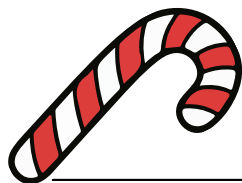




LE PIGEON REPORTER

Le journal des IVPéens par les IVPéens !

Comme un "avent" goût de Noël



“Des rédacteurs trop occupés
à manger des crêpes pour
faire leur boulot” - Le Figaro



“Vous avez pas un PCO
à faire ?” - Le Gorafi



Edito

Notre troisième parution classique ! Et oui, malgré le numéro spécial sur le forum à écrire, les campagnes BDE et surtout le PCO, nos rédacteurs se sont démenés pour sortir le journal à temps !

On retrouve certaines rubriques classiques comme le sport, les interviews de l'AIVP, la BD et l'Histoire. Ce numéro est aussi l'occasion de renouveler la formule avec le retour de Lysian In Paris, avec un article "tier list" beaucoup trop long sur le métro parisien et enfin avec un petit numéro sur les mobilités à l'étranger. De quoi vous faire voyager pendant ces (courtes) vacances des Noël.

Ce numéro était aussi l'occasion de revenir sur les campagnes BDE à travers les deux publicités de nos listeux dans ce journal... ainsi qu'un certain horoscope qui va rappeler de beaux souvenirs à notre BDE sur le départ.

Comme d'habitude, nous vous souhaitons une bonne lecture !

- Lysian Lemonnier

Pour nous envoyer vos articles ou être les premiers avertis à chaque sortie de numéro, n'hésitez pas à nous suivre sur Insta !



Sommaire

- 3 Vie étudiante : Les Actualités
- 6 Mouette : La RCM
- 12 Vie étudiante : La Mobilité
- 18 AIVP : La story d'un-e AIVPéen-ne
- 26 Transports : Les Fous du Métro
- 35 Lysian In Paris : Au Bonheur des Dames
- 41 Histoire : Les Révolutions Russes
- 46 Sport : La Reco'Sport
- 48 Jeux : Jeu de Noël
- 49 BD : Le Vote est dans la Crêpe
- 50 Concours : Photo de volatile
- 52 Horoscope : Défi Exploraliste

Pour consulter nos anciens articles ou accéder à divers informations sur l'asso, vous pouvez consulter notre site avec ce lien :



Les Actualités

Nehla ADJANE

PARCE QUE LE PCO EXISTE

En tant que journal des étudiants, nous nous devons de retracer les différents évènements organisés par les assos. Toutefois, le PCO existant, nous nous contenterons, à notre plus grand désarroi, d'un retour exhaustif des ces différents moments.

La coupe de l'X

En parallèle du Forum, des ivépéens ont eu le courage de représenter sportivement notre belle école, pour la toute première fois à la coupe de l'X. Notons tout de même qu'à l'exception de quelques disciplines, nous ne sommes pas allés très loin... Mais ce qui compte c'est de participer !

Merci le BDS ❤️

La soirée Halloween

La seconde soirée longue de l'année était particulièrement réussie, notamment grâce aux différents accessoires et décors, mais surtout grâce à l'investissement de tous les étudiants qui sont venu déguisés ! A l'origine nous voulions faire un classement des meilleurs déguisements, mais finalement nous avons conclu, en toute objectivité, que le scooby-gang était le meilleur déguisement groupé.

Merci le BDE ❤️

Le WEBDA

Cette année, c'est la belle ville de Turin, en Italie, qui fut mise à l'honneur. Apparemment c'était vraiment un incroyable voyage, mais bon... nos 2 reporters ont fait un black-out. Donc on va juste dire que c'était super.

Merci le BDA ❤️

Le concours d'éloquence

Après un harcèlement digne des plus grands commerciaux, le BDE a finalement réussi à donner à quelques étudiants le courage de monter sur scène pour débattre. Un concours ouvert à l'EIVP, l'ENSG et l'UGE, mais avec une organisation majoritairement ivépéenne, une participation financière majoritairement ivépéenne et des concurrents majoritairement ivépéens. Étonnamment, c'est un ivépéen qui a remporté le concours, mais nous ne nous abaisserons pas à de quelconques théories ma foi complotistes.

Merci le BDE ❤️



Le Buffet des régions

Objectivement, un évènement aux petits oignons, certes froids, mais bons quand même. Petites dédicaces aux cuistots qui ont fini morts de faim, mais légèrement, je dis bien légèrement éméchés. Nous ne dénonçons ni la Normandie et le trou normand qui s'est transformé en shots de calvados, ni la Bretagne et son unique bouteille de cidre.

Merci le BDE ❤️

Les campagnes BDE

Cette année, les 2 listes ont fait l'effort de nous offrir une campagne d'exception pour notre plus grand plaisir. En tant que reporters du très prestigieux journal de l'EIVP, nous nous sommes impliqués notamment en testant chaque jour, à chaque pause, un nombre que nous garderons secret de crêpes par liste.

Dans les mentions spéciales gustatives, nous tenons à remercier la Total'liste spies pour les burgers exquis du second week-end, même si nous leur recommandons de googler l'expression twix maison (qui n'a évidemment rien à voir avec ce qui nous a été servis). La polar'liste nous a par contre éblouie avec sa majestueuse pièce montée qui était toutefois accompagnée de 3 feuilles de salades en entrée, servies avec une sauce blanche dont nous ne demanderons pas la provenance au chef.

Félicitation à la Polar'list pour sa victoire, certes serrée mais méritée (ils avaient les meilleures crêpes et en tant que 2A, c'est tout ce qui importe). La Tota'liste spies n'est pas démeritante pour autant, nous n'oublierons pas le RC exceptionnel qu'ils nous ont servis.

Merci le BDE et les listeux ❤️

On a conscience qu'il y a eu d'autres événements après mais bon, on n'a pas le temps.

La RCM

Nehla ADJANE

Lysian LEMONNIER

LA 1ÈRE RÉGATE DE L'ANNÉE

Comme tous les ans, Cap'IVP, la plus ancienne asso de l'école, a proposé aux étudiants de participer à la RCM, une course de voile organisée à Marseille (et oui, à Paris aussi on sait naviguer).

Qu'est-ce que la RCM ?

La Régate Centrale Marseille est, comme son nom l'indique, une régaté (course de voile) organisée par Centrale Marseille dans les eaux de la ville. Comme chaque année, Cap'IVP a répondu présent en envoyant pas une mais deux équipes de d'ivpéens pour tenter de mettre des bâtons dans les voiles dans 14 autres concurrents. Cette régaté, s'étalant sur 3 jours, a permis aux ivpéens de se démarquer par leur vitesse d'apprentissage et leur capacité d'initiative : beaucoup d'étudiants des équipages ivpéens n'avaient jamais mis les pieds sur un voilier.

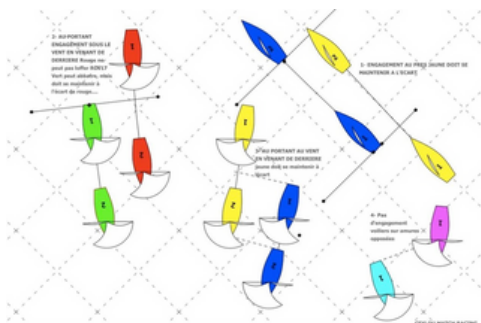
Qu'est-ce qu'une régaté ?

Une régaté est une course de voiliers. Chaque bateau est composé d'un équipage de 7 ou 8 membres dont un skipper (un ou une ancienne étudiante de l'EIVP ou de Centrale Marseille). La régaté s'étale sur 3 jours, où l'on reste de 9 à 17h sur le voilier. Plusieurs courses sont organisées chaque jour, avec des parcours adaptés à la météo.





En effet, le site de la course est en général composé d'une ligne d'arrivée, d'une bouée autour de laquelle on doit tourner et d'une ligne d'arrivée. Le choix de l'itinéraire à suivre est libre pour chaque équipage. Le chemin le plus court en termes de distance n'est pas forcément le plus rapide : selon le sens du vent, il peut être plus rapide de faire un détour. C'est pourquoi la connaissance du site est un véritable avantage et que nous à l'EIVP, on y va un peu avec tout le culot du monde !



Les voiliers sont identiques pour tous les équipages et fournis par les organisateurs, mais les différences d'états de chaque bateau peuvent créer des écarts conséquents de temps. C'est pourquoi on obtient chaque bateau avec un tirage au sort. Mais ces différences sont moindre face à la connaissance du terrain et le choix des itinéraires. On peut avoir des écarts de 10 voire 20 minutes entre le premier et le dernier bateau. Mais une course ratée n'est pas déterminante, chaque course donne des points à l'équipage qui permettront, ensuite, de déterminer le classement final.



Mais cela ne suffit pas, le plus important en voile reste la réussite des manœuvres et la collaboration entre les différents membres de l'équipage. A l'avant, le numéro 1 et le numéro 2 s'occupent de déployer une voile nommée le SPI. Au milieu, le piano doit organiser et gérer les différentes cordes mais aussi hisser les différentes voiles (c'était mon poste (Nehla) et je me suis cassée 2 ongles T-T). Ces 3 membres doivent être extrêmement bien coordonnés pour éviter de déchirer le SPI (ce qui serait terrible, à la fois pour le dynamisme de la course mais aussi et surtout pour la caution de Cap'TVP).

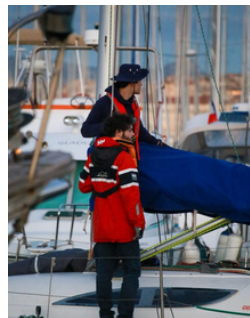


Mais le numéro 1 et le numéro 2 doivent aussi guider les 2 embraques dans leurs manœuvres. Ils doivent, ensemble, aiguiller la voile nommée le Génois, afin d'épouser au mieux le sens du vent. A l'arrière, le régleur contrôle la Grande Voile. Il suit les instructions du skipper qui lui détermine les itinéraires à suivre par le voilier. En appui, le numéro 3 assiste les différents postes et observe les différents vents pour envisager la meilleure stratégie de trajectoire avec le skipper.



A qui s'adresse la course ?

A tout le monde, même si tu n'es jamais monté sur un bateau de toute ta vie ! Cap'ivp souhaite à la fois faire découvrir la voile au plus grand nombre mais aussi de faire profiter les plus aguerris à l'exercice. Les 2 équipages ont d'ailleurs permis de laisser une équipe performer et une équipe apprivoiser le navire. Sur notre équipage, nous étions 6 à n'avoir jamais fait de voile jusqu'à la RCM !



La préparation pour la compétition

Nous faisons justement partie de ces étudiants, puisque nous ne connaissions même pas les termes propres aux voiliers, notamment liés aux cordages. Malgré tout, avec un peu de volonté, de capacité de mémorisation et grâce aux rencontres avec un des skippers avant la régates, nous avons été en mesure de nous métamorphoser en marins rapidement. C'est donc dans avec un état d'esprit combatif, bien qu'éprouvé par un lever à 4h du matin (suivi d'une course de 30 minutes pour attraper le RER A pour Lysian, fichus bus de nuit qui ne passent jamais), que nous nous sommes rendus à Marseille. Heureusement, nous avons pu profiter de la vue pendant nos quelques heures de train (tout le monde dormait et les photos seront sur assoeivp... merci IVPSHOT). Mais avant de faire la RCM, Cap'IVP avait prévu 2 jours pour visiter Marseille et prendre le temps de découvrir de nouveaux lieux et faire la rencontre de nouvelles personnes.





