

RÉGIE AUTONOME DES TRANSPORTS PARISIENS

L'ÉCOLE D'APPRENTISSAGE
DE LA
RÉGIE AUTONOME DES TRANSPORTS PARISIENS



L'ÉCOLE D'APPRENTISSAGE DE LA RÉGIE AUTONOME DES TRANSPORTS PARISIENS

par Henri BANCOURT

Ingénieur en chef à la Régie autonome des transports parisiens
Conseiller de l'Enseignement technique

Le 26 juin 1960, comme chaque année à la même époque, a eu lieu la fête d'éducation physique de l'école d'apprentissage de la Régie, sur le stade de l'Union Sportive Métropolitaine des Transports, à la Croix de Berny.

Les personnalités et les invités présents n'ont pas caché l'excellente impression qu'ils emportaient de la tenue et de la présentation des quelques trois cent cinquante adolescents, élèves de l'école d'apprentissage de la Régie autonome des transports parisiens.

Il a semblé intéressant, à cette occasion, de présenter cette école à nos lecteurs.

Dès le début du XII^e siècle, les corporations, jusqu'alors peu actives, obtiennent du roi des privilèges par lettres patentes en échange de l'aide financière qu'elles lui apportent.

Cette tendance se développe au cours des siècles suivants et la monarchie accorde aux corporations des privilèges de plus en plus larges en organisant celles-ci en « maîtrises » ou « jurandes ». Chacune d'elle s'occupe de la formation des apprentis et des compagnons dont les conditions d'existence dépendent d'elle.

Au XVI^e siècle, devant la gêne apportée au progrès technique par les corporations, la monarchie crée les manufactures, régies par un règlement plus libéral que les coutumes étroites des métiers. Mais les corporations, toujours dispensatrices de deniers au pouvoir royal, restent intransigeantes et tiennent toujours compagnons et apprentis dans une subordination étroite, en dressant des barrières parfois infranchissables devant les ouvriers désireux de se perfectionner.

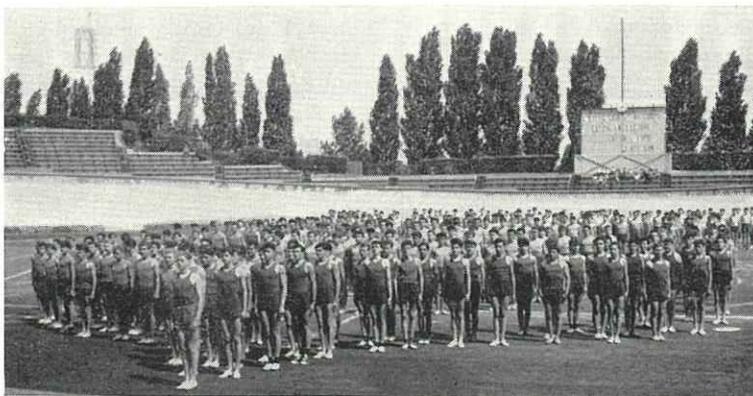


Fig. 1 - Présentation des apprentis à la fête d'éducation physique de l'école, sur le stade de la Croix de Berny, le 26 juin 1960.

A la veille de la Révolution, leur suppression est unanimement souhaitée et c'est ce que feront les législateurs au cours des années qui suivirent 1789. (Loi « Le Chapelier » 14-17 juin 1791)

L'éclosion et le développement du machinisme, la création d'usines de plus en plus importantes, la rationalisation des méthodes de travail et l'absence d'une législation fixant les droits et les obligations des salariés et des employeurs aboutissent, au XIX^e siècle, à des conditions de travail effroyables non seulement pour les adultes, mais également pour les enfants.

Les abus commis dans ce domaine par la grande industrie naissante que ne retiennent plus les traditions des anciennes corporations amènent les pouvoirs publics à prendre conscience du problème du travail des enfants et de leur formation professionnelle.

L'État intervient en promulguant la loi du 22 mars 1841 qui limite la durée du travail des enfants à 12 heures par jour et interdit leur emploi au-dessous de 8 ans.

On est stupéfait aujourd'hui à la pensée que le vote d'une pareille loi ait pu faire l'objet d'une vive opposition; ce qu'il faut en retenir c'est son immense portée : l'État intervient pour la première fois pour réglementer le travail des jeunes ouvriers.

Désormais, c'est par lui que seront imposés les progrès successifs : la loi du 4 mars 1851 réglemente les « contrats d'apprentissage », puis les établissements qui enseignent un métier sont reclassés en 1880.

Sur le plan de la profession, les C.A.P. (certificats d'aptitude professionnelle) qui constituent le premier titre officiel de la qualification ouvrière, furent créés en 1893.

Après la première guerre mondiale, la nécessité de développer et de coordonner l'enseignement professionnel et l'enseignement technique à leurs différents échelons amène le vote de la loi du 25 juillet 1919, dite loi Astier, qui crée « l'Enseignement Technique » rattaché au ministère de l'Instruction Publique par décret du 20 janvier 1920.

