maroc - Tunisie) de la RATP
Président : E. Boulay.

— Société Amicale des Anciens Militaires et
Mobilisés de la RATP
Président : R. Duval.

— Fédération Nationale des Combattants Vo-

Fédération des Groupements d'Anciens
Combattants et Victimes de Guerre
de la RATP

159, boulevard de la Villette - 75010 - Paris
Tél. : 206-88-10, postes 59 19 et 59 20.

Président : François Vergne.

Secrétaire général : Roger Armand.

Secrétaire adjoint : Pierre Vuarnoz.

Associations fédérées :

— Amicale Métro-Bus des Anciens Combattants,
Prisonniers de Guerre, Réfractaires,
Maquisards et Déportés du Travail
Président : Albert Hordé.

— Fédération Nationale des Anciens Combattants
en Algérie, Tunisie et Maroc
Président : André Huard.

— Association Républicaine des Anciens
Combattants et Victimes de Guerre
Président : Jacques Groult.

— Association Nationale des Anciens
Combattants de la Résistance
Président : François Vergne.

— Association Fraternelle des Déportés,
Internés et Familles de Disparus de la
RATP
Président : Claude Kermen.

— Association Amicale des Veuves, Orphelins,
Ascendants et Victimes de Guerre
du Chemin de Fer Métropolitain de Paris
Présidente : Lucie Maillard.

— Union Nationale des Mutilés, Réformés et
Anciens Combattants et Association Générale
des Mutilés de la Guerre Réunies
Président : Hugues Robert.

— Amicale des Anciens Combattants, Militaires
et Mobilisés
Président : Paul Crosmarie.

— Amicale des Anciens du Réseau C.D.M.
Section RATP
Président : Eugène Sauvage.

Les Combattants de la RATP

18, rue de Vézelay - 75008 - Paris

4^e étage - Tél. : 522-79-71.

Président : Charles Grossette.

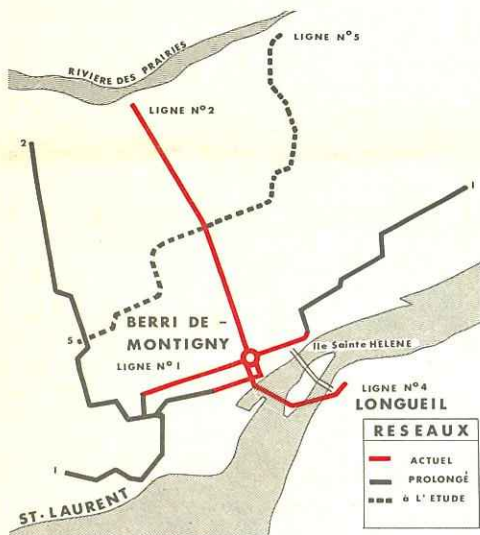
Vice-Président (permanent) : Gilbert Sedille.

L'Amicale des Anciens Marins de la RATP

34, rue Champignonnet - 75018 - Paris.

Tél. : 606-02-72.
Président : Georges Vassart poste : 51 72.

de Montréal à Santiago... ...en passant par Mexico aujourd'hui: le métro de Montréal



Le métro de Montréal vient de fêter son sixième anniversaire. C'est en effet le 17 octobre 1966, après un peu plus de quatre ans de travaux qu'étaient inaugurées les deux premières lignes du nouveau réseau dont la longueur totale est actuellement d'un peu plus de 25 km. La ligne n° 1 s'étend d'est en ouest sur 7 km, elle comporte dix stations. La ligne n° 2, de direction nord-sud, a une longueur de 13,8 km et compte quinze stations. Ces deux lignes sont en correspondance à la station Berri-de-Montigny qui constitue également le terminus de la troisième ligne (ligne 4), mise en service en 1967, pour desservir l'Exposition Universelle. Au sud de Berri-de-Montigny, la ligne traverse le Saint-Laurent pour atteindre l'île Sainte-Hélène, site de l'exposition, puis la ville de Longueuil située sur la rive sud du fleuve; elle a 4,8 km de long.