Instant Lysian in Marseille

Lors de ce séjour, nous pûmes donc apprécier de nouveaux endroits. D'abord la sympathique gare Saint-Charles, accompagnée de son escalier monumental (daté de 1927), qui semble démesuré comparé à la taille de gare. En effet, celle-ci est située sur une butte dont la vue dégagée nous permettait d'admirer la ville, et même d'apercevoir la mer. Nous pûmes ensuite visiter le 1er arrondissement de la ville : le vieux quartier historique Belsunce, puis le vieux port dont l'architecture évoquait un mélange Haussmannien et Méditerranéen et enfin le sublime quartier de l'opéra de Marseille. Evidemment, nous devons passer par la Canebière, immense avenue jonchée d'hôtels de luxe et de boutiques en tous genres. Je ne put m'empêcher de remarquer la plaque dédiée à Louis Barthou, assassiné sur cette rue (voir l'article d'Histoire du deuxième numéro). Le vendredi fut aussi l'occasion de poursuivre cette visite en effectuant une longue et quelque peu éprouvante randonnée dans les calanques, paysage exceptionnel qui semble se croiser montagne et mer. Une mer habituellement bleue comme le ciel, gavée de chaleur et de touristes, qui avait choisi ce jour-ci de se déchaîner et d'envoyer valser les quelques ivrognes qui osèrent y mettre les pieds. Pour se remettre de cette randonnée pleine de dénivelé, nous décidâmes, à notre retour, de visiter Notre-Dame de la Garde, la basilique dont la statue dorée surplombe et veille sur la ville. Il va sans dire que la vue là-haut était exceptionnelle.





La course

Évidemment, nous n'étions pas venu à Marseille en touristes, et nous n'avions pas oublié la raison de notre venue : la régata. Au sein de notre équipage, nous eûmes la chance d'être guidés par Thomas, ancien président de Cap'IVP et du BDE, de la promo 62. Les difficultés en mer furent grandes car si la théorie aidait, la pratique se révéla plus complexe. La séance d'entraînement qui précédait la première course nous fut, à tous, d'une grande utilité pour mieux saisir notre rôle sur ce voilier et pour établir les premières stratégies. Lors des courses, nous parvînmes même à obtenir de bons classements (8e place lors d'une course de 16 participants), ce qui ne nous empêcha malheureusement pas de finir avant-derniers. Heureusement, l'autre équipe, plus expérimentée, parvint à se hisser à la 7e place du classement final !



Nous eûmes malheureusement peu de chance avec le vent pendant les 3 jours de régata, nos voiles peinaient à se gonfler. L'expérience n'en était pas diminuée pour autant, nous réussissions parfois à atteindre de bonnes pointes de vitesse (on avait même l'impression de s'envoler au-dessus des vagues), tandis que d'autres fois, le vent était si faible que la compétition était mise en pause, nous permettant de nous baigner avec les autres équipages. En outre, la clémence de la météo nous permit d'apprécier la vue, avec la grandeur de l'île du Frioul et de la prison de Sarkozy d'un côté et avec la ville de Marseille de l'autre. La mer elle-même était d'une magnificence à couper le souffle. Mais la vue des couchers de soleil, lors des retours au port, était inégalable. Nous ne nous en lassions pas, et lors de la dernière journée, nous avions tous les 2 eu un petit pincement de cœur à l'idée de ne pas revoir ces paysages uniques avant notre prochaine sortie en mer. A peine un pied à terre que la nostalgie nous envahit malgré les quelques inconvénients d'une vie de marin. Petite dédicace au terrible mal de mer de la seconde journée qui avait paralysé les $\frac{3}{4}$ de notre équipage !



Le départ

Le départ de Marseille fut plus difficile que le départ de Paris, non pas parce qu'il avait fallu se lever aussi tôt qu'à l'aller, mais parce qu'il fallait dire au revoir à cette ville qui nous avait chaleureusement accueilli, sans même avoir eu assez de temps pour l'explorer un peu plus. On revenait de cette RCM sans médaille ou quelconque trophée, mais avec beaucoup de souvenirs dans la tête, dont vous pouvez peut-être saisir la beauté à la lecture de cet article et à la vue de ces quelques photos. Merci Cap'IVP !



La Mobilité

UNE EXPÉRIENCE INOUBLIABLE

Caroline Buquet

Vous vous demandez pourquoi partir en échange ?

L'EIVP, c'est cool. Les campagnes BDE, c'est bien sympa, mais entre nous... ce n'est pas forcément ce qu'on appelle ouvrir ses horizons... Et puis, valider des cours pris dans une langue étrangère, c'est la seule façon de rendre les Commissions pédagogiques vraiment fières de vous.

On vous prévient tout de suite : les candidatures tombent pile pendant les vacances de Noël. On n'a pas encore les dates officielles, mais l'année dernière, c'était jusqu'à la fin des vacances de Noël (préparez-vous !). Oui, pendant que vous mangez votre bûche. Oui, pendant que votre famille vous demande encore « et après l'EIVP, tu veux faire quoi ? ». Mais bon, l'esprit de Noël, c'est aussi le stress administratif.

Les voyages des IVPéens : ou comment découvrir le monde pendant que vos potes sont en TD

- Un spring break à Hawaï (oui, Hawaï... rien que ça).
- Un week-end au Laos, au Cambodge, au Vietnam ou en Malaisie — autrement dit : l'Asie du Sud-Est en mode playlist.
- Une balade improvisée à Chamonix, Annecy ou Zurich, histoire de rappeler que les montagnes existent vraiment en dehors des parcours de randonnées exposés sur Garmin.
- Une visite de Londres « pour un exposé », on y croit tous.
- Des week-ends dans les perles taïwanaises : Jiufen, Kaohsiung, Yilan, Tainan... et beaucoup de bubble tea.
- Un tour du Japon, parce que « c'est juste à côté ».
- L'Allemagne explorée grâce au Deutschlandticket : Köln, Aachen, Düsseldorf, Münster, Dortmund...
- Et même des détours sur le chemin retour à l'EIVP : Copenhague, Amsterdam, Hambourg, Bruxelles. (Oui, certains font un Erasmus, d'autres un Interrail, les IVPéens font les deux simultanément.)

Bref, l'échange, ce n'est pas seulement aller en cours à l'étranger. C'est surtout apprendre à géolocaliser vos camarades sur Insta.





Nos meilleurs conseils pour votre mobilité

- Le premier ennemi de l'échange : votre propre banque

Un jour, tout va bien. Le lendemain, votre carte est bloquée car vous avez osé acheter un sandwich à Prague. Votre banque, persuadée que vous êtes victime d'un kidnapping international, neutralise instantanément vos moyens de paiement.

Morale : prenez une solution de secours.

Autre morale : même si vous prévenez votre banque que vous êtes à l'étranger, elle oubliera.

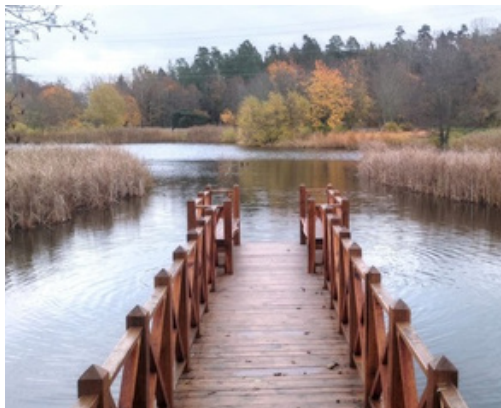
Petit bonus : votre forfait téléphonique, lui, n'oubliera pas d'être augmenté après quatre mois hors de France.

- Selon la destination, un permis international peut devenir votre passeport pour la liberté.
- Si vous partez dans un pays dont vous ne parlez pas la langue, quelques bases sont tout de même bienvenues (c'est l'assurance de comprendre au moins une phrase par semaine...).
- Focus Allemagne (mais à bon entendeur) : la stratégie examen à distance

Recensez toutes les matières évaluées à l'oral ou en DM. Pourquoi ? Selon le calendrier universitaire, il est possible que vous soyez déjà de retour à l'EIVP alors que les examens se déroulent encore en Allemagne (faire un aller-retour uniquement pour des partiels, on a connu mieux). Avec une liste de matières pouvant être validées à distance, vous pouvez réagir immédiatement au besoin (efficacité à l'allemande).

- Bien préparer sa valise : le Sac-de-Voyage-qui-sauve-la-vie

Le sac de voyage essentiel, c'est ce compagnon discret que vous remerciez à chaque week-end improvisé. Assez grand pour contenir une semaine de vêtements ; assez petit pour passer en cabine ; assez solide pour survivre à n'importe quelle mission Erasmus.



Partir ?

Pour les cours ? Peut-être.

Pour rencontrer des gens ? Parfois.

Pour découvrir le monde ? Sûrement.

Pour agrandir votre collection de photos ?
C'est sûr !

Mais surtout : pour vivre quelque chose d'unique et d'enrichissant que vous ne pourrez plus jamais refaire de la même manière.

Alors... vous partez quand ? S7 ? S8 ? S9 ? De toute façon, c'est obligatoire ;)



On ne part pas uniquement pour les cours, c'est vrai. Mais choisir des matières sympas, voire passionnantes, ou explorer des sujets qu'on ne trouve pas à l'EIVP, c'est tout de même plus agréable. Voici donc les recommandations de vos camarades des promos 65 et 66, accompagnées de leurs plus belles photos, qui devraient finir de vous convaincre de tenter l'aventure.

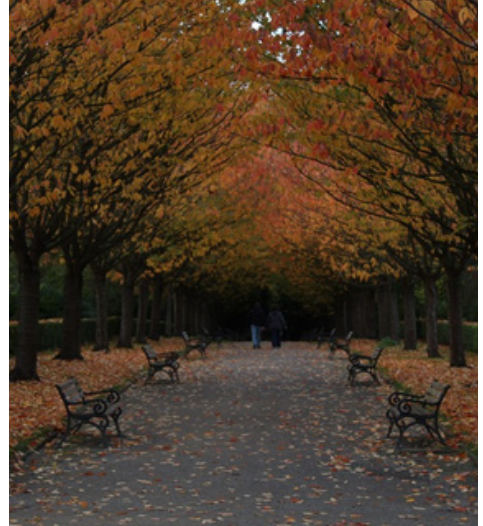
Allemagne - Dortmund S7

Recommandé : Allemand intensif

Un mois de cours intensifs en septembre, dynamiques et parfaitement adaptés à chaque niveau. Des groupes plus débutants existent. On est essentiellement entre étudiants Erasmus, ce qui facilite les rencontres. Les après-midi libres permettent de visiter et de créer rapidement un cercle d'amis. Ce cours donne 7 ECTS.



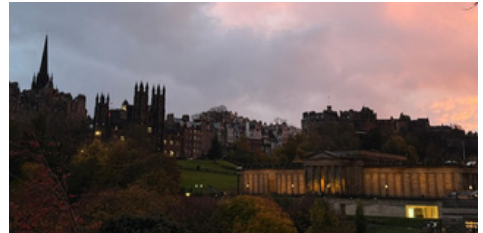
MELVIA PETIT - ALLEMAGNE



MELVIA PETIT - ALLEMAGNE

Écosse - Édimbourg S7

Recommandé : Introduction à la sociologie
C'est un cours d'ouverture. Choisissez le cours d'ouverture qui vous attire le plus. Le niveau est abordable et ces cours offrent une bonne occasion d'enrichir votre vocabulaire en anglais tout en sortant du cadre strictement scientifique.

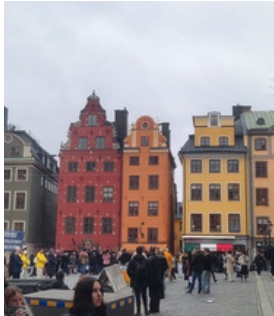
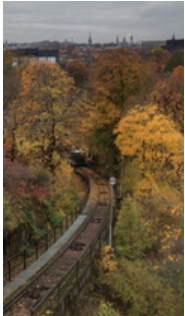


DYLAN WANG - ECOSSE

Suède - Stockholm S7

Recommandé : Environmental Impact Assessment

Cours exigeant mais très formateur : il combine théorie et pratique à travers l'étude complète d'un projet d'aménagement. Une visite sur site rend le travail particulièrement concret. L'enseignante et ses assistants sont bienveillants et donnent de très bons conseils.



CAMILLE LABAT - SUÈDE



Grèce - Athènes S7

Recommandé : Airports and Air Transport
Cours axé sur le fonctionnement des aéroports, des avions avec des calculs notamment du dimensionnement de pistes. Inclut une partie sur AutoCAD. Apporte une vision spécialisée sur un secteur peu abordé à l'EIVP.