L'importance de cet organisme fut consacrée par la création du Sous-secrétariat à l'enseignement technique qui subsista pendant de nombreuses années.

Le propre de « l'Enseignement Technique » est de s'être lié étroitement à la profession et d'avoir non seulement développé l'enseignement officiel, mais d'avoir aidé efficacement la formation professionnelle dans les entreprises privées et dans les groupements professionnels.

L'apprentissage — au sens strict — est aujourd'hui cette formation que peuvent normalement recevoir des jeunes gens d'un âge moyen de 14 ans, dans le but de leur faire acquérir, vers 17 ans, toutes les connaissances pratiques et théoriques nécessaires à l'exercice d'un métier d'ouvrier qualifié.

La sanction officielle de cette formation est toujours le Certificat d'Aptitude Professionnelle, délivré par l'Enseignement Technique.

L'apprentissage peut revêtir, soit une forme scolaire, soit une forme industrielle ou artisanale en atelier.

Il se présente actuellement dans les grandes agglomérations et notamment dans la région parisienne assez schématiquement de la façon suivante :

— les meilleurs élèves s'inscrivent le plus souvent aux concours des écoles d'entreprises (S.N.C.F. - R.A.T.P. - Air France - Régie Nationale des Usines Renault, etc.) véritables établissements scolaires où ils bénéficient dès leur entrée d'une rémunération et d'avantages divers et où ils sont assurés en fin d'études d'un placement stable; d'autre part, selon

leurs capacités, ils auront dans ces entreprises le plus de chances d'une promotion sociale. Ces apprentis sont en général admis sous contrat d'apprentissage et les réussites aux C.A.P. sont de l'ordre de 90 %;

— les Centres publics d'apprentissage (1) reçoivent généralement les éléments moyens, qui obtiennent cependant dans une proportion acceptable (60 % en moyenne) un C.A.P. et qui assureront dans l'industrie un service satisfaisant dans des emplois d'exécution;

— l'apprentissage sous contrat, en atelier, recueille en général des adolescents qui désirent apprendre un métier, mais qui ne disposent pas de connaissances de base leur permettant de suivre avec fruit l'enseignement des centres. Ils apprennent leur métier en travaillant à l'atelier, et l'employeur est tenu de leur laisser le temps nécessaire pour suivre dans des établissements extérieurs, des cours professionnels où ils acquièrent les connaissances théoriques exigées aux épreuves des C.A.P. : toutefois les réussites sont aléatoires.

(1) La création des Centres publics, d'apprentissage établissements qui tendent à former dans les branches industrielles et commerciales (voir ménagères) des ouvriers et des employés qualifiés, ne remonte qu'à l'année 1939. Ils se sont développés de 1940 à 1944, dans le but de donner une occupation aux jeunes et de les encadrer. La loi du 21 février 1949 a conféré à ces centres leur statut définitif.

ORIGINES ET ÉVOLUTION DE L'ÉCOLE D'APPRENTISSAGE DE LA R.A.T.P.

Les entreprises de transport de voyageurs en commun ont des activités techniques qui leur sont propres et qui les ont incitées depuis longtemps à se pencher sur le problème de la formation professionnelle d'ouvriers qualifiés pour les besoins de l'entretien de leur matériel.

Dès 1911, l'ancienne Compagnie Générale des Omnibus formait dans ses ateliers de Championnet des apprentis sous contrat dans différentes professions intéressant ses fabrications et ses travaux d'entretien : ajusteurs, tourneurs, électriciens, menuisiers, peintres, chaudronniers, mouleurs. La durée de l'apprentissage était de trois années et quelques heures par semaine étaient réservées à des cours de calcul, de technologie et de dessin enseignés sur place. L'effectif était de l'ordre d'une vingtaine d'apprentis, mais il n'y avait pas de promotion distincte : les admissions s'échelonnaient tout au long de l'année. Un « essai de compagnonnage » constituait à l'époque la sanction de fin d'apprentissage.

Après la première guerre mondiale, la Société des Transports en Commun de la Région Parisienne, à qui venait d'être concédé par le département de la Seine l'affermage de l'exploitation des lignes de tramways et d'autobus de la région parisienne, voyait l'activité de ses ateliers de gros entretien et plus particulièrement celle de l'Atelier Central se développer considérablement pour faire face aux travaux de remise en état de matériels dont l'entretien avait été différé pendant les hostilités.

Aussi, dès 1921, la S.T.C.R.P. était-elle amenée à développer l'apprentissage toujours donné dans l'enceinte de l'atelier central; mais elle érigea cette école en organisme indépendant ayant ses salles de classe, et un atelier spécial, enclavé dans le département mécanique.

