

LA MEDECINE DU TRAVAIL FACE AUX RISQUES DES METIERS

A la RATP, comme partout ailleurs, les conditions de travail sont, depuis plusieurs années, en permanence à l'ordre du jour.

Une nouvelle science est née, l'ergonomie, qui signifie l'étude de l'homme au travail et l'adaptation du poste de travail à l'homme. Cette science fait appel à la psychologie, à la technique industrielle et bien sûr à la médecine. A la Régie, on se réfère désormais de façon habituelle aux normes et recommandations ergonomiques.

Les médecins du travail de la RATP semblaient les mieux aptes à entreprendre les diverses actions ergonomiques nécessaires à la Régie. Leur rôle, tel qu'il est défini par les textes légaux et réglementaires, n'est-il pas : « d'avoir à leur charge, la surveillance de l'hygiène de l'entreprise, la protection des

agents contre l'ensemble des nuisances et des risques d'accidents, la surveillance de l'adaptation des postes, des techniques et des rythmes de travail aux possibilités collectives et individuelles de ces travailleurs du point de vue physique et mental » ?

C'est en 1972, lorsque le service médical du travail a été largement modernisé, qu'il a été décidé d'étendre du même coup son action au sein de l'entreprise. Aucune étude, même parcellaire, des postes de travail de la RATP, n'avait à ce moment été entreprise. Une organisation spécifique a donc été mise sur pied pour étudier les conditions de travail de divers emplois (voir encadrés) de la Régie.

Une équipe de spécialistes

Dans quelles conditions se déroulent les études de postes ? Il s'agit avant tout d'un travail d'équipe. Cette équipe, qui se réunit en commission médicale, comprend trois à six médecins du travail qui ont reçu une solide formation complémentaire en ergonomie lors de stages approfondis au Conservatoire National des Arts et Métiers (CNAM). De plus, si les premières études étaient principalement médicales et ergonomiques, les plus récentes sont beaucoup plus techniques d'où l'incorporation de techniciens à l'équipe de recherche.

Un tiers, deux tiers

Le principe du « tiers temps » permet aux médecins du travail non seulement d'être au fait des méthodes nouvelles d'investigation grâce à une double action de formation et d'information permanente, mais surtout le tiers du temps de présence du médecin est consacré à la visite des lieux de travail, chaque médecin visitant les établissements de son secteur géographique. Le reste du temps il consulte évidemment au cabinet du service médical du travail. Aussi, lorsqu'une étude de poste dépend d'un secteur, le médecin qui en a la charge siège-t-il obligatoirement dans la commission.

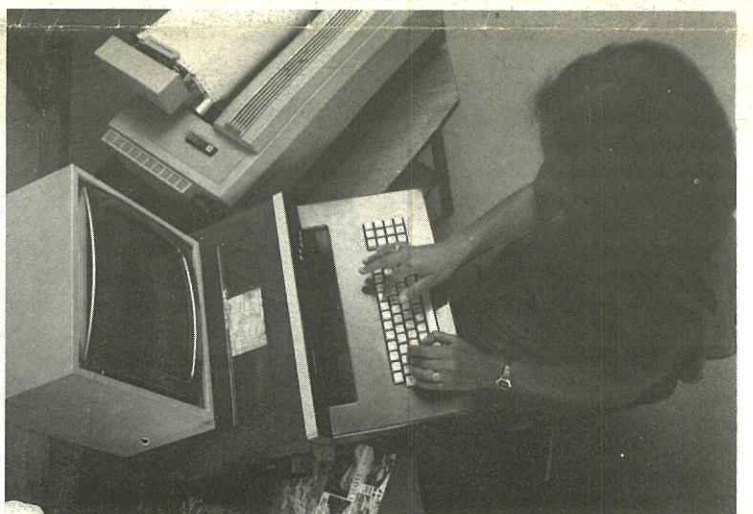
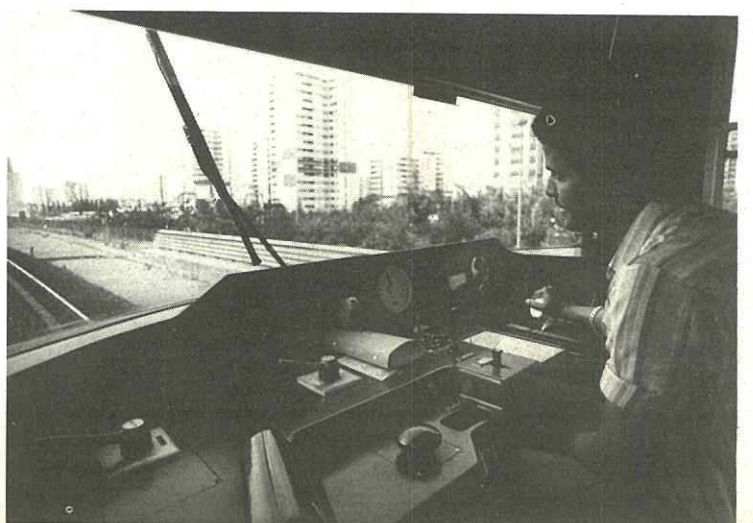
Etudes à la demande

Le choix des postes à étudier s'impose souvent par l'actualité : matériel nouveau, découverte d'une nuisance, etc. Les demandes émanent souvent des délégués du personnel ou syndicaux. Elles sont discutées lors des comités professionnels ou en séance du comité d'entreprise, puis transmises au service médical du travail qui met en place l'équipe de recherche.

Les médecins et techniciens chargés de l'étude d'un poste, étudient celui-ci sous l'angle double de la « charge physique » et de la « charge mentale » de ce poste.



RATP-Chabrol



Un rêve de kinési ?