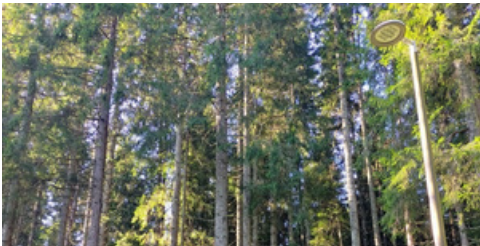


LEYLA BOUREGA - GRÈCE

Norvège - Oslo S7

Recommandé : Transport Policies
Une approche différente des transports, davantage centrée sur les sciences sociales. Le contenu peut être complexe mais apporte un regard vraiment nouveau et enrichissant.

ELEN WEINLAND - NORVÈGE



République Tchèque - Brno S7

Recommandé : Reconstruction and Renovation of Historical Buildings



CAROLINE BUQUET - TAIWAN



MAELLE KERZREHO - THAILANDE



EWAN BONSIGNORE - VIETNAM



Taiwan - Taoyuan S7

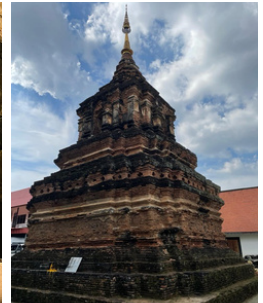
Recommandé : SIG, Chinois, Risk Assessment
Les cours de SIG se font sur ArcGIS et ressemblent au format pratiqué à l'EIVP. Le cours de chinois débutant est faisable et un bon moyen de rencontrer les autres échange student. Risk Assessment applique le cours de statistique IVP1 et reste globalement facile.



CLARA DONG- TAIWAN

Thaïlande - Bangkok S7 AI

Recommandé : Design Studio



Vietnam - Hanoï S7

Recommandé : Hydrologie
Le cours est clair, bien structuré, et l'enseignante s'exprime très bien en anglais.



ELOUAN TANGUY - VIETNAM



Espagne - Valence S9

Recommandé : Gestion des infrastructures routières

Cours couvrant un domaine peu abordé à l'EIVP et apportant une vraie valeur ajoutée pour les étudiants intéressés par les réseaux de transport.



Suisse - Genève S9

Recommandé : Territoire et frontière ; Méthodologie de l'aménagement et conduite de projet

Des cours intéressants et accessibles. Le module de méthodologie inclut la réalisation de cartes pour un projet final, sans difficulté majeure.



ASSOCIEZ LE PAYS À SON FUN FACT !



Espagne

Grèce

Thaïlande



République Tchèque

Norvège

Ecosse

Taïwan

Suède

USA

1. Endroit où est né Harry Potter.

2. L'eau coûte aussi cher qu'une bière dans un bar.

3. Même si t'as pas le permis obligé tu finis par conduire un scooter.

4. McDo est moins cher que tout autre repas disponible.

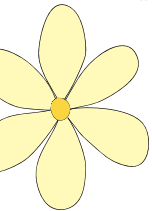
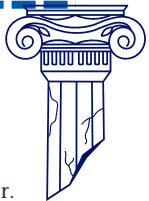
5. Chaque ticket de caisse est aussi un ticket de loto.

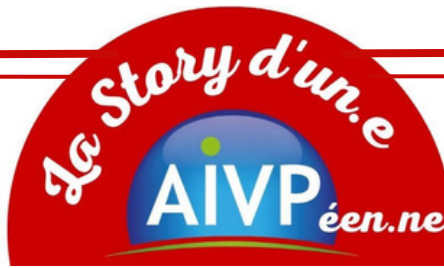
6. Les chats font partie intégrante du paysage du pays.

7. Ils laissent les poussettes avec leur bébé devant les maisons, cafés...

8. Se moucher dans le métro vous vaudra pas mal de regards...

9. Les contrôleurs de ticket sont habillés en civil et font des contrôles en mode débarquement du FBI.





Catherine & Florian

La story d'un.e AIVPéen.ne

Entretien avec Wadii Bouchiha : Quand le savoir-faire français en mobilités s'exporte au Moyen-Orient

Dans ce nouvel épisode de « La story d'un.e AIVPéen.ne », vos fidèles explorateurs Catherine et Florian (promos 63 et 64) vous emmènent à la rencontre de Wadii Bouchiha, promo 45. Son parcours impressionnant, de Systra à RATP Dev, entre Paris, Dubaï et Le Caire, illustre à merveille la dimension internationale des IVPéens.

Ensemble, nous avons retracé sa carrière dédiée à l'aménagement et au développement du transport public, échangé sur ses conseils pour celles et ceux qui aspirent à une trajectoire internationale, et ravivé quelques souvenirs marquants de ses années à l'EIVP.



Tu as dédié toute ta carrière à l'aménagement et au développement du transport public, en particulier à l'international.

- **Peux-tu nous retracer ton parcours ?**

J'ai été introduit au domaine des transports lors de mon stage de fin d'études. Le prof du module transports de l'époque était ancien directeur du département Planification des Transports chez Systra, une des plus grosses boîtes d'ingénierie de transports au monde. Il parlait régulièrement de son expérience chez Systra, de visions des transports publics différentes dans divers pays, comment il a pu dessiner des ébauches de réseaux de transports sur un papier qui sont devenues réalité plusieurs années après, et cela m'a donné envie d'y faire mon TFE.

J'y ai ensuite continué mon parcours professionnel. J'ai commencé dans la branche Planification des Transports avec la réalisation d'études de faisabilité,

d'études économiques et financières, de prévisions de trafic, etc.

Cela m'a tout de suite ouvert l'opportunité de travailler à l'international. J'ai commencé par une première mission pour Dubaï où il fallait réfléchir à l'organisation des échanges autour des stations du futur métro, puis il y a eu le Maroc, l'Iran, l'Arabie Saoudite, ou encore la Pologne. J'ai donc beaucoup travaillé au Moyen-Orient. Cela a été une période de mon parcours où j'ai pu découvrir à la fois le grand spectre des types d'études et, en même temps, plein d'endroits dans le monde !

Après cette phase d'études plutôt « amont », je suis passé sur de la gestion de projets, notamment des projets de lignes de métro.



C'est à ce moment que j'ai été transféré pour la branche couvrant le Moyen-Orient de Systra, en tant que directeur d'opérations puis directeur adjoint pour la région, où ma mission se partageait entre développement commercial régional, et la gestion d'un portefeuille de projets complexes et structurants. Je dirigeais donc à la fois des directeurs de projets et des directeurs/responsables d'offres.

De 2013 à 2017, j'ai pu intervenir sur les métros de Dubaï, de Doha et de Riyad qui étaient des projets stratégiques qu'il fallait absolument gagner pour Systra. C'était la période d'or des transports publics moyen-orientaux. Nous avons eu la chance de pouvoir remporter la totalité des projets cibles, avec notamment des missions larges de project et construction management sur ce secteur.

A l'issue de cette période, j'ai décidé d'aller voir ce qu'il se passe après la construction de ces lignes de transports. J'ai alors pris poste à RATP Dev, filiale de la RATP qui couvre ses opérations hors Paris, et notamment tout l'international.

J'ai pu intervenir sur les mêmes projets que j'avais à Systra, mais sur la phase post-construction : l'objectif cette fois-ci était de remporter les contrats d'exploitation et de maintenance.

La RATP Dev avait notamment remporté son tout premier contrat d'exploitation et de maintenance en Egypte. Il a donc fallu créer une entité qui soit capable de gérer l'exploitation d'une ligne de métro et d'une ligne de RER [ndlr : la ligne 3 du métro et la ligne RER *Light Rail Transit* situées dans le Grand Caire]. J'ai pris la tête de cette nouvelle entité opérationnelle et créé, en partant de zéro, une structure pour porter ces projets de 15 à 20 ans. Cela a été l'une des expériences les plus riches de ma carrière : il s'agissait de créer l'entreprise, la doter des bonnes personnes et de la bonne structure. D'une dizaine de personnes à mon arrivée, nous sommes aujourd'hui près de 3000 collaborateurs et 2500 sous-traitants. Et nous sommes actuellement en négociation pour l'exploitation d'une troisième ligne, donc la structure sera certainement amenée à évoluer encore une fois.

Quand on est acteur de l'aménagement urbain au sein de l'hexagone, on peut associer la RATP exclusivement au réseau de transport de la région parisienne, alors que la RATP mène de nombreuses opérations dans le monde entier.

- **Peux-tu nous parler des missions et du rôle de RATP Dev dans le développement des transports en commun ?**

RATP Dev est actuellement présent dans 16 pays : France, Etats-Unis, Hong Kong, Australie, Arabie Saoudite, Qatar, Italie... Et pour chacun de ces pays, la vision de l'urbanisme est très différente. L'objectif de RATP Dev est de s'appuyer sur le savoir-faire français en matière de transports publics, et de métro en particulier, qui date de près de 125 ans grâce à son réseau francilien, et de le vendre à l'international. Nos missions consistent à obtenir des contrats d'exploitation et de maintenance, souvent suite à des appels d'offres et d'offrir des services de qualité et une expertise française à l'international.



Tu as parlé de différences de vision de la planification des transports selon les pays.

- Quelles sont ces différences ?

Le plus flagrant c'est la vision de la place de la voiture en ville. À Dubaï par exemple, mais c'est le cas dans le Moyen-Orient en général, ce qu'ils veulent, c'est de l'espace pour les voitures et les infrastructures de circulation automobile. Ce n'est pas la même vision en France, où personne n'est choqué quand on retire des voies de circulation pour aménager un tramway par exemple. Il y a moins de résistance. Aujourd'hui au Moyen-Orient les mentalités sont en train de changer vis-à-vis des transports publics, qui se développent de plus en plus, et leur projet sont maintenant des références en la matière. Mais il y a 15 ans, durant mon temps chez Systra, c'était beaucoup plus compliqué, la voiture régnait en maître.

Ensuite, il y a l'aspect culturel. La perception du transport public est liée au niveau de richesse du pays.

Dans un pays dit "en développement", la voiture est un marqueur social. Donc la classe moyenne n'a pas le réflexe d'utiliser les transports en commun car elle les considère comme "le moyen de transport des pauvres"... Quand un pays s'enrichit, et avec lui sa population, cette perception évolue. La population va se mettre à reconsidérer sa valeur du temps : à un moment donné, gagner une heure de trajet en prenant le métro commence à faire sens, parce qu'il n'y a plus ce besoin du symbole social que représente la voiture, et parce que la valeur du temps a évolué. Depuis quelques années, on assiste à un shift où les classes moyennes se mettent à prendre le métro dans les pays du Moyen-Orient. D'ailleurs, lorsque l'on négociait nos contrats en Egypte, l'un des slogans de RATP Dev auprès du ministère était de "ramener des cravates dans le métro". C'était une volonté forte du ministère et le fait d'avoir appuyé sur cela a été très porteur.

- Quels sont les enjeux et/ou contraintes en matière de transports publics au Moyen-Orient ?

Au Moyen-Orient, sur le volet politique tout d'abord, aujourd'hui toutes les villes ont compris les limites de développement de la voiture, en particulier les villes très embouteillées ou très denses comme Dubaï ou Le Caire. Tout le monde s'accorde pour dire qu'il faut faire du transport public. Il faut raisonner en termes capacitaires, grand point fort du métro par rapport à la voiture.

Après, sur l'application, il y a des contraintes physiques et financières. Construire un métro coûte extrêmement cher. On parle de plusieurs centaines de kilomètres de réseau au Caire par exemple, et le chiffrage peut très vite s'envoler (100 millions d'euros par km est un bon indicateur). Donc il faut faire des choix. Dans le quartier le plus dense du Caire (qui se trouve être le plus dense du monde), les

autorités ont choisi de construire une partie du réseau en viaduc et non en souterrain, malgré le fait qu'on se trouve dans un quartier exigu du fait de sa densité. Donc on trouve des petites stations qui sortent à cinquante centimètres des bâtiments. Pourquoi ? Parce que cela coûte moins cher. Il y a donc beaucoup de contraintes physiques, mais qui doivent être considérées de pair avec des contraintes financières. Donc on se retrouve parfois avec ce genre d'aberrations. On se dit que ce n'est pas un urbanisme très esthétique, mais cela permet de construire 3 à 4 fois moins cher.