L'activité de cette école était toujours orientée vers la préparation aux professions intéressant les ateliers centraux : ajusteurs, tourneurs, fraiseurs, forgerons, menuisiers, etc..

L'enseignement fut organisé par promotions annuelles d'un effectif de 35 à 40 apprentis, avec admission réglementée par un concours d'entrée ayant lieu chaque année, à date fixe, pour tous les candidats.

Ce n'est qu'à partir de l'année 1927 que, pour la première fois, les apprentis ayant terminé leur scolarité furent présentés aux épreuves des certificats d'aptitude professionnelle.

Un personnel spécial, directeur, professeurs, moniteurs, fut affecté à cette école et vers l'année 1935 des séances d'éducation physique vinrent heureusement s'ajouter aux programmes de la formation professionnelle.

La destruction partielle de l'Atelier Central de la rue Championnet au cours du bombardement du 21 avril 1944 obligea à transférer l'école au dépôt de Point du Jour (Paris 16^e) : cet établissement était resté ouvert à l'exploitation des autobus durant les hostilités, mais une partie des halls était disponible et l'école y fut provisoirement installée. Les sujétions de l'exploitation du dépôt et la pénurie de machines et de matériels divers n'étaient pas toutefois sans apporter de gêne sensible au fonctionnement de l'école.

C'est pourquoi, après la Libération, à mesure que la Compagnie reprenait possession de ses établissements réquisitionnés et dès que cela fut possible — en 1946 — l'école fut installée à l'ancien dépôt d'autobus de l'avenue Mozart, où elle est encore aujourd'hui.

L'ancienne Compagnie du Chemin de fer Métropolitain n'avait pas d'école d'apprentissage et après la fusion des deux anciennes sociétés de transports parisiens (la S.T.C.R.P. et la C.M.P.) il fut reconnu utile d'orienter et de développer l'école de l'ancienne S.T.C.R.P. vers une formation répondant aux besoins essentiels de l'ensemble des services d'entretien de la R.A.T.P.

L'ÉCOLE D'APPRENTISSAGE DE LA R.A.T.P.

Pour mener à bien cette œuvre d'orientation et de développement de l'école il devait être tenu compte de différents facteurs :

— situation du personnel ouvrier de la Régie; répartition dans les différentes spécialités et besoins prévisionnels du recrutement;

— développement parallèle de la formation d'ouvriers qualifiés par les cours de la promotion sociale fonctionnant à l'intérieur de la Régie;

— expérience acquise à l'extérieur et notamment dans les établissements de l'Enseignement technique.

L'étude de ces problèmes a été faite par la Direction des études générales et par les Services du personnel.

D'autre part, pour mieux coordonner les différentes mesures se rapportant à l'activité de l'école, un Conseil de l'école d'apprentissage comprenant des membres de la direction, des représentants du personnel ouvrier, du comité d'entreprise et de l'Enseignement Technique était créé en 1947.

Les professions enseignées

Il n'était pas logique de conserver à l'école des sections préparant à des métiers représentés par de faibles effectifs, alors que dans les grandes professions de base nécessaires à l'entretien des matériels et des installations de la Régie les besoins restaient très importants et parfois difficiles à satisfaire.

C'est pourquoi les petites sections, menuisiers, forgerons, fraiseurs, etc., furent progressivement supprimées, pour reporter l'effort sur les trois grandes spécialités :

- ajusteurs, profession commune à la plupart des ateliers de la Régie;
- ajusteurs-mécaniciens en réparation automobile, pour les ateliers et dépôts du réseau routier;
- électriciens-ajusteurs destinés surtout aux établissements du réseau ferré et des services techniques.

En raison de la substitution de caisses métalliques aux anciennes carrosseries en bois sur les autobus du réseau routier, la section de préparation au métier de chaudronnier fer a été maintenue en orientant la formation vers l'entretien de ces nouvelles carrosseries.

Une petite section de tourneurs fer a été conservée pour les besoins de l'Atelier central; elle permet en outre de préparer sur place, à l'école, certaines pièces destinées à l'apprentissage des ajusteurs; enfin, un atelier réduit de machines-outils permet de familiariser les élèves avec les équipements d'atelier.

Tous les apprentis de l'école sont présentés aux épreuves des C.A.P. à la fin de leur apprentissage.

Le nombre des C.A.P. nationaux, créés par arrêtés ministériels, dépasse actuellement 220. L'examen de leur nomenclature laisse penser que l'on n'a pas toujours opté en faveur d'un nombre limité de C.A.P. reposant sur une solide formation de base qui permette par la suite, d'une part, les adaptations que nécessite l'évolution rapide des techniques, et d'autre part, une promotion sociale souhaitable sur le plan des besoins économiques, comme sur le plan humain.