Les facteurs pris en compte pour apprécier la bonne adaptation du travail et du milieu de travail à l'agent, sont d'origine et de nature très variées : ambiance physique, ca-

ractéristiques spécifiques du poste, contenu de la tâche, organisation du travail, etc. Il est procédé à des études anthropométriques et posturales ainsi qu'à une étude de l'environnement physique du poste pour juger de son efficacité et de son confort. Bien sûr, il ne

s'agit pas de prétendre obtenir un confort idéal mais celui-ci est calculé au mieux pour lutter contre la fatigue et les divers maux physiologiques qu'un poste de travail peut

Suite page 11

STAGE D'ACCUEIL AUX SERVICES TECHNIQUES: LES PRESENTATIONS SONT FAITES



RATP - Chabrol

Ce n'est pas toujours drôle d'être un « bleu » dans une entreprise, de s'entendre dire fréquemment « si vous aviez, comme moi, X années d'ancienneté, vous sauriez tout ça ». Plus grave, quand, après ce nombre d'X années, tout en connaissant parfaitement son

travail, on ignore ce dont sont chargées les autres branches de l'entreprise et comment elles fonctionnent.

A la Régie, si tous les agents nouvellement embauchés sont, à cet égard, sur un pied d'égalité, il n'en est pas de même par la suite, certaines activités « tournant » davantage sur elles-mêmes que d'autres.

L'initiative prise à la direction des services techniques de présenter la RATP aux nouveaux agents au cours d'un stage d'accueil tend à remédier à cet état de fait et à faciliter leur intégration.

L'agent et la Régie

Le besoin d'une meilleure information d'accueil chez les jeunes embauchés s'est manifesté au cours des études menées à la Régie sur l'insertion des jeunes dans le monde du travail. Plus qu'ailleurs, en effet, le recrutement se fait chez des jeunes dont c'est le premier emploi. Le constat sur le terrain est venu confirmer les réflexions du groupe d'études. Les agents ont du mal à appréhender ce que représentent leur direction, les services techniques puisqu'il s'agit d'eux, et a fortiori « l'entreprise RATP ». Un point positif cependant : dans chaque service existe une formation axée sur les problèmes

de sécurité. Assuré par les collègues et par l'encadrement, cet « enseignement » apprend les principes indispensables de la sécurité au travail. La nature des tâches effectuées dans l'ensemble des services techniques explique sans aucun doute le caractère spontané de cette formation. Cet acquis doit être maintenu et même encouragé mais il doit cependant être renforcé par une information plus générale et mieux structurée.

A l'issue de la réflexion « les jeunes et leur premier emploi » fut créé le stage d'accueil des agents de maîtrise et d'exécution (il en existe déjà un pour les cadres). Le premier s'est déroulé en janvier dernier et le sixième a eu lieu à la fin du mois de juin. Le jeune agent bénéficie de ce stage quatre à six mois après son recrutement. Ce laps de temps paraît nécessaire car il est préférable qu'il soit débarassé de tous les « tracas » consécutifs à son arrivée : formalités administratives — aller de droite et de gauche pour se procurer sa carte de service, son habillement, etc. — découverte de l'environnement immédiat du poste de travail et intégration à celui-ci. Toutes choses qui encombrant l'esprit pendant quelque temps et prédisposent mal à d'autres préoccupations. Au contraire, après quelques mois, il lui est beaucoup plus facile d'élargir son champ d'information.

Le stage doit remplir trois missions : — permettre aux nouveaux embauchés de mieux se situer au sein de la Régie et plus particulièrement au sein de la direction à laquelle ils appartiennent ; — leur fournir des renseignements pratiques sur les démarches administratives, sur les perspectives de carrière, sur la formation continue, etc., les informer aussi sur les questions sociales : représentation du personnel, activité du comité d'entreprise, service médical, etc. ; — enfin, les sensibiliser aux problèmes de la sécurité et cela en dehors de leur environnement de travail habituel.

Trois jours de découverte

La fréquence des sessions est d'environ quatre à cinq par an en suivant le cycle de recrutement (mise en place des apprentis issus de l'école technique et embauche extérieure). Chacune réunit une quinzaine de participants, nombre moyen, pour ne pas tomber dans le travers d'un cours magistral. A noter qu'y participent également les agents de la filière administrative quelquefois plus isolés que dans les filières techniques où le travail requiert une grande mobilité sur les réseaux et dans les bâtiments.

Suite page 111

LA MEDECINE DU TRAVAIL FACE AUX RISQUES DES METIERS

Suite de la page



Store sur le matériel de la ligne B du RER.



Pare-soleil sur le matériel de la ligne 6 en partie aérienne.

Conducteurs

Le poste de conducteur seul à bord du train a été le premier à faire l'objet d'une étude par le service médical du travail, tant du point de vue ergonomique que psychologique :

- La conduite manuelle contrôlée, qui permet au conducteur d'intervenir plus souvent dans la conduite du train et de ce fait évite la monotonie, a fait l'objet d'une étude suivie d'une application sur la ligne 13, progressivement étendue cette année aux lignes 7 bis, 11, 3 et 3 bis. L'équipement de toutes les lignes permettant ce type de conduite devrait s'achever en 1985.
- La conception de la loge de conduite du

matériel MF 77, comme celle du matériel MI 79, a été élaborée suivant les recommandations ergonomiques du service médical du travail.

- La conduite centrale et la rétrovision sur les matériels modernes sont étudiées suivant les mêmes règles.
- Des stores sont adaptés dans les loges des matériels du RER ainsi que des pare-soleil dans les loges des matériels des lignes du métro comportant des parties de voies aériennes. D'autre part, les agrès de sécurité des conducteurs sont réformés et remplacés par du matériel mieux adapté et plus confortable.

Machiniste-receveur d'autobus

Des améliorations ponctuelles sont apportées, dans toute la mesure du possible, aux postes de conduite actuels. En outre, il sera tenu compte des recommandations du service médical du travail lors de l'étude de détail du poste de machiniste-receveur sur le matériel futur.