Ce n'est pas la même chose à Dubaï ou à Doha, où on a parfois des stations qui ressemblent à des musées... Ces mêmes contraintes existent toujours, mais ce n'est pas le même monde.



Sur ce point, je suis assez pragmatique, je pense que tout le monde ne peut pas se permettre de mettre des milliards dans ces projets qui oeuvrent à la transition écologique.

Il faut considérer les avantages et les inconvénients, regarder au cas par cas, et ne pas tomber dans le dogme et le jugement. Sinon, nous créerons des allergies sur ces questions vitales.

- **Comment la RATP a-t-elle été désignée pour l'exploitation et le développement de la ligne 3 du métro (Green Line) et de la ligne de train LRT (Cairo Light Rail Transit) du Grand Caire ?**

Tout d'abord, de manière générale, la RATP répond à des appels d'offres et signe des contrats longs, de 10 à 20 ans. Il faut répondre à des critères techniques et financiers. Mais la désignation du lauréat est toujours hautement politique : il y a toujours en parallèle une discussion entre deux pays, que ce soit pour des contrats de construction ou d'exploitation, pour confirmer si l'on préfère le modèle français

ou bien le modèle japonais, etc. Il faut avoir la meilleure note technique et la meilleure note financière mais il faut aussi que les ambassadeurs (au sens large) des deux pays respectifs se parlent beaucoup avant de signer le contrat. Nos contrats au Caire par contre, ont la particularité d'avoir été signés après des négociations en gré à gré.

- **Quelles relations entretiennent la France et l'Égypte en matière de planification des territoires ?**

Je crois que l'Égypte est maintenant l'une des plus grandes expositions du trésor français. Il y a beaucoup de prêts faits par la France à l'Égypte, et en particulier sur les projets de transports publics. La ligne 3 qu'on opère a été financée en grande partie par la France. Et cela permet de créer de l'emploi, que ce soit en France ou pour des français installés en Égypte, et promouvoir l'influence française sur des sujets stratégiques de vision de la ville et de ses transports.

Donc pour revenir à la relation, elle est vraiment exceptionnelle en ce moment. Et justement, quand

on a une relation comme ça, il y a de l'écoute, il y a de l'influence. La France a beaucoup poussé pour le transport public. Le soft power est très important quand il s'agit d'aménagement urbain, y compris pour le transport.

Pour l'anecdote, en avril dernier, Emmanuel Macron est venu au Caire et a fait un trajet de métro en compagnie du président égyptien [ndlr : Abdel Fattah al-Sissi]. Ce n'est pas tous les jours qu'on a deux présidents qui prennent la ligne de métro qu'on opère, et c'était vraiment un moment très spécial pour moi personnellement et pour les équipes de RATP Dev.

Le Grand Caire est un territoire en pleine mutation, avec en particulier la création de villes nouvelles et d'une nouvelle capitale administrative et, avec elles, la nécessité de les relier entre elles.

- **Peux-tu nous donner une plus ample description de ce paysage en changement ?**

Il y a 25 millions d'habitants au Caire, c'est une ville immense, très étendue. L'idée de ce grand projet, c'était de faire une nouvelle capitale à 70 kilomètres du Caire et, tout au long de cet axe entre l'ancien et le nouveau Caire, de faire des nouvelles villes. Comme ça, on enlève de la pression sur le Caire vers

des quartiers qui ont été planifiés avec de bonnes routes, de bons transports publics, etc. Ça commence à peine, mais la nouvelle capitale est supposée devenir un gros pôle du Caire. Tous les ministères et les services de l'État ont déjà déménagé et on y attend environ 7 ou 8 millions d'habitants et d'emplois.



Et justement, le RER qu'on opère, c'est le RER qui dessert toutes les villes nouvelles tout au long du parcours jusqu'à la nouvelle capitale. Ces mini-villes collées les unes aux autres, dont la construction a commencé il y a à peine 5 ou 6 ans commencent vraiment à se remplir. On le voit sur la ligne de RER, où le trafic augmente. Pour l'instant, on est dans les 30 000 voyageurs par jour actuellement contre 600 000 voyageurs par jour sur la ligne 3, mais c'est parce que ce n'est que le début. C'est toujours la poule et l'œuf sur ces sujets : on peut attendre qu'il y ait du monde pour faire un métro/train ou anticiper.

Tu fais partie des French Foreign Trade Advisor - Les Conseillers du Commerce extérieur de la France - depuis 2021.

• **Pourrais-tu expliquer ce qu'est cette instance ? Quel est ton rôle ?**

Les conseillers du commerce extérieur [CCE] de la France, c'est un corps qui a été créé en 1898. Les CCE sont un réseau de plus de 4500 experts bénévoles, présents en France et à l'étranger, qui conseillent les pouvoirs publics et soutiennent les entreprises françaises dans leur développement international. Nous sommes nommés par le Premier ministre français pour 3 ans renouvelables.

Nous avons deux responsabilités principales :

La première, c'est faire la promotion de la France dans le monde. Pour moi, c'est surtout dans le transport mais, quel que soit le secteur, si je vois qu'une entreprise française peut jouer un rôle, il faut que je l'aide à se développer. On imagine des stratégies pour le rayonnement de la France, on

Quand tu attends, on te reproche de ne pas avoir anticipé et quand tu anticipes, forcément, les lignes sont moins pleines au début donc on te reproche de dépenser de l'argent là où il ne faut pas. Politiquement, c'est toujours très complexe comme question.

Sur ce projet, les autorités ont anticipé, et à mon avis, c'était la bonne chose à faire. J'ai été confronté à la même situation concernant la construction du métro de Dubaï. En 2005-2006, tout le monde voyait ce métro luxueux comme un joujou que personne n'allait prendre. Aujourd'hui, ils ne savent plus où mettre les gens. C'est tellement rempli qu'ils lancent en urgence de nouvelles lignes.

organise aussi des événements pour rapprocher les décideurs d'entreprises françaises, on les aide à se développer, quel que soit leur secteur d'activité.

Ma deuxième responsabilité, c'est de soutenir le programme VIE, Volontariat International à l'étranger, qui aide à former les jeunes qui, demain, seront certainement les futurs conseillers du commerce extérieur et qui aideront au développement de la France à l'international.

Par ailleurs, j'ai été nommé, il y a 2 semaines, au conseil d'administration de la chambre de commerce franco-égyptienne. Là, pour le coup, c'est vraiment un forum spécifiquement dédié à développer plus de commerce entre la France et l'Egypte. Je serai président du groupe transport de la chambre.

Tu as étudié à l'EIVP entre 2003 et 2006.

• **Quels sont tes souvenirs de ces années, de la vie associative et des apprentissages ?**

Dans ma promotion, on était 50, on connaissait tout le monde, c'était un peu une famille. J'étais vice-président du bureau du BDE à l'époque (en gros le poste où tu n'es responsable de rien). C'était vraiment chouette. C'est énormément de souvenirs, beaucoup de voyages, des galas à l'hôtel de ville, des

cours très divers, des visites de terrain.

L'EIVP m'a permis de traiter de tous les sujets qui touchent à la ville. Je ne suis pas sorti expert dans quelque chose de particulier mais globalement, j'ai un bagage assez général pour avoir une discussion sur le développement d'une ville.



Et ça, ce n'est pas donné à tout le monde. Il y a quelque chose qu'on fait à l'EIVP qui est vraiment différent des autres écoles.

Et dernière chose, c'était aussi remarquable à cette époque d'avoir une école d'ingénieurs où il y avait un ratio 60/40 filles et garçons. C'est une des choses dont je suis fier pour l'EIVP. Ici en Égypte, on a

formé les premières conductrices de métro de l'histoire du pays. On a eu une femme directrice du plus grand dépôt du Moyen-Orient/Afrique du Nord. Le monde du transport est encore très masculin en Égypte et ailleurs (en France ce n'est guère mieux), donc cela a été très médiatisé. Il faut que tout le monde ait l'opportunité de faire tous les boulots et de faire ses propres choix.

• Quels conseils donnerais-tu aux étudiants actuels de l'EIVP ?

En préambule, je pense que des discussions de ce type-là devraient avoir lieu plus souvent. En école d'ingénieurs, peu de gens savent exactement ce qu'ils vont faire ou ce qu'ils peuvent faire plus tard.

On a la chance d'avoir une école qui forme des gens qui font des choses très diverses. Quand on regarde, il y en a beaucoup qui travaillent dans l'aménagement, dans les transports, ou des cas qui sortent complètement du lot. Et ça, je pense que c'est une richesse. Voir la diversité des parcours, en France ou à l'international, ça aide aussi les élèves à faire des choix ou, au moins, à être conscients de ce qui est possible.

Il faut qu'on construise plus de liens, d'échanges, entre élèves et anciens élèves. Il faudrait systématiser le fait de faire appel aux anciens élèves, parce que ça servira toujours aux actuels ivpéens et parce que ça nous fera toujours plaisir d'être contacté par eux. Et ça permet aussi de trouver des stages.

Et vraiment, mon point c'est de dire que tout est possible avec juste la bonne ouverture d'esprit. Le cursus de l'EIVP, qui est très riche, permet de former des ingénieurs qui voient les choses plus généralement que juste leur spécialité, qui n'ont pas d'œillères, et ça, ça plaît énormément.

Autre conseil, je pense qu'il ne faut pas hésiter, quand on a l'opportunité, à faire un stage à l'étranger. L'important n'est pas la destination elle-même mais le fait de voir d'autres façons de penser et de vivre la ville. Je ne connais pas beaucoup de gens qui sont partis à l'étranger et qui reviennent en disant qu'ils regrettent.

Aussi, l'anglais ! Il ne sert pas juste à avoir le TOEIC et à valider l'année. Tout se passe en anglais. On peut voir des gens brillants mais le manque d'anglais fait que le nombre d'opportunités se réduit et c'est dommage.

Autre chose : les stages. Même si c'est parfois court, il faut vraiment en profiter pour commencer à comprendre comment le monde professionnel fonctionne, ne pas hésiter à poser des questions.

En tout cas, s'il y a des gens qui potentiellement chercheraient des stages en Égypte ou ailleurs à RATP Dev, n'hésitez pas à me le dire. Il y a pas mal de choses. On est plutôt en expansion.

Et un autre message aux élèves, je ne peux que recommander de faire un VIE. C'est une première expérience professionnelle qui compte. C'est bien payé, c'est plutôt bien encadré et c'est à l'étranger. Cela donne des opportunités incroyables, c'est une super expérience et cela valorise le CV.

Avec
Beer



brella

La pluie ne diluera plus ta bière* !



Les Fous du Métro

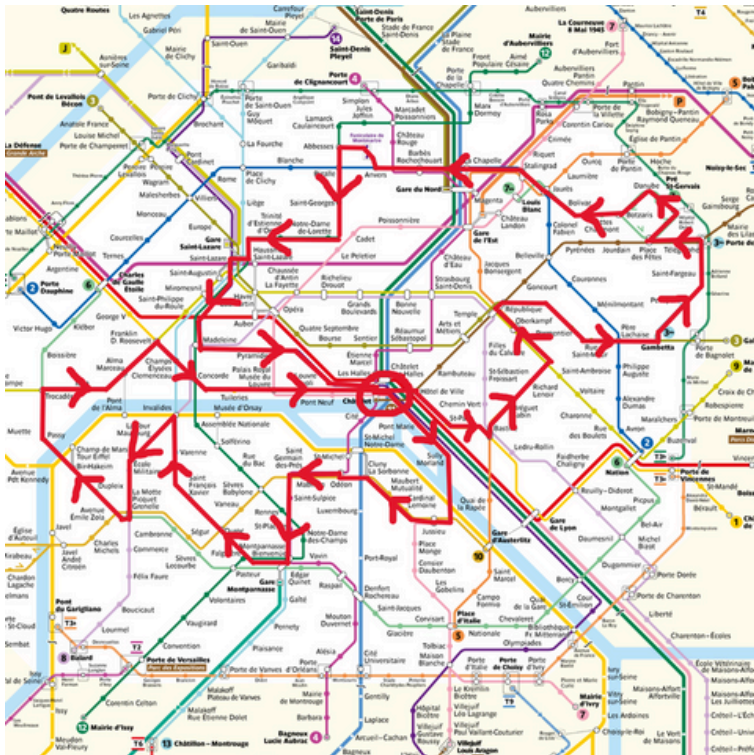
Louis TREHET

Quentin MENIS

BILAN DU TRANSPORT PARISIEN

Vos deux reporters préférés se sont lancés dans une quête aussi originale que primordiale : noter l'ensemble des lignes de métro parisien et les classer avec une formidable rigueur scientifique.