La R.A.T.P., suivant en cela les principes de l'ancienne S.T.C.R.P., ne s'est pas laissée tenter par cette dispersion des C.A.P. Ses techniciens ont estimé que la formation de base « ajusteurs » était celle qui assure au mieux à l'apprenti une grande habileté manuelle, le sens de la technique et de la mécanique et ultérieurement des facilités d'adaptation aux professions requérant à leur base ces qualités et ces connaissances essentielles.

C'est pourquoi, tous les apprentis destinés à devenir dans les ateliers de la Régie, ajusteurs, ajusteurs-mécaniciens en réparation automobile, électriciens-ajusteurs, reçoivent à l'école, au cours des trois

années d'apprentissage, la formation de base d'ajusteurs et sont présentés au C.A.P. de cette spécialité.

Dans le but de les familiariser avec le métier qu'ils auront à assurer dans les services de la Régie, ces apprentis reçoivent, au cours de leur apprentissage, pendant une durée d'environ cinq mois, une formation complémentaire.

Pour un tiers environ de l'effectif — en principe les apprentis les mieux classés — cette formation porte sur des compléments de mathématiques, les éléments de base de l'électricité, des travaux pratiques de mesures électriques et des démonstrations sur des organes électriques du matériel de la Régie.

Pour le deuxième tiers de l'effectif, cette formation comprend des cours de technique et de technologie automobile et des travaux pratiques de démontage, de réparations, de remontage et de réglage sur les différents organes constitutifs des autobus du réseau routier.

Enfin, les apprentis ajusteurs qui ne reçoivent pas ces enseignements complémentaires sont formés à des travaux pratiques de soudure qui leur faciliteront, le cas échéant, au cours de leur carrière, l'ouverture de certains débouchés.

C'est dans le même esprit que les apprentis chaudronniers sont préparés au C.A.P. de base « chaudronnier fer », une grande partie d'entre eux étant familiarisée au cours de leur apprentissage avec les travaux d'entretien des carrosseries métalliques.

Les apprentis tourneurs sont affectés à l'atelier d'ajustage pendant la première année d'apprentissage, la spécialisation « tourneurs » étant assurée au cours des deux années suivantes.

Toutes ces formations complémentaires ont fait l'objet de programmes minutieusement étudiés et ont été mises en application progressivement; il fallait en effet être certain que l'effort supplémentaire demandé aux apprentis ne s'opérerait pas au détriment de la parfaite connaissance du métier de base, et ne risquerait pas de compromettre leurs chances de succès aux C.A.P.

L'expérience a montré qu'une telle crainte n'était pas justifiée et les succès croissants des apprentis aux épreuves du C.A.P. permettent d'affirmer la réussite de l'enseignement donné à l'école.

Effectifs de l'école d'apprentissage

Pendant de longues années l'effectif de chaque promotion entrant à l'école a été déterminé en tenant compte essentiellement des besoins prévisionnels de la Régie à la date de sortie de la promotion, c'est-à-dire trois ans après.



Fig. 4 - Ensemble des ateliers d'ajustage

L'importance des notes obtenues par les apprentis au cours de leur apprentissage n'est donc pas à souligner; aussi est-il indispensable que les parents prennent connaissance périodiquement des notes méritées par leur fils. Ces notes leur sont communiquées mensuellement par le carnet scolaire.

Tous les ans, vers la fin du mois de septembre, a lieu la cérémonie de la distribution des prix au cours de laquelle des récompenses — livres et outillages — sont décernés aux apprentis les mieux classés.

Enfin, dès leur entrée à l'école, et pendant toute la durée de leur apprentissage, les apprentis bénéficient de plusieurs avantages :

- carte de circulation sur les lignes de métro et d'autobus de la R.A.T.P.;
- repas de midi et goûter;
- attribution des livres, fournitures scolaires, outillages, vêtements de travail et équipements sportifs;
- colonies de vacances des services sociaux de la R.A.T.P.;



Fig. 6 - L'atelier de chaudronnerie

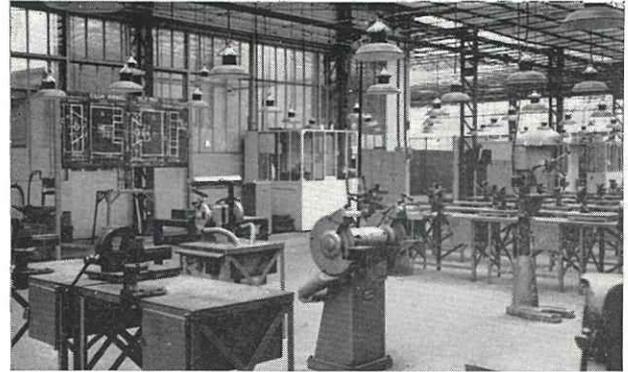


Fig. 5 - Le centre d'une section à l'atelier d'ajustage

— rémunération variable suivant la promotion et les notes obtenues (le chiffre moyen de cette rémunération est de l'ordre de 600 NF par apprenti et par an).

Les installations de l'école

L'école occupe une superficie approximative de 8 800 m² au sol et ne comprend pas de construction en étages.