Par ailleurs, certaines mesures prises contribuent à la diminution de la charge mentale du machiniste :

- généralisation, sur les matériels neufs, de la plate-forme centrale appelée à faciliter la circulation des voyageurs et donc à alléger le travail du personnel ;
 - adoption, sur les mêmes matériels, de bords sensibles sur les vantaux de la porte centrale, renforçant la sécurité des voyageurs ;
 - poursuite d'une politique active d'obtention de sites propres, couloirs réservés et priorité des autobus aux feux de circulation ;
 - extension des essais d'écran de protection, dans le cadre des nombreuses mesures prises en vue d'améliorer la sécurité du personnel.
- En revanche, il n'est pas possible de supprimer ou d'alléger la fonction recette au demeurant légère (un billet vendu en moyenne toutes les 20 minutes). Quant à la fonction de contrôle des titres de transport, elle doit être maintenue car elle

est importante dans la mesure où elle dissuade les fraudeurs potentiels et où elle permet à la grande majorité des voyageurs en règle de se sentir reconnus comme tels, ce qui ne peut être que souhaitable pour entretenir de bonnes relations entre voyageurs et machinistes.

Pour ce qui est des conditions de travail proprement dites, celles-ci ont été améliorées durant la dernière décennie : augmentation du nombre de repos entraînant une réduction de la durée annuelle de travail, du nombre de services en une seule vacation, aménagement des compensations, sous forme de crédit de temps pour diverses pénibilités (heures de repas et de fin de service, durée d'une partie de service).

Le point atteint est tel que toute amélioration supplémentaire se traduirait soit par une dégradation de la qualité de service public, soit par une augmentation du coût de ce service. Des études n'en sont pas moins poursuivies dans ce domaine.

Enfin, l'étude des médecins du travail sur le problème de l'inaptitude des machinistes-receveurs a été prolongée par une étude sociologique menée dans trois dépôts.

Les conclusions qui s'en sont dégagées au terme de la première phase ont d'ores et déjà permis d'envisager un certain nombre de mesures destinées à prévenir l'inaptitude de ce personnel au niveau individuel.

engendrer comme, par exemple, le classique « mal de dos ». (cf. études des postes de conduite).

Les investigations du service médical du travail sont techniquement très en avance, comme le prouve par exemple la méthode d'enregistrement à distance de la fréquence cardiaque en continu utilisée en milieu de travail. Les médecins sont aidés dans leurs recherches par la direction des services techniques de la RATP qui fournit le matériel d'enregistrement et même son propre système informatique qui permet l'établissement des courbes de résultats. Un diagnostic des conditions de travail nécessite, on le voit, le recours à de multiples disciplines.

Une nécessité : l'adhésion de tous

Les médecins du travail mettent l'accent sur un point essentiel : la réussite d'une action ergonomique sous-entend un dialogue avec tous les intéressés et l'adhésion complète des agents est indispensable.

En effet, ceux-ci ne souhaitent pas toujours voir leurs habitudes de travail bouleversées même si elles ne sont pas très physiologiques aux yeux du médecin. Une modernisation tous azimuts entraîne d'innombrables modifications des postes de travail, mais il faut savoir que l'homme ne peut pas toujours suivre et s'adapter immédiatement à un nouveau mode de travail. Un écart considérable peut s'installer entre l'acquis scientifique concernant la protection de l'homme au travail et les pratiques effectives observées dans les entreprises : de toute évidence un délai est nécessaire pour le passage de cet acquis à la vie quotidienne au travail. Le dialogue et l'information prennent alors toute leur importance face à ces blocages.

Vers une ergonomie de conception

Adapter les installations existantes pour améliorer les conditions de travail, c'est bien, mais se référer aux normes et recommandations médicales et ergonomiques dès la conception de ces installations, c'est encore mieux. C'est la démarche que la RATP tend à retenir depuis quelques années. Les propositions de la médecine du travail sont très sui-

vies lors de l'élaboration d'un matériel nouveau : ce fut le cas du MF 77 et du MI 79 et peut-être encore plus pour la recherche de « l'autobus futur » (cf. : Entre les lignes n° 40). Il en est de même pour la mise en place d'outils de travail comme les appareils distributeurs pour agents receveurs (ADAR) ou des machines à frappe automatique.

C'est ainsi que si les suggestions du service médical du travail sont retenues, dans la mesure du possible, lors de la rénovation des installations et des équipements, l'étude des nouvelles réalisations donne lieu à une association systématique des médecins du travail.

Toutes les recommandations qui découlent des études de postes ne peuvent pas cependant être prises en compte. Le service médical du travail a un rôle de conseil auprès des parties prenantes, il effectue ses recherches en toute indépendance, mais ses conclusions sont ensuite discutées entre la direction et le comité d'entreprise pour passer à travers l'inévitable filtre des contraintes techniques et financières.

Un certain nombre d'études de postes effectuées par la médecine du travail ont débouché sur plusieurs mesures énumérées dans les encadrés ci-joints : conducteurs seuls à bord des trains, chef surveillant receveur du métro, agents du réseau ferré utilisant des tableaux de contrôle optique et des écrans de visualisation, machiniste-receveur, chef de section de garage, agent de maîtrise du centre régulateur, agents affectés aux escaliers mécaniques du RER, utilisateurs des terminaux d'ordinateurs à écran cathodique, utilisateurs de machines à écrire à frappe automatique, agents du service intérieur travaillant sans lumière naturelle.

Deux autres études sont terminées mais leurs résultats ne sont pas encore diffusés : l'une concerne l'aménagement du centre d'information téléphonique (CIT), l'autre, les agents de la surveillance générale. Enfin, sont en cours actuellement, une étude sur les ajusteurs-voitures de l'atelier de grande révision de Choisy et une autre sur les poseurs de voie du métro et du RER.

Parallèlement, les installations ayant des revêtements d'amiante ainsi que les postes de travail où des agents pouvaient être exposés à des poussières de ce minéral, ont été recensées et il a été décidé, suivant les recommandations du service médical du travail, de procéder à la neutralisation des revêtements suspects, soit en les retirant, soit en les recouvrant.