A l'EIVP, ça arrive d'avoir le temps long lors des cours en amphi, ce qui justifie le fait d'avoir passé quelques heures à errer sur JetPunk. Et c'est en faisant un quizz sur les stations du métro parisien que nous est venue une idée : se taper toutes les lignes du métro parisien et les classer pour déterminer laquelle est la meilleure ! Il a fallu optimiser le trajet, mettre en place une notation et c'était parti pour cette aventure. Le trajet total aura duré près de 4 heures. Et après avoir parcouru 67 stations et évalué chaque ligne, on vous réserve quelques petites surprises concernant notre voyage. Préparez-vous à entrer dans l'action, car on va vous raconter ligne par ligne (haha la blague) notre épopée, celle où on est devenus, le temps d'une journée, «Les Fous du Métro» !





1



La ligne 1 est définitivement l'une des meilleures de Paris ! Elle traverse la capitale d'est en ouest en passant par des endroits mythiques comme la Défense, les Champs-Élysées, le Louvre, Bastille ou encore Vincennes. Cette ligne est rapide, il y a de la place et la rame n'est pas bruyante. Elle est automatique, ce qui permet, en plus d'être plus régulière, de profiter de la vue au devant de la rame. De plus, ses stations sont magnifiques avec par exemple Bastille et sa fresque représentant la révolution de 1789, Franklin D.Roosevelt qui a conservé les anciens postes de conducteurs RATP et est dorée pour la correspondance avec la 9. Et c'est sans oublier la PLUS belle station de tout le métro parisien : Louvre-Rivoli qui abrite de magnifiques reproductions d'œuvres situées au Louvre juste au-dessus.



4,6 / 5



2

La ligne 2, qui fait un arc par le nord de la capitale de Porte Dauphine à Nation, nous offre une expérience sympathique avec sa portion aérienne entre Barbès et Colonel Fabien qui nous permet notamment d'apercevoir la butte Montmartre. Les rames sont assez confortables et ne sont pas trop bruyantes.

3,2 / 5

3

Concernant la ligne 3, elle est... moyenne. Elle est longue, relie Pont de Levallois à Gallieni et passe par de très beaux endroits comme Saint-Lazare ou la Bourse. Cependant, on a une sensation de lenteur, et elle est très fréquentée par des personnes qui vont au travail ou en reviennent, ce qui la rend désagréable à certaines heures. Néanmoins, on note un fait étonnant : la présence de "tri-barres" dans ses rames : ce sont des barres de maintien qui permettent de se tenir plus facilement même si elles sont plutôt encombrantes.

2,8 / 5

3^{bis}

Ah, la ligne 3 bis ! Si vous ne saviez pas qu'elle existe et bien on est heureux de vous l'apprendre. Et si personne ne la prend, on s'est dit qu'il doit y avoir une raison. Elle permet de relier la 3 et la 11 (sa seule utilité d'ailleurs) et ne compte que 4 stations. Malgré de très vieilles rames, on a beaucoup été surpris par le confort des sièges, quand il y en a... oui, car il manque des strapontins. La 3 bis, c'est la pépite cachée du métro : elle existe, on vous l'assure.

3 / 5



4

La ligne 4 traverse Paris du nord au sud de Porte de Clignancourt à Bagneux. C'est une ligne automatique parmi les plus modernes du réseau parisien. Elle est donc confortable, peu bruyante et rapide. Il s'agit également de la seule ligne étant en correspondance avec toutes les autres lignes de métro (sauf les bis) et les lignes de RER. Elle traverse le cœur de Paris (Chatelet, Les Halles, Cité...) ainsi que plusieurs grandes gares (Gare du Nord, de l'Est, Montparnasse). Ces caractéristiques font d'elle la deuxième ligne la plus fréquentée de Paris, elle est donc très souvent bondée en heure de pointe.

4,2 / 5

5

La ligne 5 est l'une des lignes aériennes les plus intéressantes du réseau, offrant une belle vue sur Paris. Elle relie Bobigny à la Place d'Italie en passant par des endroits stratégiques. Son principal avantage est qu'elle est spacieuse, ce qui la rend agréable pour les longs trajets. Le flux des voyageurs y est généralement fluide, permettant de circuler sans trop de contraintes. Elle est donc un bon compromis pour se déplacer dans la partie est et sud-est de la capitale. Elle reste cependant moyenne et on regrette des stations mieux décorées ou plus intéressantes.

2,8 / 5

6

Juste magnifique ! La ligne 6 nous offre une expérience merveilleuse, avec cette splendide vue sur la tour Eiffel et ce panorama sur la Seine. Cette ligne nous fait sortir de l'étouffement du métro souterrain en étant la ligne la plus aérienne. Elle fait un arc par le sud de Paris d'Étoile à Nation, formant un couple de lignes en rocade à l'intérieur de la ville avec la ligne 2. Bien qu'un peu vieillissantes, les rames ne sont pas inconfortables et roulent en douceur, c'est donc une ligne plutôt agréable.

4 / 5



7

La ligne 7 est une ligne extrêmement longue, s'étendant de La Courneuve à Villejuif ou Ivry avec une division au sud. On remarque immédiatement la présence de boutons sur les portes pour les ouvrir, une particularité qui fait son charme. Les sièges sont plutôt durs mais ne sont pas inconfortables pour autant, ce qui est appréciable. Cependant, l'absence d'annonces sonores dans certaines rames peut être déroutante pour les usagers non habitués. Elle n'est pas trop bruyante, ce qui rend le trajet supportable malgré sa longueur. On notera également la déco de la station Pont Neuf qui arbore de magnifiques reproductions de monnaies.



3/5

7^{bis}

La 7bis est une ligne très courte reliant Louis Blanc au Pré Saint Gervais. C'est toujours un immense plaisir de devoir gravir chaque matin les 174 marches de la Station Buttes Chaumont pour venir à l'EIVP ! (oui j'ai compté) Plus sérieusement, cette ligne est très vieillissante avec un matériel roulant peu confortable et très bruyant. L'avantage c'est qu'il y a souvent de la place, puisque c'est une ligne avec une faible affluence.

2,4/5



8

La 8, c'est comme la 7. Elle possède elle aussi 38 stations, entre Balard et Pointe du Lac. Elle traverse des stations majeures Invalides, Opéra ou encore Bastille et dessert des quartiers résidentiels, des zones ministérielles et des secteurs très touristiques. Pour ce qui est du matériel roulant, c'est exactement le même que sur la ligne 7 donc si vous voulez des explications, référez vous au paragraphe sur cette ligne, je ne vais pas me répéter.

3 / 5

9

La ligne 9, tout comme la ligne 5, offre des caractéristiques de trajet similaires. Bien que souterraine sur la majorité de son parcours, elle est relativement spacieuse et permet une bonne circulation des voyageurs, même aux heures de pointe. Elle est longue, reliant Pont de Sèvres à Mairie de Montreuil, et dessert des quartiers dynamiques. Cependant, à l'image de la 5, on déplore un manque de décoration ou de stations vraiment remarquables, la laissant dans la catégorie des lignes efficaces, mais peu mémorables.

3.8 / 5

10

Traversant presque exclusivement la rive gauche, la ligne 10 relie Boulogne - Pont de Saint-Cloud à la Gare d'Austerlitz. Elle dessert des quartiers intellectuels et étudiants avec un charme plus discret que les lignes touristiques du centre. Lorsque nous l'avons prise au cours de notre périple, nous n'avons malheureusement pas eu la chance de monter dans un MF19 dernier cri, mais dans un bon vieux MF67 (comme sur les lignes 3 et 3bis) avec ces loquets si emblématiques. Mais ce matériel vieillissant est bruyant et vibre beaucoup, ce qui est parfois désagréable. Elle reste tout de même une ligne plutôt calme avec une affluence assez limitée. L'expérience est embellie par quelques stations décorées, comme Cluny - La Sorbonne avec sa voûte présentant les signatures de célèbres étudiants de la Sorbonne.

2.4 / 5



11

La ligne 11 est celle que tous les étudiants de l'EIVP connaissent. Elle est relativement courte mais importante car reliant Châtelet et Rosny-sous-Bois. Malheureusement, cette ligne est connue pour ses accélérations et ses freinages parfois violents, qui peuvent rendre le trajet désagréable. Un point positif notable réside dans l'affichage des points de correspondance et les écrans d'information, très pratiques pour les voyageurs, bien que ceux-ci soient souvent sujets à des pannes. La station Arts et Métiers est également très belle et permet de faire monter la note.

3,6 / 5

12

La ligne 12 relie le nord de Paris (Mairie d'Aubervilliers) au sud-ouest (Mairie d'Issy), traversant Montmartre, Pigalle, Saint-Lazare, Concorde, ou encore Montparnasse. Elle est réputée pour ses stations décorées de carreaux verts et bleus, de mosaïques, de fresques et pour son style art déco unique. Par exemple, les escaliers de la station Abbesses, qui était historiquement la plus profonde de Paris jusqu'en janvier 2025 et le prolongement de la 14 à Villejuif, arborent des fresques de paysages floraux et des photographies de la butte Montmartre. Les rames sont cependant des MF67 dont nous avons déjà cité les inconvénients.

2,6 / 5

13

La ligne 13, connue pour sa scission en deux branches au nord, est un véritable défi pour les usagers. Cette ligne est connue pour être souvent bondée aux heures de pointe. Malheureusement, le trajet lui-même n'est pas de tout repos : la rame bouge pas mal, rendant difficile le fait de rester debout, et un bruit de roulement assez fort accompagne l'ensemble du voyage. Un point positif notable réside dans l'affichage clair des points de correspondance et des informations. On retrouve également la présence des fameuses triples barres de maintien, un élément caractéristique et pratique mais encombrant, comme sur la ligne 3.