L'enseignement est donné dans quatre salles de classe et dans une salle de dessin d'une superficie totale de 700 m²; le mobilier scolaire a été renouvelé en totalité au cours de ces dernières années. Chaque classe de cours contient quarante places et les élèves se trouvent ainsi dans de bonnes conditions pour suivre les cours. Un appareil de projection est à la disposition des professeurs.

Les ateliers : ajustage, chaudronnerie, machines-outils, électricité, automobile, soudure et forge et le magasin occupent une superficie de plus de 4 000 m². L'atelier d'ajustage avec ses 1 500 m² et ses quelques trois cents établis constitue l'installation la plus importante.

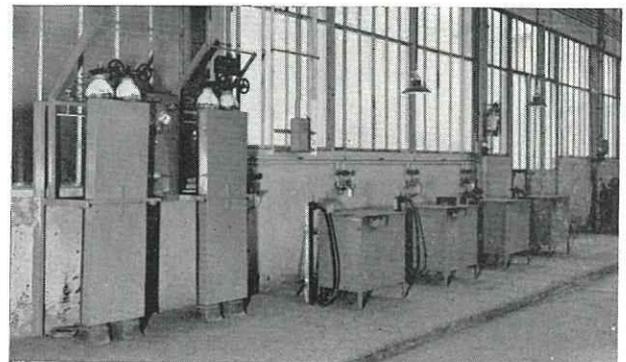


Fig. 7 - Les postes de soudure oxy-acétylénique

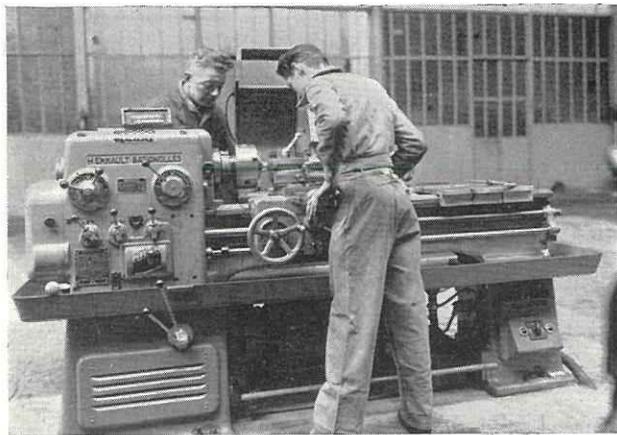


Fig. 8 - Apprenti et moniteur

Jusqu'à ces dernières années, il était équipé d'établis en bois avec étaux à pied récupérés dans les divers ateliers de la Régie lorsque l'école s'était installée à Mozart en 1946, mais ce matériel vétuste et de conception ancienne ne convenait plus.

L'école a mis au point un modèle d'établi métallique entièrement nouveau, avec étau parallèle réglable en hauteur. La conception très simple de ces établis a permis leur fabrication par l'école.

Les épreuves demandées au C.A.P. comportent de plus en plus, non seulement l'ajustage de pièces, mais également du perçage, du taraudage et des montages élémentaires; aussi l'atelier d'ajustage a-t-il été doté de toutes les petites machines, perceuses et outillages d'établis, en nombre suffisant pour éviter toute perte de temps aux apprentis par déplacements et attente aux machines.

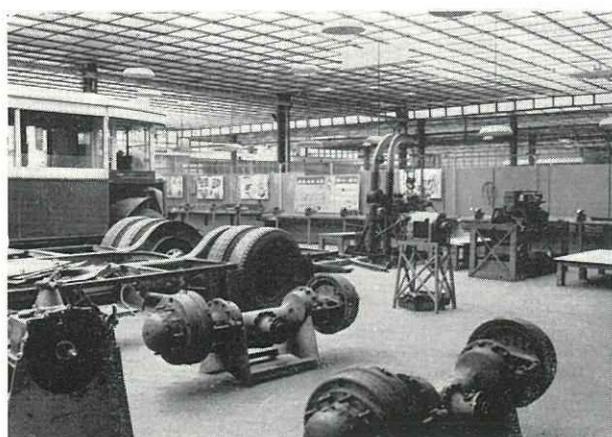


Fig. 10 - L'atelier d'automobile

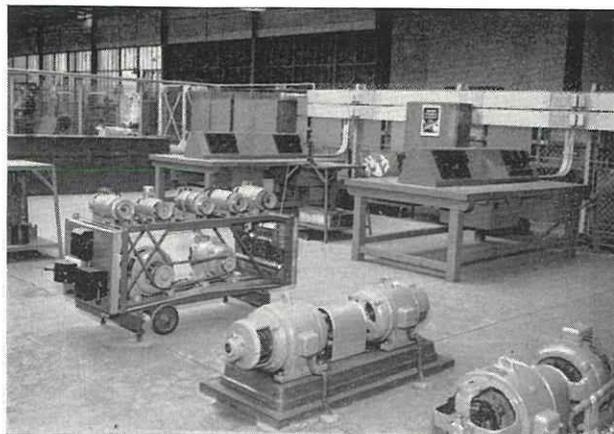


Fig. 9 - L'atelier d'électricité

L'atelier de chaudronnerie est du type classique; il a été récemment doté de huit postes de soudure oxy-acétylénique alimentés par générateur d'acétylène et centrale de distribution d'oxygène.