Agents du service intérieur ne bénéficiant pas de la lumière naturelle

L'étude effectuée par le service médical du travail sur l'éclairage des postes de travail du personnel du service intérieur, non exposés directement à la lumière naturelle, a fait l'objet d'un rapport établi en décembre 1976 portant sur :

- la situation du poste,
- les modalités d'éclairage du poste en lumière artificielle,
- l'ambiance générale du poste.

Depuis cette époque, des aménagements ont été entrepris, ou sont prévus, pour certains de ces postes. Mais la configuration des lieux limite les possibilités d'amélioration de la situation constatée.

Cependant, depuis quelques années, toute modification ou toute nouvelle implantation des postes de travail du service intérieur est soumise systématiquement à l'appréciation préalable du service médical du travail.

Agents des services techniques chargés de l'entretien des escaliers mécaniques

Température des machineries

Les relevés effectués dans les machineries représentent des niveaux relativement élevés mais compatibles avec les travaux demandés. Il s'agit de visites brèves, lorsque l'escalier est en fonctionnement et dégage des calories. Pour des travaux de longue durée l'appareil est mis à l'arrêt.

L'étude mentionne l'aménagement des portes de machineries hautes et basses avec des grillages pour permettre un brassage de l'air. Afin d'améliorer cet effet, le service TE a mis en place un ventilateur pour l'escalier où a été relevée la température la plus élevée (29°).

Bruit

Les niveaux sonores sont à la limite de l'acceptable dans certaines machineries (cas des appareils de la plus grande dénivellée) mais ces seuils critiques ne peuvent être dangereux que pour un travail continu de 40 heures par semaine, ce qui n'est pas le cas.

Cependant, dans le cas de machineries

communes où des agents travailleraient assez longtemps alors que l'escalier mécanique voisin resterait en service, des panneaux de séparation absorbants mobiles ont été étudiés pour permettre d'isoler le personnel. Ces protections ont été jugées satisfaisantes par le médecin du travail du secteur lors d'une visite faite au mois de juillet 1980.

Lampes fluorescentes

En accord avec le personnel, des écrans légers ont été mis en place sur les tubes qui éclairent les armoires d'appareillage électrique de manière à éviter l'éblouissement.

Eaux stagnantes

D'une manière générale, l'évacuation des eaux d'infiltration ne peut être efficace que si les rigoles et les siphons sont nettoyés périodiquement. L'attention des agents du nettoyage a été attirée sur ce point, mais il appartient au personnel travaillant dans les différents locaux techniques de signaler les anomalies à leur attachement.

Chef surveillant receveur du métro

- La conception d'un nouvel appareil distributeur pour agent receveur (ADAR 1980, nouvelle génération) est étudiée en liaison avec le service médical du travail, en tenant compte des remarques qui ont été faites en particulier par les utilisateurs des ADAR actuellement en service.



Visualisation de l'escalier mécanique de Charonne.



Essai de visualisation des quais de la station

- Une étude sur la modification des pédales d'alarme et sur leur meilleure accessibilité est terminée. Un prototype a été présenté au personnel. La réalisation des modifications va commencer prochainement.

- La visualisation des escaliers mécaniques éloignés du bureau de station est en cours. Une première tranche de 23 escaliers a été réalisée.

- Un essai de la visualisation des quais est en cours à la station « Charonne ». Un programme d'équipement de 25 stations est actuellement prévu.

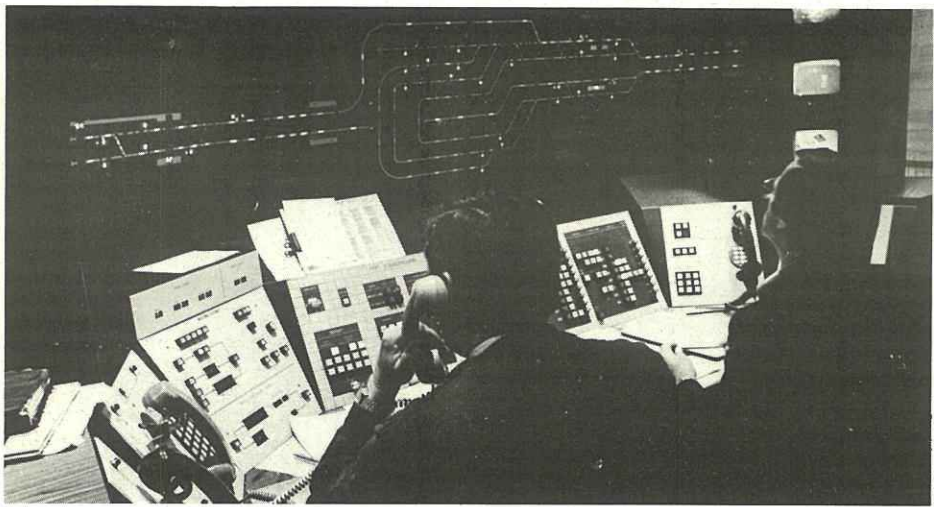
- Lors de la construction de nouveaux bureaux de station, et chaque fois que c'est possible, lors des rénovations, l'aménagement des locaux est réalisé en tenant compte des demandes du personnel.

- Les bureaux des recettes supplémentaires sont reliés au standard de sécurité et l'alarme police est discriminée par rapport au bureau principal.

Agent de maîtrise du réseau routier du centre régulateur

Les principales modifications apportées à ce poste de travail concernent essentiellement l'insonorisation du local. Par ailleurs, les nouveaux pupitres de commande centralisée de départ électronique, qui seront installés progressivement, font l'objet de mises au point en ce qui concerne

tant la chaleur dégagée que le bruit qui pourront être diminués. Quant au logiciel, quelques petites améliorations doivent permettre de faciliter aux agents l'exécution d'un certain nombre d'opérations et plus particulièrement les feuilles de retombes.



Bureau du chef de départ de Porte de la Villette.