2,6 / 5



14

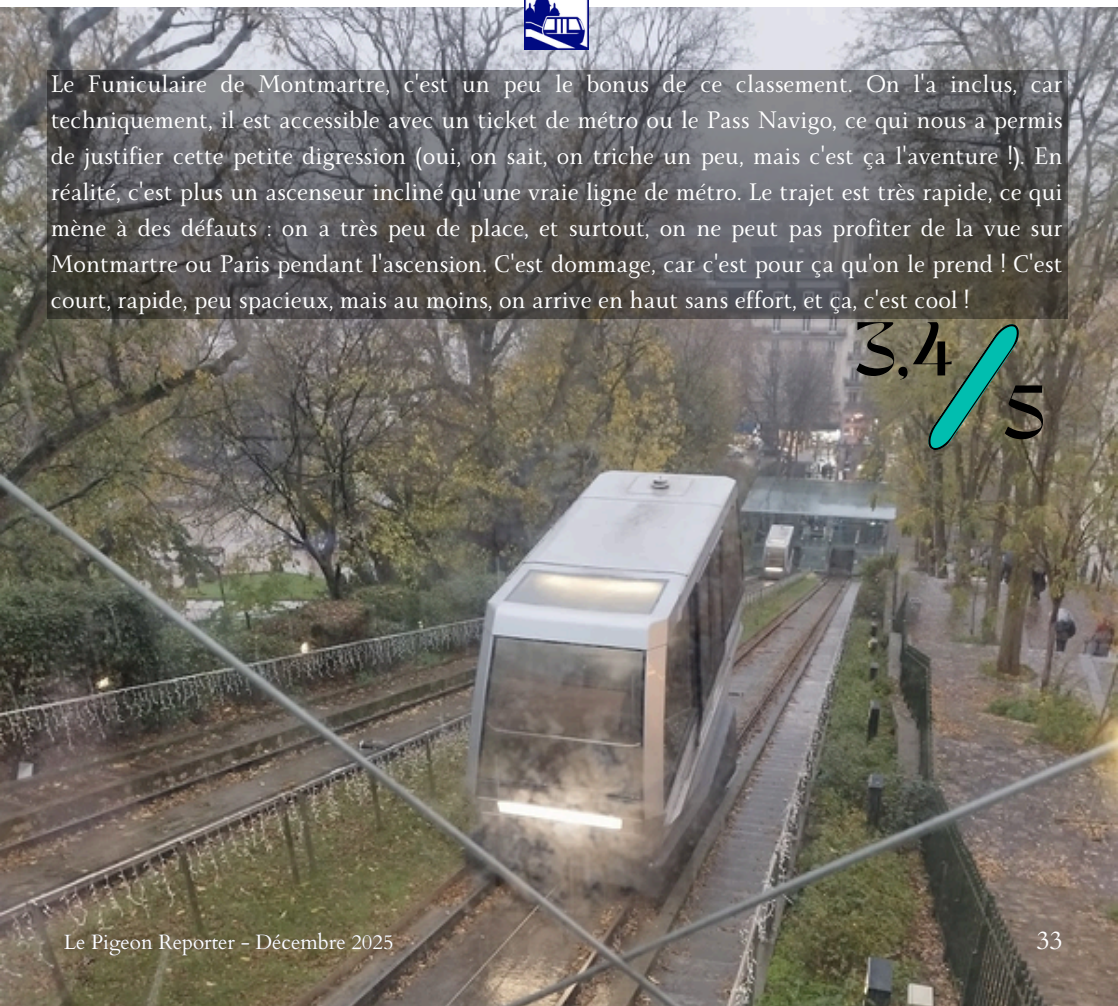
La ligne 14 est la ligne la plus récente du réseau, donc la plus moderne. Allant jusqu'à Saint-Denis Pleyel au nord, elle permet de se rendre jusqu'à Orly au sud en passant notamment par Saint-Lazare, Châtelet, Gare de Lyon et Bercy. Entièrement automatiques, les rames sont larges, silencieuses et confortables. Elle traverse de nombreuses stations modernes qui sont très différentes des stations "traditionnelles" du réseau : ces stations sont plus spacieuses, plus lumineuses et plus accessibles. Tout cela fait d'elle une des lignes les plus agréables à prendre.

4 / 5



Le Funiculaire de Montmartre, c'est un peu le bonus de ce classement. On l'a inclus, car techniquement, il est accessible avec un ticket de métro ou le Pass Navigo, ce qui nous a permis de justifier cette petite digression (oui, on sait, on triche un peu, mais c'est ça l'aventure !). En réalité, c'est plus un ascenseur incliné qu'une vraie ligne de métro. Le trajet est très rapide, ce qui mène à des défauts : on a très peu de place, et surtout, on ne peut pas profiter de la vue sur Montmartre ou Paris pendant l'ascension. C'est dommage, car c'est pour ça qu'on le prend ! C'est court, rapide, peu spacieux, mais au moins, on arrive en haut sans effort, et ça, c'est cool !

3,4 / 5





Après avoir traversé la capitale en long, en large et en travers, et analysé scrupuleusement chaque ligne sans perdre notre motivation (sauf peut-être sous la pluie battante à Montmartre) , nous sommes en mesure de vous fournir un classement. On ne va pas perdre de temps et annoncer tout de suite la ligne gagnante : la ligne 1 avec une note de 4.6/5. Nous avons été séduits par sa modernité par la décoration de ses stations et par son tracé traversant des lieux plus mythiques les uns que les autres. Elle est suivie de près par les lignes 4 et 14, les plus modernes du réseau. Les lignes qui partagent le pied de ce classement sont la 10 et la 7bis, dont la matériel roulant dépassé entache l'expérience. Finalement, même si toutes les lignes ne sont pas parfaites, elles ont toutes leur propre charme qui vaut le coup d'être exploré et c'est une chance d'avoir un réseau si riche à Paris, qui permet de se déplacer quasiment partout dans la capitale.

Au Bonheur des Dames

PRES DU BD. SAINT-GERMAIN

Lysian Lemonnier

Le retour de Lysian in Ile-de-France (même si j'ai changé le nom de la rubrique) ! J'ai décidé de vous emmener moins loin cette fois-ci, en vous racontant une de mes balades dans les quartiers luxueux du 6^e et du 7^e arrondissement. Parce qu'être un étudiant fauché n'empêche pas de profiter de ces lieux, surtout si l'on connaît les bonnes astuces.

Ayant entrepris une balade dans certains arrondissements huppés de Paris, j'ai entrepris de vous partager mes découvertes, ainsi que des bons plans pour ceux qui cherchent quelque chose à faire à Paris. Je commençais ma balade à Port-Royal, après une sympathique balade dans le sauna qu'on appelle RER B, heureusement rattrapée par la beauté de la station. Construite en 1895, elle était la première gare de la ligne construite au-dessus des voies, qui sont d'ailleurs à l'air libre. La gare elle-même est lumineuse grâce à son vitrage omniprésent et à sa couleur blanche. Cette ouverture nous permet également de profiter de la vue dégagée sur l'avenue de Denfert-Rochereau et sur l'observatoire de Paris dès la sortie de la gare.





En face, on retrouve une autre vue tout aussi grandiose, cette fois-ci sur le boulevard Saint-Michel, qui nous permet d'apprécier la statue en hommage à Francis Garnier. Ce monument contient les cendres de l'explorateur français décédé en 1873 à Hanoï et représente ce marin au-dessus de sublimes allégories de la mer.



En écho avec cet homme, on retrouve un peu plus loin le jardin des Grands Explorateurs et sa « fontaine des 4 parties du monde », qui forment l'extrémité du jardin du Luxembourg.

Avant de me rendre dans celui-ci, j'ai entrepris une visite du musée de Minéralogie de l'école des Mines. Un lieu que je recommande si vous voulez visiter un musée original gratuitement, d'autant que depuis son ouverture en 1794 le musée a pu accumuler une collection impressionnante de pierres précieuses en tout genre (il est l'un des plus grands musées de minéralogie du monde, avec 4000 échantillons exposés).





Le jardin du Luxembourg, de part sa popularité (il est considéré comme l'un des plus beaux jardins du monde) tend à être rempli de touristes et de coureurs. Heureusement, sa gigantesque superficie permet de profiter du paysage et des expositions dans le jardin. Je recommande en particulier le spectacle des voiliers qu'on peut voir flotter au centre du jardin dont la calme sera vous apaiser. Pour ceux qui préfèrent être plus actifs, sachez qu'il est possible de réaliser une visite guidée gratuite du jardin certains mercredis, et qu'il est même possible d'y suivre gratuitement des cours d'horticulture les jeudi et mardis toute l'année. Enfin, je peux mentionner la possibilité de profiter du musée, qui n'est pas gratuit malheureusement.



J'ai aussi pu apprécier la fontaine Médicis représente le cyclope Polyphème s'attaquant à un couple par jalousie, le tout dans une ambiance tamisée par les grands arbres et le bassin qui l'entourent. En sortant du jardin, j'ai brièvement aperçu le théâtre de l'Odéon. Dans un quartier cher et luxueux, ce théâtre fait figure d'exception. Malgré sa sublime façade, sa salle principale rouge vive et sa grande popularité (qui permettent à ce « Théâtre de l'Europe » de proposer de nombreuses pièces au style très varié) les étudiants ne doivent déboursier qu'une vingtaine d'euros pour avoir les meilleures places (contre une cinquantaine d'euros dans d'autres grands théâtres parisiens).





A côté de ce célèbre théâtre, on retrouve le Sénat, que je n'ai pas pu visiter évidemment, mais dont la beauté du palais laisse de marbre. En face, j'ai pu découvrir une relique de la Révolution : Un mètre étalon, le seul qui subsiste encore à l'endroit où il a été installé.



M'enfonçant dans les ruelles du quartier de l'Odéon, j'ai découvert l'Eglise du Saint-Sulpice avec sa forme bien étrange, pleine d'arches et de colonnes. L'intérieur, très noble par sa lumière, ses couleurs et sa taille saura impressionner les nombreux visiteurs de l'église.



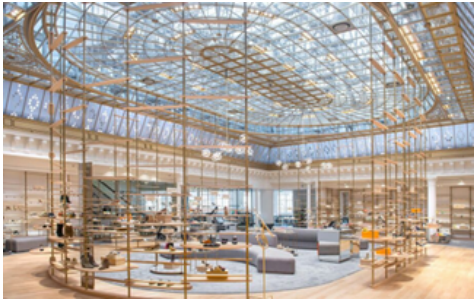
On reste sur des formes et des couleurs identiques avec le marché Saint-Germain, qui juxtapose l'église. Ce marché, construit au début du XIXe siècle, sert en quelque sorte de petit centre commercial. Si il a failli disparaître dans les années 70 pour faire place à des immeubles, il a heureusement pu être sauvé pour aujourd'hui abriter des grandes marques et devenir un véritable lieu de vie, même si sa fréquentation est peu élevée. Evidemment, c'est surtout pour son espace alimentaire, rendu « cosy » par l'étroitesse du lieu, la multitude de stands et les couleurs chaleureuses des produits vendus, qu'il est célèbre.





J'ai ensuite poursuivi ma balade dans le quartier Saint-Thomas d'Aquin, dans le 7^e arrondissement, qui est le quartier le plus cher de Paris. Je désirais surtout me rendre au bon marché, lieu iconique de Paris, afin de le visiter. Sur le trajet, je réalisai un petit détour qui m'envoya passer devant l'étrange « Maison de verre ». Cette « maison », créée en 1928 et classée monument historique en 1992, est en fait un immeuble sur pilotis dont les façades sont recouvertes de vitres. Cet immeuble était utilisée à l'époque comme lieu de réunion par des penseurs, artistes et poètes surréalistes et communistes comme Paul Eluard, Louis Aragon ou même Pablo Picasso. C'est également le style architectural, entièrement vitré, de ce bâtiment qui inspira certains architectes pour leurs propres réalisations par la suite.

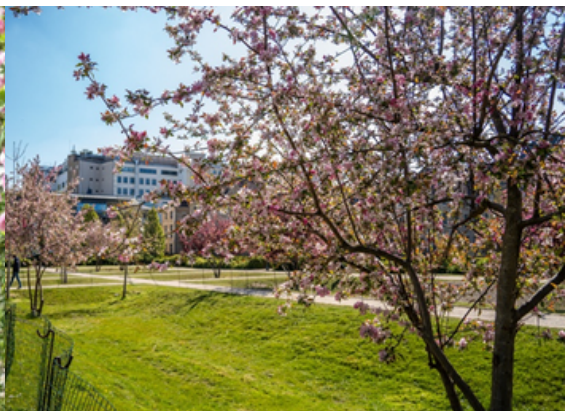
Longeant la limite entre le 6^e et le 7^e arrondissement, je me dirigeai vers un des objectifs de cette balade : Le Bon Marché. Ce monument de Paris, daté de 1872, a révolutionné notre manière de consommer, car si le magasin est surtout lié aux boutiques de luxe aujourd'hui, il était à l'époque destiné aux classes moyennes. S'il m'est impossible d'acheter la plupart des choses dans genre de lieu (à cause de leur prix), je trouve agréable le fait de se balader dans ce sublime monument. Il est en effet rare de pouvoir visiter un lieu historique toujours exploité et destiné au même usage qu'à l'époque. Cependant, n'allez pas croire que ce lieu est uniquement destiné à la vente, puisque de nombreux événements de tous types y sont organisés : séances de dédicace, tournois, atelier de création et de customisation d'objets et même des spectacles (chers, attention) qui se déroulent une fois le magasin fermé (le spectacle Babel reprend le mythe de la tour à travers la danse et le cirque).