L'atelier des machines-outils comprend une dizaine de machines modernes : tours, étaux-limeurs et scies à commande électrique individuelle. Pour les apprentis débutants et pour les démonstrations illustrant les cours de technologie, quelques machines plus anciennes commandées par transmission (tours, fraiseuses, etc.) ont été conservées.



Fig. 11 - A l'atelier d'électricité

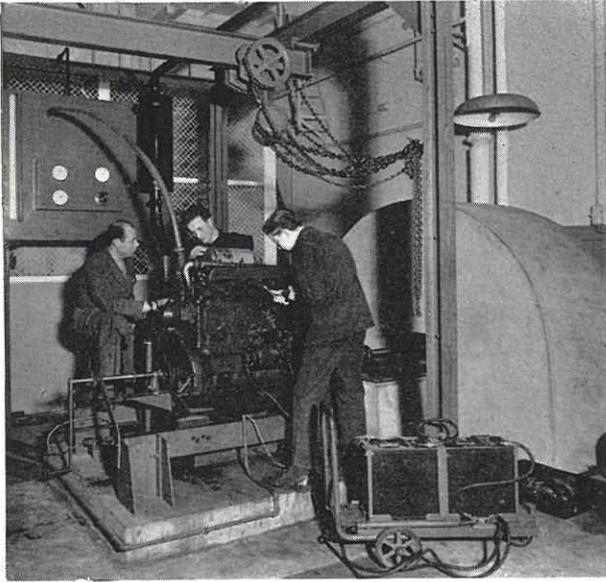


Fig. 12 - Le banc d'essai des moteurs

L'atelier d'électricité dispose d'équipements très complets en appareils de mesure et d'une distribution sur chaque établi en courant 110 V et en courant 24 V. Divers organes d'équipement électrique des matériels en service à la Régie sont à la disposition des élèves.

L'atelier de mécanique automobile, d'une superficie de plus de 800 m², est doté d'une fosse de visite et de tous les outillages qui équipent les dépôts d'autobus du réseau routier; les apprentis ont ainsi la possi-

bilité d'être instruits des travaux de démontage, de remise en état, de remontages et de réglages divers qu'ils auront à assurer lorsqu'après leur apprentissage, ils seront affectés dans un établissement du réseau routier. Ils disposent également de maquettes et d'ensembles coupés facilitant les démonstrations et d'un banc d'essai de moteur permettant de juger du résultat de leurs travaux sur les moteurs.

Indépendamment des installations à usage professionnel, l'école dispose de vestiaires et de réfectoires modernes; elle est dotée d'installations sanitaires (toilettes, douches) à l'usage des apprentis et du personnel.

L'équipement de la cuisine permet la préparation de près de 400 repas à midi.

L'école dispose également d'un centre médical avec salle d'attente, cabinet du médecin et salle de pansement ouvert durant toutes les heures de présence des apprentis.

Pendant les heures de récréation les apprentis se rassemblent dans une partie du hall aménagée avec des jeux (ping-pong, etc.) et dans la cour de l'établissement.

Toutes ces installations sont régulièrement entretenues et maintenues en excellent état par un personnel spécialement affecté à l'école.

En dehors des installations de l'école, les apprentis bénéficient, pour l'éducation physique, des terrains de sport du magnifique stade de l'Union Sportive Métropolitaine de la Croix de Berny, et l'hiver, ils sont conduits en groupe à la piscine Molitor pour des leçons de natation.