Agent du réseau ferré utilisateur de tableaux de contrôle optique et des écrans de visualisation

Le nouveau bureau du chef de départ de Porte de la Villette a été conçu d'après la maquette du poste de manœuvre présentée au centre de formation et réglementation et en tenant compte des observations relevées sur l'étude du poste qui avaient été faites par les médecins du travail et les nombreux agents, futurs utilisateurs, à qui cette maquette avait été commentée. L'éclairage du poste, des tableaux de contrôle optique et des écrans de visualisation, est particulièrement étudié.

Deux nouveaux bureaux de chef de départ ont été construits, suivant les mêmes dispositions (Porte d'Auteuil et Place d'Italie 5). La construction du bureau de Porte de Saint-Cloud sera réalisée prochainement.

En outre, deux bureaux de départ ont été rénovés en retenant les observations déjà formulées (Porte des Lilas, 3 bis, Eglise de Pantin). La rénovation du bureau de Mairie de Montreuil sera également entreprise.

Agents utilisateurs des terminaux d'ordinateurs à écran cathodique

Deux prototypes de poste de travail (table support, support d'écran pivotant, table support d'imprimante, meuble annexe et siège) ont été présentés au service médical du travail et au président de la commission « conditions de travail de personnel » du Comité d'entreprise. Un modèle a été retenu et modifié d'après les observations formulées.

Deux ensembles ont été mis en place, l'un au service du budget et des études financières, l'autre au service du matériel roulant du réseau ferré.

Par ailleurs, un poste de travail spécial a été étudié, pour le personnel de la Caisse de coordination, en liaison avec le service médical du travail et les représentants du personnel. Trente-quatre ensembles (table support — support d'écran gyroscopique, meuble annexe et siège) ont été mis en service.

Outre les ensembles de la CCAS, 123 terminaux à écran cathodique sont en place dans des services de la Régie.

La liste des agents travaillant sur les terminaux est communiquée au service médical du travail. Lors des visites médicales périodiques, ces agents font l'objet d'un examen ophtalmologique particulier.

Agents utilisateurs de machine à frappe automatique

Le niveau sonore des machines IBM utilisées étant relativement élevé, des présentations de nouveaux matériels ont été organisées chez trois constructeurs de machines à frappe automatique, à l'intention des représentants de l'ensemble des services utilisateurs et du service médical du travail.

Les machines bruyantes ont été remplacées par les nouveaux matériels choisis avec l'accord des utilisateurs aux dates d'échéance des contrats de location passés avec la société IBM.

Chef de section de garage

Ce travail posté s'effectue toute la nuit. Une modification de structure des fonctions garage et entretien du matériel roulant dans les dépôts a été étudiée pour réduire le temps de passage sur les postes de nuit.

Le nouveau projet soumis aux représentants du personnel, puis aux organisations syndicales fait l'objet de nouvelles propositions qui ne sont pas encore arrêtées.

L'après-midi : visite d'un poste haute tension (PHT), du poste de commande centralisée du métro (PCC) et du poste de commande de l'énergie (PCE), boulevard Bourdon.

3^e jour :

Le matin : exposés et discussions sur les problèmes de la sécurité et projection du film « Tu seras vigilant » illustrant les règles à respecter en général et plus particulièrement aux services techniques.

L'après-midi... ou plutôt la nuit ! puisque la sixième et dernière demi-journée est consacrée à la visite de différents chantiers de nuit.

La variété du programme semble être un gage de réussite, c'est du moins ce qui ressort des réponses au questionnaire remis aux participants à l'issue de chaque session. L'initiative prise à T est jugée positive à la fois par les intéressés et par l'encadrement car les jeunes agents reviennent à leur poste de travail en maîtrisant mieux leur situation et leur rôle au sein de la Régie. Pour tous, l'intérêt de ce stage est évident, car il répond à un besoin existant dans toutes les entreprises mais de façon encore plus sensible quand il s'agit de la RATP, avec non seulement l'importance de ses dimensions mais aussi avec ses multiples aspects.

A propos du tétanos

Le tétanos est une maladie grave ; malgré les moyens considérables dont disposent les médecins, il y a encore en France 50 % de décès. C'est beaucoup trop et l'on souhaite réduire à zéro ce taux de mortalité au cours des cinq prochaines années. Ce qui est parfaitement possible.

Sans entrer dans la description de la maladie, on doit souligner que la plaie la plus minime peut être la porte d'entrée du microbe très virulent auquel est dû le tétanos. Il est classique de citer la piqûre par épine de rosier ou par un objet souillé de terre. Certaines professions sont directement visées : personnel des chantiers de surface ou en souterrain, ajusteurs, mécaniciens, médecins, infirmières... Cette liste n'est d'ailleurs pas limitative.

Le tétanos représente la maladie type où la prévention joue un rôle primordial. Très simplement, la prévention peut se définir comme le moyen le plus sûr d'éviter une infection. Seule la vaccination permet d'y parvenir. Et c'est ainsi que des précisions doivent être apportées afin d'éviter toute ambiguïté.

L'obligation légale fait état de trois injections de vaccin, pratiquées chacune à un mois d'intervalle, suivie d'une injection, dénommée injection de rappel, un an après. Il était recommandé de pratiquer ensuite une nouvelle injection de rappel tous les 10 ans à l'exception des professions citées plus haut pour lesquelles le délai est impérativement ramené à 5 ans.

Il faut bien reconnaître que ces dispositions étaient peu respectées et que, dans la majorité des cas, on pratiquait lors d'un accident, une injection de sérum dans le but d'apporter immédiatement à l'organisme humain les éléments nécessaires à sa défense. Or le sérum est dangereux, car :

- l'injection peut entraîner de fortes réactions du genre crise d'urticaire, voire un grand état de choc ;
- le tétanos est quelquefois apparu surtout

chez des sujets ayant déjà reçu plusieurs injections de sérum.