L'autre lieu iconique et que j'apprécie particulièrement est la grande épicerie de Paris. Situé face au Bon Marché, dont elle dépend, elle vend toutes sortes de victuailles. Si la qualité est présente, la quantité l'est également, attendez-vous à trouver des choses insolites. Ce lieu, qui vous donne l'impression de faire du shopping pendant la Belle Epoque, vous saura vous inspirer pour acheter des cadeaux de Noël comestibles pour vos proches (je recommande les maisons en pain d'épice).



Pour compléter cette balade, je me suis rendu dans un jardin peu connu de Paris, et qui en est pourtant un des plus beaux et des plus fleuris. Le jardin Catherine Labouré, dont le nom vient d'une paysanne qui aurait aperçu la vierge en ces lieux en 1830, est un ancien jardin potager des religieuses, devenu lieu public. Il est divisé en plusieurs parties, une partie potager et verger, qui est très ouverte et permet de bronzer au Soleil en été, et une partie plus ombragée avec des arbres et des haies. La méconnaissance de ce jardin en fait un peu touriste, plutôt calme et isolé de la ville bruyante.



Les Révolutions Russes

L'ESPOIR INACHEVÉ D'UNE TRAGÉDIE

Lysian Lemonnier

Comment l'URSS a remplacé l'autocratie russe ? Voilà une question qui m'a taraudé depuis que j'étudie l'Histoire. Cet enchaînement d'événements d'une violence et d'une complexité particulière m'ont toujours semblé être un véritable défi à expliciter. J'espère donc que cet article vulgarisera suffisamment cette période charnière de notre Histoire.

Suite à l'assassinat du tsar (empereur) libéral russe Alexandre II en 1881, le régime autocratique russe s'était renforcé : création d'une police secrète, retour sur des réformes et libertés. Les transformations sociales furent phénoménales, le tsar Alexandre II avait mis fin au servage dans le pays et ses successeurs, Alexandre III puis Nicolas II, suivirent les conseils du brillant économiste Serge Witte pour industrialiser le pays à marche forcée en créant une classe d'ouvriers.

Attentat contre Alexandre II, 13 mars 1881



Les réformes économiques de Witte portèrent leurs fruits rapidement et la Russie fut propulsée au rang de 3e puissance économique mondiale à la fin du XIXe siècle. Cependant, les serfs devenus récemment paysans (ne possédant donc pas encore de terres) furent lésés de cette transformation économique et sombraient progressivement dans la grande précarité.

À partir de 1894, sous le règne de Nicolas II (qui n'aimait pas la politique et suivait souvent les conseils de son épouse, la tsarine Alexandra), les manifestations paysannes se dénombrèrent par centaines chaque année.

Le 9 janvier 1905, alors que la Russie était embourbée dans sa guerre contre le Japon, une grève fut sévèrement réprimée par l'armée, engendrant le « Dimanche rouge ». En réponse, le Parti Socialiste Révolutionnaire (PSR) décida de créer le Soviet (assemblée destinée à représenter les prolétaires) à Petrograd, la capitale, afin de demander des réformes agraires. Il fut rejoint par le Parti Ouvrier Social-Démocrate Révolutionnaire (POS DR), constitué en partie des bolchéviques dirigés par Lénine, qui défendaient plutôt des réformes pour les ouvriers. Ces derniers déclenchèrent de nombreuses grèves en juin. Pour calmer la situation, le tsar accorda le droit d'assemblée aux étudiants en septembre. Ceux-ci se mirent à rejoindre le parti Constitutionnel Démocratique (KD) en vue de demander l'instauration d'une République parlementaire au suffrage universel. Entre le 7 et le 17 octobre, avec l'aide des étudiants, le POS DR déclencha de nouvelles grèves massives qui furent à nouveau réprimées dans le sang, mais qui ne perdirent pas en intensité pour autant.



Des soldats ciblant des manifestants lors du Dimanche rouge, 9 janvier 1905



Witte intervint alors auprès du tsar pour mettre en place une Monarchie constitutionnelle et créer un parti qui la défendrait : les Octobristes. Une Assemblée Nationale, nommée Douma, fut élue et fut immédiatement dominée par le KD. On estime qu'au cours de cette Révolution, 18000 personnes perdirent la vie, et 70000 personnes furent arrêtées.

La Douma était morcelée en beaucoup de partis qui ne parvenaient pas à négocier, d'autant que le tsar refusait de nommer un cabinet issu du KD et préférait les Octobristes. On parvint toutefois à faire voter les réformes agraires en augmentant le salaire des paysans et en leur attribuant des terres en 1907.

Discours d'ouverture de la Douma par le tsar, 10 mai 1906



Cette instabilité fut utilisée par les conservateurs pour justifier une dissolution de la Douma le 3 juin 1907, ainsi qu'une modification inconstitutionnelle du système d'élection de députés : le parti Octobriste dominait à présent l'Assemblée et l'expérience démocratique avait échoué. Le Soviet fut également dissous. Pour la première fois de leur Histoire, les Russes désacralisèrent leur tsar, vu comme responsable de ce coup d'État, et envisagèrent sérieusement de s'en débarrasser.

La croissance économique et les actions répressives du régime offrirent par la suite au pays une relative stabilité, renforcée par la ferveur patriotique au début de la 1^{ère} Guerre Mondiale. Celle-ci s'évanouit cependant à partir de 1916, à cause des défaites militaires et des problèmes d'approvisionnement en nourriture et en ressources : on dénombra plus d'un million de grévistes cette année. La rudesse de l'hiver aggrava cette situation et les ouvriers de Petrograd descendirent dans la rue le 18 février 1917 pour demander du pain et du travail. Leurs femmes les rejoignirent le 23 février (8 mars dans le calendrier grégorien, d'où la date de la journée internationale des femmes).



Cette grève tourna à la révolte le 25, lorsque le tsar ordonna que l'on fasse feu sur les centaines de milliers de manifestants de la capitale (150 morts), poussant les manifestant à ordonner la grève générale et l'instauration d'une République. L'armée, traumatisée d'avoir encore eu à tirer sur d'autres Russes, rejoignit leur combat le 27, permettant ainsi la réouverture du Soviet de Petrograd et l'élection de nouveaux députés dans la Douma. L'état-major, ulcéré de la situation, poussa finalement Nicolas II à l'abdication le 2 mars.

Le tsar après son abdication, 1917



Le gouvernement provisoire était constitué de députés de la Douma dont le talent était reconnu, il s'agissait principalement de membres du KD et de quelques Octobristes. Alexandre Kerenski, figure majeure du PSR, défenseur de la cause paysanne et avocat faisait exception, en tant que ministre de la Justice puis de l'Armée. Ce gouvernement majoritairement libéral dut compter sur l'appui du Soviet pour survivre, l'obligeant à accepter que les révolutionnaires de février ne soient pas envoyés au front et à voter des réformes sociales, qui furent portées par Kerenski. Ces dernières furent l'abolition de la peine de mort, le suffrage universel, l'amnistie des prisonniers politiques, l'interdiction des discriminations religieuses ou ethniques, les droits de liberté d'expression, de presse et d'assemblée et la mise de l'armée sous le contrôle des comités ouvriers.

Le premier gouvernement provisoire, 23 mars - 7 juillet 1917



En juin 1917, l'offensive Kerenski fut lancée en Galicie pour soulager la France, dont le front était menacé par les mutineries dans les tranchées. L'objectif de faire capituler l'Autriche-Hongrie ne fut pas atteint et l'opération se solda par la mort de 60 000 Russes.

Soldats russes capturés par les Allemands après l'offensive Kerenski





L'impact de cet échec fut démultiplié dans le pays, puisque des bolchéviques ayant participé à la Révolution de février avaient été envoyés au front en dépit de l'accord passé avec le Soviet. Les bolchéviques appelèrent en conséquence à la paix avec l'Allemagne, refusèrent d'être enrôlés et déclenchèrent d'importantes manifestations en juillet.

Alexandre Kerenski, 1917



Le gouvernement, dirigé par Kerenski et dominé par le PSR depuis le 21 juillet, craignait que cela tourne à la Révolution. Il décida alors d'accepter les revendications (rétablissement de la peine de mort, fin des comités ouvriers pour l'armée) du généralissime Lavr Kornilov pour rétablir la paix. Des arrestations eurent lieu et Lénine fut obligé de fuir le pays, 200 personnes furent tuées pendant ce mois de juillet.

Kornilov, qui estimait qu'une nouvelle insurrection bolchévique se profilait, lança son armée sur Petrograd le 27 août pour protéger le gouvernement. Kerenski, qui y voyait une tentative de coup d'état en vue de revenir sur ses autres réformes demanda l'appui des bolchéviques. Il les sortit de prison et les fit armer pour défendre la capitale (ceux-ci formèrent la base de la future Armée Rouge).

Arrivée de Kornilov devant le Conseil d'état, 27 août 1917



Kerenski fit mettre aux arrêts de nombreux généraux, dont Kornilov, le 9 septembre, ce qui provoqua une mutinerie sur le front, certains soldats allant jusqu'à assassiner leurs officiers. Kerenski, voyant que le régime était dénoncé de toutes parts, essaya de lui donner plus de légitimité en proclamant la République le 14 septembre et en annonçant la tenue d'élections pour former une Assemblée constituante.

Lénine, clandestinement de retour à Petrograd, décida de renverser le régime et de prendre le contrôle du Soviet avant que l'Assemblée constituante ne puisse accorder cette légitimité à la République. La deuxième Révolution eut lieu le 25 octobre 1917, après quelques heures de combats peu intenses.

Discours de Lénine, 20 mars 1920





Lénine et les bolchéviques prirent la tête du pays afin d'abolir la peine de mort et d'obtenir une paix séparée avec l'Allemagne (signée le 15 décembre 1917). Les libéraux et les alliés de Kerenski avaient fui le pays tandis que le PSR était à présent dirigé par Maria Spiridonova (ancienne terroriste qui défendait à la fois les réformes de Kerenski et la paix avec l'Allemagne) et était devenu un allié des bolchéviques. Les Conservateurs et Octobristes se lancèrent dans une contre-révolution partout dans le pays en créant l'Armée Blanche pour s'opposer à l'Armée Rouge : la guerre civile russe débutait et allait durer 5 ans.



- Frontières russes en 1921
- Territoire sous contrôle bolchévique en novembre 1918
- Avancée maximale de l'Armée Blanche

L'espoir de République qui subsistait fut détruit après la dissolution de l'Assemblée constituante le 6 janvier, parce qu'elle était dominée par des opposants aux bolchéviques. La peine de mort fut rétablie dans l'URSS naissante et les réformes de Kerenski furent supprimées les unes après les autres.

Maria Spiridonova, 6 juillet 1918



Spiridonova entra alors en opposition avec le régime, en devenant l'une des principales figures. Malgré la maladie, elle continua de demander vigoureusement le retour des réformes. Cela la condamna à passer plusieurs années en prison, où elle mourut le 11 septembre 1941, assassinée sur ordre de Staline. L'URSS, fruit des Révolutions russes, venait de détruire le dernier symbole de l'idéal que ces révolutions défendaient à l'origine.



Pour ceux qui voudraient retrouver mon feuillet sur la IIIe République, je vous invite à scanner ce QR code.

La reco'sport

LES GRANDS ÉVÉNEMENTS SPORTIFS CET HIVER

Esteban Perret

Comme chaque hiver, la planète sport ne s'endort jamais ! Dès décembre, la tension monte avec le championnat du monde de fléchettes à Londres, tandis que le cyclo-cross enchaîne ses épreuves jusqu'à fin janvier 2026. La période est marquée par des compétitions majeures comme la Coupe d'Afrique des Nations, qui animera les fêtes jusqu'à mi-janvier, ou encore les Mondiaux de cross-country qui ouvriront le mois de janvier sur les chapeaux de roues. À peine le temps de souffler que l'Open d'Australie, premier Grand Chelem de l'année, prendra le relais avant l'Euro masculin de handball et l'Euro de futsal. Le tout mènera tranquillement à un mois de février riche en sport grâce au Tournoi des Six Nations, au Super Bowl, au lancement de la saison cycliste et bien sûr aux Jeux Olympiques d'hiver de Milan-Cortina. Vous avez demandé le programme ? Le voici !