Fig. 13 - Démonstration de basket-ball, à la fête d'éducation physique

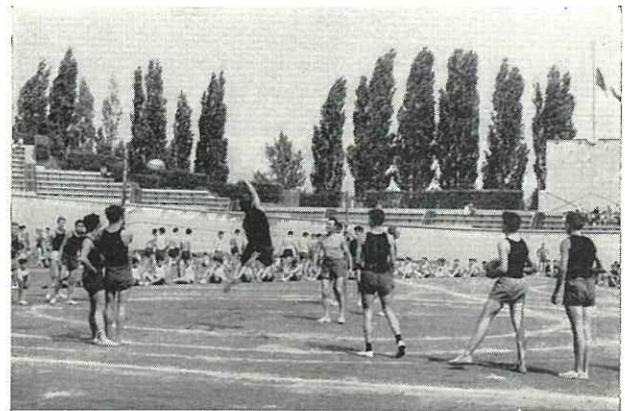


Fig. 14 - Démonstration de Volley-ball, sur le stade de la Croix de Berny

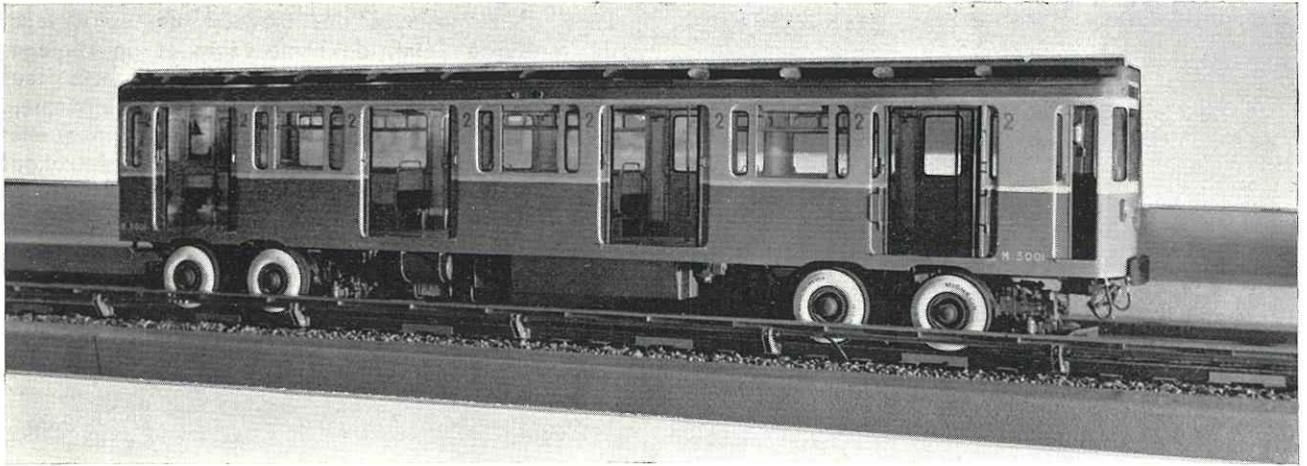


Fig. 15 - Maquette du métro sur pneumatiques construite par les apprentis

Organisation de l'enseignement et de la formation

L'école d'apprentissage de la Régie n'est pas orientée vers la formation de techniciens : elle est limitée à la formation d'ouvriers de métier. Aussi, comme cela se pratique dans tous les établissements d'apprentissage, l'emploi du temps réserve une large part aux travaux pratiques en atelier : le temps passé à ces travaux est de 23 heures par semaine au cours de la première année d'apprentissage, 24 heures au cours de la deuxième année et 25 pour la troisième année; les séances d'atelier ont lieu généralement par demi-journées complètes afin de ne pas multiplier les pertes de temps pour mise à l'ouvrage.

L'enseignement du dessin industriel a lieu en une seule séance de deux heures et demie par semaine pendant les trois années.

Les cours en salle ont une durée d'une heure vingt minutes et représentent un total de 11 à 14 heures par semaine :

- français : deux leçons en 1^{re} et 2^e année; une leçon en 3^e année;

- calcul : deux leçons en 1^{re} année, une leçon en 2^e et 3^e année;

- formation sociale (portant également sur l'hygiène et la sécurité) : une leçon par semaine pendant les trois années;

- sciences : une leçon en 1^{re} et 2^e année;

- technologie générale : une leçon par semaine pendant les trois années;

- technologies professionnelles : deux leçons par semaine (chaudronniers) pendant les trois années; une leçon par semaine pendant les trois années pour les autres professions.

L'éducation physique, les séances à la piscine et les activités de plein air ont lieu en deux séances hebdomadaires d'une durée maximum de six heures. La santé physique et l'équilibre moral des enfants sont surveillés de très près par les médecins, tant à l'école qu'au stade. Sous leur contrôle, les moniteurs d'éducation physique appliquent le massage médical, la gymnastique corrective et les méthodes naturelles et d'initiation au sport adaptées au passage de l'enfance à l'adolescence.

L'emploi du temps, établi par les soins de l'école, recherche un juste équilibre entre les efforts physiques et le travail intellectuel à fournir chaque jour par les apprentis.

Le programme des cours a été établi par une commission spéciale dans laquelle l'Enseignement Technique était représenté. Il est échelonné sur la période des trois années d'apprentissage de manière à donner aux apprentis au moins toutes les connaissances exigées aux épreuves des certificats d'aptitude professionnelle; les progressions des travaux pratiques sont également adaptées à l'évolution des épreuves pratiques des C.A.P. Les apprentis exécutent au cours de leur apprentissage quelques petites séries de pièces pour les besoins des services d'entretien de la Régie, mais ces travaux sont très limités.