La règle logique est donc de ne plus recourir au sérum. Cette position a d'ailleurs été adoptée il y a plusieurs années par les chirurgiens français et depuis déjà plus de 10 ans, les services de colonies de vacances (adultes et adolescents) exigent la présentation de certificats de vaccination antitétanique « à jour ».

Aujourd'hui, plus que jamais, toute la population française est concernée si l'on tient compte qu'en dehors des professions particulièrement exposées au tétanos et répertoriées au tableau des maladies professionnelles indemnifiables, il y a tous ceux qui se livrent au bricolage, au jardinage, aux sports (surtout foot-ball, rugby, équitation, alpinisme) sans oublier les victimes des accidents de la route.

En définitive, seule la vaccination permet d'éviter le tétanos. Mais pour être efficace, elle doit être effectuée selon des règles précises :

- trois injections sous-cutanées profondes à un mois d'intervalle,
- injection de rappel un an après (délai obligatoire),
- et ensuite rappel systématique tous les cinq ans.

Ces modalités peuvent être différentes avec certains vaccins.

Recommandations importantes :

— Chaque sujet doit garder sur soi la carte de vaccination remise par le médecin afin de la présenter aussitôt en cas d'accident ou de plaie, quelle qu'en soit la cause.

— Concernant le personnel de la RATP, la vaccination peut être pratiquée dans tous les centres médicaux et il est souhaitable qu'une photocopie de la carte soit adressée sous pli cacheté au service médical du travail.

— Chacun doit prendre conscience de la nécessité d'une telle vaccination et se souvenir que la maladie peut, à tout moment, atteindre n'importe lequel d'entre vous.

Le service médical du travail

ASSOCIATION DES SECOURISTES RATP



tional, la mortalité accidentelle est devenue la troisième cause de décès après les maladies cardio-vasculaires et le cancer.

Pourquoi une telle association ?

Parce qu'il a semblé souhaitable et nécessaire de regrouper les agents qui forment les équipes de secours de la Régie. En effet, l'éclatement géographique de notre entreprise fait que ces agents sont disséminés dans la région parisienne et n'ont jamais l'occasion de se rencontrer pour confronter leurs points de vue et leurs expériences, ce qui pourrait être très riche d'enseignements pour eux-mêmes et pour l'entreprise.

Quel sera son rôle ?

- Créer un lien de solidarité et d'amitié entre les secouristes et leur proposer, ainsi qu'à leurs familles, un lieu de rencontre privilégié où ils pourront confronter leurs expériences ;
- assurer, en étroite collaboration avec la direction du personnel et le service médical du travail, l'enseignement du secourisme en général ;
- promouvoir le secourisme par des conférences, débats et démonstrations ;
- faciliter les relations entre l'entreprise et les autorités compétentes en matière de secourisme au niveau national ;
- offrir un organisme pouvant répondre à toutes les interrogations dans le domaine du secourisme.

Cette association, l'AS-RATP, sera affiliée à l'Union nationale de protection civile patronnée par le président de la République et dont le but essentiel est de promouvoir le secourisme dans la France entière.

Comment adhérer ?

En renvoyant le bulletin ci-dessous dûment complété et accompagné d'un chèque de 35 F (cotisation annuelle 30 F + 5 F pour frais d'inscription). La première assemblée générale aura lieu le 17 octobre 1981, au 48 quai de la Rapée.

Si vous souhaitez adhérer à l'AS-RATP, veuillez remplir ce bulletin et le renvoyer, par courrier intérieur, à l'adresse suivante :

Monsieur le Trésorier général
de l'Association des secouristes de la RATP
118 bis, rue du Mont-Cenis, 75018 Paris

NOM Prénom Matricule
Date et lieu de naissance
Emploi Tél.
Service Attachement
Adresse privée
Tél.

STAGE D'ACCUEIL

Suite de la page I

Le stage dure trois jours partagés en enseignement didactique et en visites d'installations. Les matinées sont consacrées aux exposés, discussions et projections audiovisuelles et les après-midi aux visites.

Programme type :

1^{er} jour

Le matin : accueil des stagiaires au centre d'instruction des ateliers de La Villette et présentation de la Régie et des services techniques.

Les exposés sont illustrés par la projection du film « Métamorphose » qui a été réalisé par le service des relations extérieures de la Régie à l'intention de ses visiteurs extérieurs, de deux audio-visuels, un sur la région Ile-de-France et l'autre centré sur les activités des services techniques.

L'après-midi : visite d'un atelier et d'un chantier.

2^e jour :

Le matin : informations pratiques sur les questions de personnel (avantages sociaux, salaires, primes spécifiques à certains travaux, etc.) et sur la promotion sociale, la formation continue.



P. Geslain à droite, lors de l'épreuve du 400 m du décathlon junior

En décathlon, Patrick Geslain se qualifie pour les Championnats de France juniors après sa 2^e place obtenue lors des championnats interrégionaux qui se sont déroulés à la Croix-de-Berny les 23 et 24 mai à l'occasion de l'inauguration de la nouvelle piste. Deux jeune athlètes — Marie-Paule Sarraïméa et Philippe Minjollot — se sont vus sélectionnés en équipe de Paris minimes tandis que chez leurs aînés, onze athlètes se sont qualifiés pour les Championnats de France seniors du marathon à Beuvrages ; il s'agit de Bigot, Hereau, Bessières, Alexandre, Bouiller, François, Jandie (vétérane), Rascalou (vétérane), Monteaudoin, Bourdon et Dugas.

L'équipe de relais 4x 1500 s'est qualifiée pour les Championnats de France grâce à D. Ray, M. Manson, F. Mollier et J.-M. Guyot.



Le club de boules est champion USCF. De son côté, le jeune Le Diron est présélectionné en équipe de France pour les Championnats du monde de Turin.



De nombreuses victoires en cyclisme, en particulier par équipe, ce qui démontre la vitalité de cette section.

De nombreux brevets et flèches voient la participation très nombreuse du métro en cyclo-tourisme.



L'équipe 1^{re} masculine de handball termine en tête et monte en Excellence régionale cependant que les juniors, cadets et minimes sont finalistes du Championnat de Paris.