Le championnat du monde de fléchettes connaît depuis deux saisons un engouement spectaculaire, notamment grâce à l'arrivée du phénomène Luke Littler, jeune prodige anglais devenu star planétaire avant même ses 18 ans. Son aisance sur scène, son style explosif et son calme glaçant devant l'enjeu ont fait exploser les audiences du tournoi. Pour découvrir cet univers devenu totalement fou, je vous recommande vivement la vidéo du youtubeur FATCHE, parfaite pour comprendre pourquoi les fléchettes attirent aujourd'hui autant de fans.



Qui succèdera à la Côte d'Ivoire et sera le nouveau champion d'Afrique de football ?



11 DÉC 2025
AU 3 JAN 2026

CHAMPIONNATS DU MONDE DE
FLÉCHETTES (À LONDRES)



21 DÉC 2025
AU 18 JAN 2026

COUPE D'AFRIQUE DES NATIONS (CAN)
DE FOOTBALL



10 JAN

CHAMPIONNAT DU MONDE DE
CROSS-COUNTRY D'ATHLÉTISME



18 JAN AU
1 FÉV

OPEN D'AUSTRALIE (GRAND
CHELEM DE TENNIS)



15 JAN AU
1 FÉV

EURO MASCULIN DE HANDBALL



20 JAN AU
7 FÉV

EURO MASCULIN DE FUTSAL



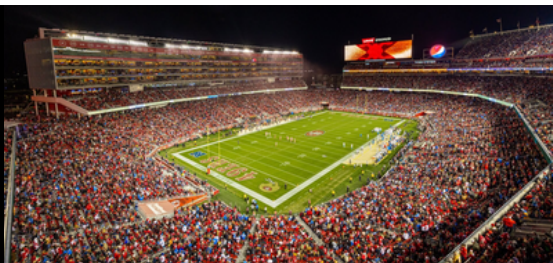
5 FÉV AU 14
MARS

TOURNOI DES SIX NATIONS (RUGBY)



8 FÉV

SUPER BOWL LX, À SANTA CLARA
(USA)



6 AU 22 FÉV

JEUX OLYMPIQUES D'HIVER
(MILANO-CORTINA)

16 AU 22 FÉV

UAE TOUR (CYCLISME)



Jeu de Noël

NOËL EN 12 LANGUES

Caroline Buquet



Q	N	F	H	J	N	B	G	A	R	Z	R	I	J	Y	J	V	A	L	X
G	F	P	P	Ç	U	P	Y	C	M	Ç	T	K	O	G	L	Q	M	Ç	T
J	V	N	T	A	Z	F	G	Ç	M	C	P	D	G	G	A	U	W	N	D
F	E	L	N	X	N	Ç	I	D	Z	I	C	Y	A	R	Y	R	Z	E	O
C	U	T	Q	Ç	Z	N	W	Ç	U	R	W	Ç	M	M	F	X	I	T	H
U	B	F	R	O	B	P	U	V	L	Q	Z	O	J	E	Z	H	E	H	W
G	S	W	D	Q	H	I	Z	O	U	J	H	X	M	C	V	M	M	C	W
O	C	H	N	X	U	U	Y	X	O	M	I	R	V	A	B	B	A	A	Z
T	L	M	A	V	B	K	Ç	R	J	A	A	Q	N	Y	R	T	S	N	I
E	Q	T	T	J	S	E	A	T	I	R	Z	O	X	L	Z	G	S	H	T
A	M	S	A	M	T	S	I	R	H	C	C	W	E	K	R	V	V	I	R
N	F	A	L	L	B	N	X	H	C	E	V	O	Ç	E	H	S	E	E	V
N	E	I	D	U	O	D	I	E	I	S	N	A	P	R	J	I	T	W	Y
G	E	J	A	A	J	L	P	A	Z	P	O	X	L	S	N	Q	K	B	X
L	V	X	D	M	T	W	G	C	O	F	Ç	N	Q	T	V	C	I	V	V
X	S	M	I	U	D	Ç	C	N	B	O	A	X	Y	M	Z	F	V	E	R
L	S	B	V	E	E	B	R	A	G	V	H	M	Y	I	O	U	K	K	M
S	Q	O	A	W	R	D	N	T	T	Ç	H	Ç	I	S	X	B	B	J	S
J	X	Ç	N	B	N	U	S	F	N	R	Ç	W	E	C	G	Ç	L	V	G
H	P	B	U	L	R	P	F	Q	G	Ç	U	F	Y	X	I	N	I	O	T

- NOEL (FRANÇAIS)
- WEIHNACHTEN (ALLEMAND)
- BOŽIĆ (CROATE)
- JUL (DANOIS)
- NAVIDAD (ESPAGNOL)
- JOULU (FINNOIS)

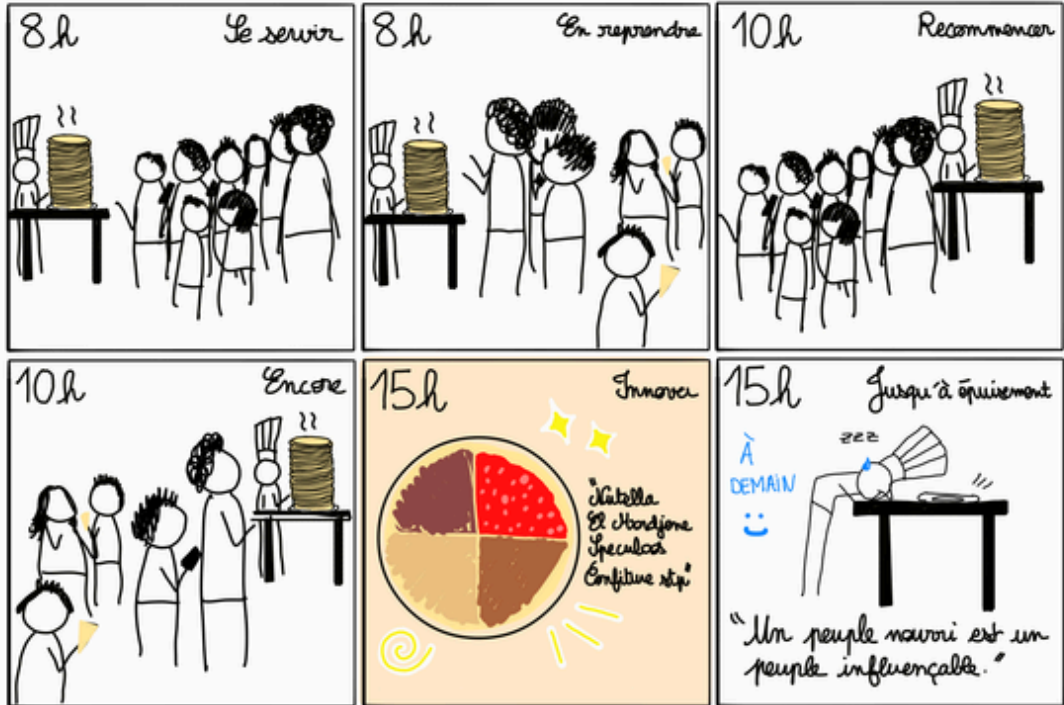
- KARÁCSONYI (HONGROIS)
- ZIEMASSVĒTKI (LETTON)
- KERSTMIS (NÉERLANDAIS)
- NATAL (PORTUGAIS)
- VÁNOCE (TCHÈQUE)



Le Vote est dans la Crêpe

RÉSUMÉ DES CAMPAGNES

Melvia Petit



LE SAVIEZ-VOUS ?



La *Citadelle de Kowloon* était une enclave au sein de la ville de Hong Kong. Revendiquée ni par le Royaume-Uni (qui contrôlait la ville), ni par la Chine, le territoire était devenu un lieu sans loi, dirigé par les criminels et la mafia chinoise. Le citadelle était réputée pour les casinos et les maisons closes de ses étroites ruelles. L'hygiène déplorable qui y régnait ne l'empêcha pas de concentrer 1,9m d'hab/km² en 1987 (contre 20 000 à Paris) et d'être le lieu le plus densément peuplé du monde. Le quartier fut finalement démoli et remplacé par un jardin en 1990.

Photo de volatile

LE 1ER CONCOURS DE L'ANNÉE

Nous sommes fiers de vous annoncer que le 1er concours du Pigeon Reporter 66 vient d'être ouvert !

Nature du concours : Photographie de volatile(s)

Et oui, pour ce premier concours, nous mettons à l'honneur l'art subtile de la photographie afin de sublimer la beauté non modeste des volatiles (avec une légère discrimination positive pour les pigeons).

Ce doit être une photo avec un oiseau dessus, mais le reste de la composition est libre. Un thème explicite est valorisé, au même titre que l'humour ou l'originalité. Toutefois, un minimum de qualité est attendu.

Si vous êtes à l'étranger, c'est le moment de prendre en photos vos oiseaux les plus exotiques !





Qui peut y participer ?

Tous les ivépéens, même ceux qui n'ont pas cotisé BDE !

La participation est individuelle mais cela ne vous empêche pas de travailler à plusieurs sur un rendu.

Modalité de rendu

Date d'envoi : Du 19/12/25 au 01/02/26

Les photographies doivent être envoyées en format png en dm sur l'insta du Pigeon. Aucune photo avec de la nudité ne sera acceptée.

Les montages photos sont autorisés mais les éléments doivent à 40% avoir été produit/créé par l'étudiant.

Le vainqueur sera ensuite départagé par un vote des ivépéens sur l'insta de l'asso (il serait enfin temps de s'abonner au compte et d'admirer notre com exceptionnelle).

Le prix

Le prix final est pour l'instant secret. Pour plus d'informations, n'hésitez pas à harceler notre respo du compte insta, je suis sûre qu'il connaît les détails de l'opération.



HOROSCOPE

Lors des campagnes BDE de l'année dernière, le journal avait donné comme défi aux listeux de rédiger un horoscope pour un numéro de Noël, qui n'est jamais sorti... Seuls les Exploralistes ont relevé le défi : publier cet horoscope est donc l'occasion de revenir sur leur mandat, bientôt achevé.

- *L'Exploraliste*



BÉLIER

Je crois que tu vas devenir une bonne personne même si rien n'efface l'inceste d'octobre dernier, mais bon, believe !



TAUREAU

Apparemment t'es censé écouter ton cœur mais avec une aigreur pareille ça va être compliqué de l'entendre. Apaise ton cœur !



GÉMEUX

Toujours le même résultat ... Arrête d'avoir un double visage !



CANCER

Si tu crois que l'année qui arrive sera la bonne niveau cœur, n'espère pas trop non plus. Tu risques d'être déçu.



LION

A trop croire que t'es une star, la chute va se faire de haut ... et de très haut !



VIERGE

Tu parles beaucoup ... beaucoup trop. Alors je ne vais rien dire de plus sinon on va me confondre avec quelqu'un d'autre.



BALANCE

Il est risqué de trop parler derrière le dos des gens alors arrête ça au plus vite avant que quelqu'un ne s'en rende compte et ne te balance (jeu de mot t'as capté) à toute l'école.



SCORPION

T'es retourné dans tes travers ! Evite de manipuler tout le monde parce que ce mois-ci, ça risque de mal tourner !



SAGITTAIRE

Tu te crois aventurier alors que la chose la plus risquée que tu n'aies jamais faite est d'avoir volé un écopup au foyer. Il est temps que tu trouves du courage !



CAPRICORNE

Détend-toi avant de devenir le grinch du réveillon.



VERSEAU

Tu veux secouer les choses, mais j'ai l'impression que tu t'y prends souvent de la mauvaise manière. Réfléchis avant d'agir... pas comme Gaël à chaque AB !



POISSON

Sans surprise, tu vas continuer à chialer, mais ça va aller t'inquiète.