Pourquoi un métro ?

Pour les habitants de la métropole canadienne, le rectangle bleu comportant un cercle et une flèche blanche en son centre, est devenu un symbole familier, presque autant

que le mot *Métro* qui figure au bas de l'emblème. Pour les voyageurs, la flèche non seulement signale les accès du métro, mais leur permet de mieux se diriger en suivant son orientation vers le bas, vers le haut ou encore vers la droite ou la gauche. On la trouve partout dans le Métro. Cette flèche constitue d'ailleurs l'un des éléments de l'emblème de la *Commission de Transport de la Communauté Urbaine de Montréal* qui contrôle les transports publics (métro et autobus) de la métropole.

Si la ville de Montréal a choisi de construire un Métro, c'est que ses problèmes rappellent ceux des Parisiens : une grande ville de 2 millions d'habitants, implantée entre le Saint-Laurent au sud et la rivière des Prairies au nord. Le quartier des affaires situé aux abords du fleuve connaît une croissance considérable tandis que l'urbanisation se développe de façon massive dans la périphérie. Relier ce centre important aux zones d'habitation en échappant aux embarras d'une circulation toujours plus dense, c'est la solution qu'apporte le Métro de diverses façons : transport d'un plus grand nombre de voyageurs, régularité du service, gain de temps, accès plus facile aux édifices et magasins du centre ville. En somme un voyage plus facile et plus rapide et fait non négligeable lorsque l'on connaît les longs et rigoureux hivers canadiens, à l'abri des intempéries.

Construction

Dès avril 1961, le maire de Montréal, Jean Drapeau et le Président du Comité Exécutif*, Lucien Saulnier, étaient venus à Paris consulter la RATP. En mai 1962, la ville de Montréal et la Régie signaient un accord technique portant sur la construction, l'équipement, l'aménagement et le matériel roulant de l'ensemble du réseau de Métro. La ville de Montréal, initiatrice et propriétaire du Métro, en confia la réalisation à Lucien L'Allier, Ingénieur en Chef du Service des Travaux Publics, l'actuel Président-Directeur Général de la Commission de Transport de Montréal. Le service des Travaux Publics constitua un bureau du Métro auquel la RATP délégua un certain nombre de ses ingénieurs en tant que conseillers techniques. Le financement a été supporté en totalité par la ville de Montréal. La construction et l'équipement du Métro se sont élevés à 213 millions de dollars soit environ un milliard deux cent millions de nos francs.

* Conseil municipal.



Cliché C.T.C.U.M.

Entièrement souterrain, le Métro de Montréal a été construit pour plus des deux tiers dans le roc (calcaire ou schiste) à l'aide de méthodes de percement qui offraient le double avantage de ne pas déranger la circulation en surface et de permettre une certaine économie en évitant de déplacer les canalisations. Dans le centre et la partie sud de la ville, le tunnel a été construit en tranchée ouverte aux emplacements des stations et pour quelques parties isolées où le sol était instable.

Le tunnel à deux voies mesure 7,11 m de large et 4,96 m de haut au centre; il suit le tracé des rues et se situe généralement entre 12 m et 18 m sous la voie publique. Les voitures de métro étant équipées de pneumatiques, il a été possible de prévoir des rampes de 6 % et même 7 %, quelquefois plus, permettant en particulier de construire les stations plus près de la surface. Au nombre de 26, les stations du Métro font sa fierté. Chacune a son identité et diffère des autres par son aménagement, ses couleurs, ses décorations ou son éclairage. Toutes sont dotées de quais latéraux de 3,80 m de large et de 150 m de long; la distance moyenne entre stations est de 700 m.