Football FSGT, dépôts et ateliers :

En finale de la coupe de la Vie Ouvrière à Grenoble, la sélection est battue — 2 à 1 — par l'USEG de Landy.



Gérard Souvestre est sélectionné en équipe d'Ile-de-France et participe au trophée Magog de marche en Grande-Bretagne.



La section karaté va bon train derrière Patrick Prunier. Le dimanche 29 mars a été marqué du signe de la réussite : aux Championnats de l'Ile-de-France corporatifs, l'US-Métro avec ses dix participants a raflé 3 médailles d'or, 1 médaille d'argent et 3 médailles de bronze.

En individuels - ceintures noires

1^{er} Prunier : médaille d'or en « lourds » et « toutes catégories ».

1^{er} Estrade : médaille d'or en « mi-lourds ».

3^e Brigitte : médaille de bronze en « lourds » et « toutes catégories ».

En individuels - autres ceintures (Kyus)

1^{er} Foucras : médaille d'or en « légers ».

3^e Boue : médaille de bronze en « mi-lourds ».

Simion, 5^e, éliminé en « légers ».

Meunier, Delfix et Nonone sont qualifiés pour les Championnats de France corporatifs.

Par équipes - ceintures noires

2^e Prunier, Brigitte, Espana, médaille d'argent.

Autres ceintures (Kyus)

3^e Meunier, Simion, Nonone, médaille de bronze.

L'absence du 3^e combattant dans la seconde équipe de Kyus l'a fait échouer devant Air-Inter (par ailleurs finaliste).

Cette excellente participation de la section propulse ainsi l'US-Métro dans l'élite du karaté corporatif, aux côtés de l'AS-PTT et de l'AS-PP.

Ont suivi, le samedi 11 mars, les Championnats nationaux de la Fédération (FF Kama). Les meilleurs combattants nationaux s'alignaient pour ces Championnats, notamment les champions d'Europe et du Monde. C'est sans souci que Prunier est arrivé en quart de finale. Son échec à ce stade de la compétition est dû, une fois encore, aux interprétations de l'arbitrage n'ayant pas traduit la vérité.

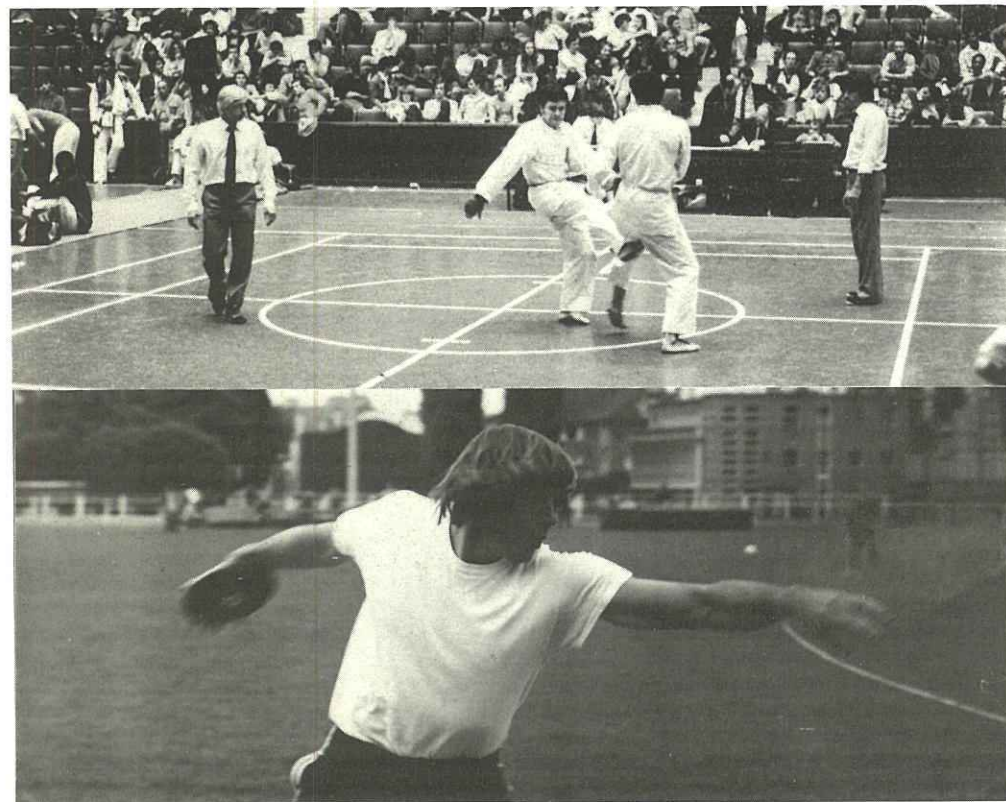


Dans sa poule de Championnat de France 4^e division de tennis, l'équipe 1^{re} masculine a gagné deux matches et en a perdu deux ; elle garde sa place en Championnat.

COUP DE CHAPEAU

VALEUR OR

Patrick Prunier (à gauche) opère un balayage sur son adversaire, qui lui vaudra la médaille d'or aux Championnats de l'Ile-de-France corporatifs de karaté.



LE ROY : ET DE HUIT

Yves Le Roy obtient son 8^e titre de champion de France de décathlon le 7 juin à Lille avec 7 427 points. Un bel exemple pour les plus jeunes !

L'USMT A L'HEURE DES RENCONTRES FRANCO-ALGERIENNES



La rencontre opposant l'USMT (maillots et shorts foncés) au RSTA d'Alger, qui pour être amicale n'en fut pas moins âprement disputée, comme le montre ce bel arrêt du gardien USMT, Jean-Jacques Pernel sous les yeux du capitaine de l'équipe, René Silo.

Jeudi 30 avril 1981... 8 h 30... Orly-sud

L'équipe de football de l'USMT, ses dirigeants, quatre membres du bureau et deux représentants du Comité d'entreprise sont à l'heure pour s'envoler à bord de l'airbus d'Air France en direction d'Alger.