L'école se voit également confier certains travaux particuliers : au cours des années 1958 et 1959 une maquette animée de la nouvelle voiture de métro

sur pneus, à l'échelle de 1/10 a été réalisée par l'école. Cette maquette a été exposée au Salon de l'Enfance d'octobre-novembre 1959 où elle a obtenu le plus vif succès.

L'encadrement de l'école

L'encadrement de l'école et son organisation intérieure présentent une grande analogie avec ce qui est réalisé dans les établissements de l'enseignement technique.

L'école est dirigée par un Ingénieur chef de division assisté du Chef de la formation professionnelle et du Surveillant général.

Le Chef de la formation professionnelle est chargé de la formation pratique des apprentis par les professeurs adjoints et les moniteurs techniques. Il veille à ce que les programmes et les progressions approuvés soient bien appliqués et assure avec les professeurs la coordination nécessaire entre les travaux d'atelier et les cours de technologie correspondants.

Il est secondé par quatre professeurs-adjoints chargés des cours de technologie professionnelle et de la formation pratique des apprentis dans les ateliers. Étant donné l'importance de l'atelier d'ajustage, les professeurs adjoints de cet atelier, au nombre de trois, ont chacun la responsabilité d'une promotion d'apprentis.

Les moniteurs techniques, au nombre de quinze, sont chargés d'instruire les apprentis directement à l'atelier.

Le Surveillant général est responsable de la gestion de l'école et de la discipline des apprentis; il a autorité sur les agents chargés des travaux administratifs, sur les ouvriers d'entretien et de nettoyage et sur les trois surveillants qui ont pour mission de veiller à la bonne tenue et à la discipline des apprentis à l'intérieur de l'école, en dehors des séances de cours et d'atelier.

Les professeurs, au nombre de cinq, préparent et enseignent les cours qui leur sont confiés; ils procèdent à des interrogations orales, à la correction des devoirs et des compositions.

L'éducation physique des apprentis est confiée à un professeur d'éducation physique assisté de cinq moniteurs tous munis des titres officiels d'éducation physique leur permettant de diriger efficacement les différents exercices de gymnastique et d'athlétisme prévus aux programmes.

Le centre médical de l'école dépend du service médical de la Régie. Deux médecins d'établissement sont chargés de la surveillance médicale des apprentis, à l'école et au stade. Ils sont consultés par le directeur de l'école pour toutes les questions se rapportant à l'hygiène et aux conditions de travail, ainsi que sur l'établissement du menu servi aux repas de midi.

La Régie confie la gestion de la cantine à un concessionnaire choisi par elle.

Tout le personnel de l'école fait partie du cadre de la Régie.

Le personnel enseignant, professeurs et moniteurs techniques est choisi parmi les agents volontaires qui, à chaque vacance, sollicitent le poste à pourvoir. Par le jeu des mouvements, l'école se trouve ainsi placée en contact permanent avec les services de la Régie et la formation des apprentis se trouve heureusement influencée par l'expérience que le personnel enseignant possède des activités de ces services et des réalités quotidiennes de l'exploitation des réseaux.

RÉSULTATS

Les résultats obtenus par les apprentis aux épreuves du C.A.P. qui constituent le critère officiel de l'apprentissage placent depuis plusieurs années l'école de la Régie aux tous premiers rangs des écoles d'entreprises de la région parisienne : en particulier, aux épreuves de la session mai-juin 1960, la totalité des apprentis sortant de troisième année a été reçue aux travaux pratiques qui constituent l'épreuve de base pour l'obtention du C.A.P.

Tous les apprentis, à de rares exceptions près, restent à la Régie et sont de bons ouvriers, sains et robustes, qui constituent l'armature des équipes d'entretien.

Ces résultats ne s'arrêtent pas là : après leur sortie de l'école et leur affectation dans les services, les anciens apprentis ont la possibilité de suivre les cours de la Promotion sociale organisés à l'intérieur de la Régie. Les premiers degrés d'enseignement de ces cours leur donnent la possibilité de se présenter aux concours de maîtrise technique (contremaître, dessinateur, magasinier); un pourcentage important de la maîtrise technique de la R.A.T.P. est issu des anciens apprentis.

Les cours de la Promotion sociale supérieure permettent à tout agent (ouvrier ou maîtrise) après une durée suffisante d'études, d'accéder par voie de concours aux postes de cadres et les anciens apprentis obtiennent des succès de plus en plus marqués dans cette voie.

On ne saurait nier que l'effort ainsi apporté par la R.A.T.P. pour le développement et l'orientation de son école d'apprentissage n'ait contribué à l'amélioration du service public dont elle a la charge.

Que la Régie soit arrivée à d'heureuses fins utilitaires ne peut faire sous-estimer l'œuvre de culture à laquelle elle ne cesse de contribuer dans toute la mesure de ses moyens en vue de former une jeunesse saine, instruite et bien équilibrée.



Fig. 16 - Le stand de la R.A.T.P.
au Salon de l'enfance 1959