Les stations comprennent en général trois niveaux : le niveau du sol où se trouvent les accès; dans de nombreuses stations, les accès débouchent directement dans les grands magasins permettant ainsi une meilleure intégration du Métro à la vie urbaine; une mezzanine où les voyageurs achètent leurs billets et choisissent leur direction; le niveau des quais. 123 escaliers mécaniques sont installés sur l'ensemble du réseau et toutes les stations disposent d'un système d'annonce au public.

Exploitation

Les 369 voitures du métro, équipées de pneumatiques, ont été réalisées par la firme Canadian Vickers. Les 40 trains de 9 voitures sont formés d'éléments de trois voitures comme sur le RER. La vitesse commerciale varie selon les lignes de 34 km/h à 52 km/h et la vitesse maximale atteint 80 km à l'heure. Légèrement plus larges et plus hautes que sur le réseau urbain de Paris, les voitures sont peintes en bleu vif avec une bande blanche sur le côté ainsi qu'à l'avant et à l'arrière. Chacune peut transporter 160 personnes dont 40 assises. Spécialement conçues pour Montréal, elles ont une élégance et un style propre

qui s'harmonisent parfaitement avec l'architecture des stations.

Sur les 6 000 employés que compte la Commission de Transport, 450 environ sont affectés au Métro; parmi eux, 250 conducteurs de trains. Chaque rame est sous la conduite de deux agents qui sont postés à chaque extrémité des trains, et qui sans changer de place, agissent alternativement comme conducteur et comme agent d'accompagnement pour chaque demi-voyage. Ils peuvent communiquer entre eux par téléphone ainsi qu'avec le Poste de Commande et de Contrôle Centralisés (PCC) au moyen d'un radiotéléphone. Ils peuvent aussi s'adresser aux voyageurs par des haut-parleurs installés dans toutes les voitures.

La vente et le contrôle des billets dans le Métro sont automatisés. 60 % des voyageurs utilisant pour leurs déplacements quotidiens le métro et l'autobus, ils peuvent se procurer des billets de correspondance valables sur les deux réseaux. Tous les billets, y compris ceux délivrés dans l'autobus, comportent un codage magnétique qui est lu par les tourniquets électroniques du métro.

Le métro en 1978 ?

Sur les 300 millions de voyageurs que la Commission transporte chaque année sur l'ensemble de ses réseaux, 130 millions utilisent actuellement le métro pour au moins une partie de leur trajet, soit 400 000 personnes par jour : la capacité actuelle des lignes est de 60 000 voyageurs à l'heure dans chaque direction. Mais le Métro de Montréal n'a pas l'intention de s'en tenir là : pour 1978 les projets, en cours de réalisation depuis plus d'un an, prévoient un réseau qui triplera le réseau existant, portant le nombre des stations à 79 et celui des voitures à 729.

Tout d'abord la ligne n° 1 sera prolongée à la fois à l'est et à l'ouest. La partie est sera mise en service dès 1976 pour desservir le stade où se dérouleront les prochains Jeux Olympiques. La ligne n° 2 sera prolongée vers le nord-ouest. Enfin, une nouvelle ligne (n° 5) de direction est-ouest, reliera les deux branches de la ligne n° 2. Un projet de prolongement de cette ligne vers Montréal nord est également à l'étude. C'est dire que l'on n'est pas près de chômer à Montréal; mais on sait que nos cousins du Québec ne manquent pas d'ardeur.

L. M.

la galerie d'art du métro de Montréal



Cliché C.T.C.U.M.

A Montréal, l'art, ordinairement confiné dans les musées, descend dans la rue, — ou plutôt sous la rue. A l'invitation de son maire, la ville de Montréal a voulu joindre l'utile à l'agréable en ménageant dans les stations de Métro des endroits propices à l'installation de décorations supplémentaires, afin de sensibiliser le plus grand nombre possible de citoyens à la culture, par des œuvres artistiques en tout genre.