Voyage de deux heures sans problèmes qui, malheureusement à cause du plafond trop bas, ne nous permet pas d'admirer le paysage, sauf quelques passages ensoleillés au-dessus des Pyrénées et des Baléares.

Accueillis avec chaleur par MM. Louni, Tchicha et Ait Namane (dont nous avions fait la connaissance en mars à Paris au cours d'un premier contact), accompagnés de leurs collaborateurs.

Visite et réception par M. Yamouni, directeur général, au siège social de la RSTA, rue Alfred de Musset, puis installation dans nos hôtels respectifs : sportifs à l'hôtel Mazfran, dirigeants à l'hôtel El Riad à Sidi Feruch. Cette séparation fut d'ailleurs notre seul regret !

Le vendredi 1^{er} mai, nous sommes surpris par la pluie et aussi par le terrain (genre moquette) qui, gorgé d'eau, est très glissant. Une éclaircie pendant le match permit à celui-ci de bien se dérouler et après une partie

ardente, mais très correcte, de voir triompher nos couleurs par deux buts à zéro.

Monsieur Yamouni remit la coupe de l'amitié à René Silo, capitaine de l'US Métro, en présence de MM. Arasse et Méadel, représentants respectifs de la SOFRETU et de la RATP, cependant que MM. Arasse et Le Dour remettaient à M. Yamouni, respectivement au nom de l'USMT et du Comité d'entreprise, notre coupe et une médaille.

La journée du samedi 2 mai était consacrée à la promenade : le matin, visite des ruines romaines de Tipasa et du tombeau de la « Chrétienne », puis après un déjeuner en commun, la délégation se rendit à la célèbre Kasbah d'Alger, en traversant les quartiers célèbres : Bab-el-Oued, El Biar, rue de l'Isly, etc.

Le dimanche passa bien vite et nous nous retrouvions en fin d'après-midi à l'aéroport d'Alger où nous congratulâmes nos amis algérois en les remerciant pour leur aimable invitation et pour tout ce qui avait rendu notre séjour très agréable.

Et c'est en leur donnant rendez-vous au mardi 19 mai que nous nous quittâmes !...

Mardi 19 mai 1981... 11 h 30... Orly-sud

Le comité de réception de l'USMT accueille la délégation algéroise de la RSTA conduite par M. Louni et qui vient disputer le match retour du 1^{er} mai.

Retrouvailles chaleureuses, puis départ pour la Croix-de-Berny où dormiront les sportifs et pour la Porte d'Orléans où seront logés les dirigeants.

L'après-midi, visite du Parc des Princes qui intéresse énormément les sportifs, puis du dépôt d'autobus de Nanterre sous la conduite de notre ami André Prestat, Ingénieur chef de division et président de notre section tennis.

Ensuite, c'est le départ au milieu des embouteillages parisiens pour Montevrain où le Comité d'entreprise de la RATP avait cordialement invité nos amis algérois à un sympathique dîner.

Le mercredi 20 mai était consacré au sport et, sous la présidence de MM. Deschamps, directeur général de la RATP et Cronier, directeur de la SOFRETU, le match retour entre les deux équipes de football se

déroula et vit la confirmation de la victoire de l'USMT par 3 buts à 1. Rencontre jouée très correctement et dans un bon esprit sportif, bien arbitrée par MM. Lévêque, Danis et Héron.

Vin d'honneur, puis dîner officiel vinrent compléter cette soirée après que M. Deschamps eût remis au capitaine de l'USMT le trophée récompensant la victoire de son équipe.

La promenade et les achats de souvenirs étaient au programme du jeudi 21 mai qui se termina par la traditionnelle visite en « bateau-mouche ».

Le vendredi 29 mai étant le jour du retour et après un déjeuner à la Croix-de-Berny, nos visiteurs étaient accompagnés à Orly par une délégation de l'USMT en promettant de se revoir et de resserrer les liens d'amitié qui se sont noués au cours de ces deux voyages.

A bientôt, amis Algérois !...

H. Robineau

TENNIS

Activité des courts pendant l'été

	Fermeture	Réouverture
Reuilly	12 juin	7 septembre
Poissonniers	19 juin	7 septembre
Choisy	10 juillet	1 ^{er} septembre
Berny	31 juillet	1 ^{er} septembre



RATP Service des Relations Extérieures - Presse et information, 53 ter, quai des Grands-Augustins, 75271 Paris Cedex 06. Rédaction : 69, bd Saint-Michel, 75005 Paris. Tél. : 329-92-24, 92-71.
Union des journaux et journalistes d'entreprise de France.
Directeur de la publication : Marcel Kopp.
Rédaction : Marie-Claire Ballot, Sylvie Fréchart, Chantal Naar, Martine Proust.
Conception SVB, Souchal/Van Bever.
Imprimerie L'Avenir Graphique, 21 Torcy-Sud 77200 Torcy.
Ont aidé à la réalisation de ce numéro : J. Barrau de Lorde, H. Crouta, G. Gaillard, D. Lagarde, J. Le Hénaff, G. Luche, atelier photographique RATP.

Assemblée générale du 23 avril 1981

Les électeurs du tiers sortant du comité directeur ont vu MM. Véla, Guillemard, Boursche, Jouette et Fraisse reconduits dans leurs fonctions alors que Mme Gauthier, MM. Chochoy et Dupont se voyaient élire pour la première fois.

Après approbation du Conseil d'administration, le bureau de l'USMT pour la saison 1981-1982 apparaît ainsi :

Président : Jean Véla
Vice-président délégué : Maurice Pignon
Vice-président : Gabriel Guillemard
Secrétaire général : Henri Robineau
Secrétaire général adjoint : Pierre Aguilo
Trésorier général : Robert Boursche
Trésorier général adjoint : Serge Huguier
Vice-président désigné par le Comité d'entreprise RATP : Georges Lichau.