Au moyen de peintures, de sculptures, de vitraux, de bas-reliefs, de tapisseries, de fresques, de céramiques, d'émaux sur acier ou de mosaïques..., il s'agit de raconter de façon visuelle, l'histoire et même la petite histoire de Montréal, en faisant appel au mécénat. En effet, c'est un don qui est fait à la population de Montréal, grâce à la collaboration d'un certain nombre d'entreprises privées ou d'organismes publics qui encouragent ainsi les artistes montréalais.

La station Champ-de-Mars (notre photo) a pu ainsi être ornée, grâce à une subvention du gouvernement du Québec, d'une grande verrière écran non figurative, en verre antique, œuvre de Marcelle Ferron, artiste montréalaise de renom. Située au rez-de-chaussée de la station, la verrière entoure la mezzanine et peut être admirée à la fois de l'extérieur et de l'intérieur. Elle est faite d'immenses éléments amovibles et indépendants les uns des autres; les couleurs dominantes sont le rouge, le jaune, le bleu, le mauve et le vert. Grâce à l'extrême mobilité du verre, cette œuvre constitue un jeu de couleurs en mouvement.

Une dizaine de stations actuellement décorées d'œuvres différentes, constitue la galerie d'art du Métro de Montréal.

ratp informations

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

en direct avec... R. Arasse (Suite de la page 2.)

Vous avez dit que certaines perspectives étaient aléatoires, il y a donc concurrence, gardez-vous confiance ?

Il est bien certain que, si la RATP et SOFRETU ont connu une période heureuse, car elles avaient été les premières dans le monde à saisir l'importance des problèmes de Transports Urbains, elles ont aujourd'hui beaucoup de disciples, c'est-à-dire beaucoup de concurrents : la concurrence, il ne faut pas se le cacher, va devenir très âpre. Les principaux pays que nous trouvons en face de nous sont par exemple : le Japon, l'Allemagne, la Grande-Bretagne, les États-Unis, et aussi l'Italie et l'Espagne. Mais nous gardons malgré tout une totale confiance dans les possibilités de notre action, car nous sommes probablement une des rares sociétés capables d'offrir une triple garantie :

- garantie de compétence d'abord ; SOFRETU n'est pas une société polyvalente qui construit un jour des barrages, le lendemain un système d'égouts et le surlendemain un réseau de pipe-line ou de canalisations téléphoniques; elle est une société rigoureusement spécialisée et elle dispose du concours total et exclusif d'ingénieurs hautement qualifiés, les ingénieurs de la RATP, que leurs responsabilités professionnelles mettent aux prises, jour et nuit, avec tous les problèmes propres au transport dans une grande capitale et dans sa région;
- garantie, ensuite, d'indépendance absolue car SOFRETU, qui n'est liée qu'à la RATP,

n'est liée aux intérêts d'aucune entreprise, d'aucun constructeur qu'il soit français ou étranger;

• garantie, enfin, de qualité et d'économie car elle engage la réputation d'un grand Service Public et, à ce titre, elle s'efforce de répondre aux exigences de ses clients en s'adaptant aux conditions locales et en mettant en œuvre les techniques les plus modernes et les plus éprouvées. Il faut croire qu'elle a réussi, puisque la ville de Montréal, par exemple, fait de nouveau appel à son concours pour l'extension de son réseau qui doit passer de 25 à 73 kilomètres. Il y a là une preuve incontestable de confiance qui fait honneur à ses techniciens.

Pour conclure, je dirai donc simplement mon espoir : SOFRETU continuera à servir la RATP et à servir le pays :

• à servir la RATP parce que chaque nouvelle étude, chaque nouvelle réalisation est une source d'enseignements pour les ingénieurs de la Régie dont l'image de marque s'affirme dans les plus grandes capitales étrangères;

• à servir le pays parce que, tout en permettant à l'industrie française de jouer ses chances dans la compétition internationale, elle montre que la France sait être à la pointe du progrès au service des hommes.

Une interview de Laurence Moachon.