

ENTRE Les lignes

RATP

JOURNAL D'INFORMATION DU PERSONNEL N° 37 MARS/AVRIL 1979

LA FORMATION PROFESSIONNELLE CONTINUE

Un tremplin pour l'éducation permanente

Glissement des conducteurs

Aux heures de pointe, le temps dont dispose un agent des trains au quai de départ avant de partir pour une nouvelle course est faible, voire nul dans certains cas où l'horaire théorique ne peut être respecté. Suite à la demande d'un syndicat, le directeur du réseau ferré a donné son accord pour que soient présentés des projets de tableaux de présence avec manœuvre de changement de voie aux heures de pointe par le système nouveau des « glissements » de service.

Ce procédé remplacerait, sans pour autant augmenter le temps de séjour minimal des trains, le principe actuellement en usage qui consiste à faire intervenir, à l'affluence, des agents de renfort (en jargon maison, le « renfort trottoir »).

Le principe de fonctionnement des « glissements » de service est le suivant : alors qu'actuellement le conducteur repart sur le train qu'il conduisait en arrivant au terminus — sauf en cas de relève ou de garage — ce qui entraîne une course contre la montre pour respecter l'horaire de départ, avec le procédé par « glissement » il repartirait sur un train postérieur dans l'ordre de marche et ainsi de suite pour les tours et les conducteurs suivants.

Les opérations de glissement seraient différentes selon que les manœuvres sont à effectuer dans un terminus en tiroir ou un terminus en boucle. Dans le premier cas, arrivé au terminus le conducteur conduirait son train jusqu'au trottoir de manœuvre où un de ses collègues prendrait la relève tandis qu'il attendrait le train suivant pour le mener au quai de départ. Dans le second cas, le conducteur aurait la charge de son train pendant la boucle jusqu'à l'arrêt au quai de départ, le temps libre dont il disposerait dès cet instant dépendant du « pas » fixé pour le terminus ; le « pas » du glissement correspond au nombre de trains glissés, nombre variant selon le type de terminus et la longueur de la ligne.

Ce nouveau procédé de changement de voie présente des avantages comme des inconvénients.

Les éléments positifs : suppression du « renfort-trottoir » considéré par beaucoup comme fastidieux, possibilité pour les conducteurs de faire une pause entre deux départs aux heures de pointe et augmentation du nombre de services en une seule vacation qui passeraient ainsi de 83,4 % à 90,7 % pour l'ensemble des lignes de métro. En outre, le système permettrait de supprimer un nombre important de services en cinq tours sur les lignes où il y en a.

Les éléments négatifs résident essentiellement dans une complication de la tâche des chefs de départ, notamment lorsque l'ordre de marche des trains n'est plus respecté. En effet, il est évident qu'en cas d'incident d'une certaine importance, l'identification des trains et des services devient malaisée. Il est donc envisagé de leur dispenser, ainsi qu'aux gradés de ligne, une formation sur ce problème. En ou-

La RATP dispense, chaque année, dans le cadre de l'éducation permanente, près d'un million et demi d'heures de formation. Ce chiffre recouvre les actions destinées aux agents en activité qui doivent apprendre l'un des métiers exercés à la Régie, aux agents qui sont concernés par une mutation professionnelle et à ceux qui désirent préparer un concours. Ainsi, la formation professionnelle proprement dite est organisée sur le temps de travail par la Régie pour faire face à ses propres besoins en personnel qualifié tandis que la formation à l'initiative des agents dans la recherche d'une promotion hiérarchique s'effectue essentiellement dans le cadre des cours de promotion sociale dispensés en dehors des heures de service.

Pour 60 %, la formation professionnelle continue est prise en charge par les deux établissements d'enseignement des réseaux : le centre d'instruction et de perfectionnement (CIP) pour le réseau routier et le centre de formation et de réglementation (FPR) pour le réseau ferré, dont nous avons déjà longuement parlé dans deux précédents numéros d'Entre les lignes. En effet, les activités de la Régie demandent une formation particulière aux métiers d'exploitation ainsi qu'un maintien ou une mise à jour des connaissances liés à l'évolution des techniques de transport. Les 40 % restants se répartissent entre le centre de perfectionnement technique et administratif (CPTA) et les divers stages effectués à l'intérieur et à l'extérieur de la Régie, organisés le plus souvent par les services pour des besoins très spécifiques.

(Suite p. 11)



Dès octobre 1979, le CPTA préparera aux modules de niveau.

Pour vous informer complètement sur ce nouveau système de préparation aux concours, des équipes de conseillers d'orientation vous accueilleront au Centre de perfectionnement — 8, avenue Van-Dyck, Paris 8^e — du lundi 28 mai au vendredi 1^{er} juin et du lundi 11 au vendredi 15 juin, de 9 h à 18 h.

A cette occasion, vous pourrez, si vous le désirez, vérifier votre niveau de connaissance en français et en mathématiques au moyen d'épreuves d'orientation et également vous inscrire pour la rentrée d'octobre.

M. Roger Belin, a été nommé président du Conseil d'administration de la RATP pour une nouvelle période de deux ans, par décret en Conseil des ministres, en date du 7 février 1979.

COMITE D'ENTREPRISE

Résultats des élections

Lors des élections de décembre, sur 36 182 inscrits et 25 649 suffrages exprimés, les différents syndicats ont obtenu :

CGT	41,6 % des voix
FO	22,9 %
Autonomes	15,8 %
CFDT	10,5 %
CFTC	3,9 %
Indépendants	2,95 %
CGC	1,9 %
APPD-APCD*	0,45 %

Répartition des 11 sièges à pourvoir :

6 sièges sont attribués à la CGT
3 sièges sont attribués à FO
1 siège est attribué aux syndicats autonomes
1 siège est attribué aux APPD et APCD

Aucune variation n'est intervenue dans cette répartition par rapport à la dernière élection du CE de décembre 1976.

* APPD : Association professionnelle du personnel de direction.
APCD : Association professionnelle des chefs de division.

tre, la division des horaires a prévu de leur fournir, pour chaque nouveau tableau de présence comportant des glissements, un diagramme de correspondance trains/services permettant d'identifier rapidement le cheminement de service d'un conducteur.

De même, des fiches donnant les numéros des trains à prendre en charge du début à la fin de service seraient distribuées aux conducteurs.

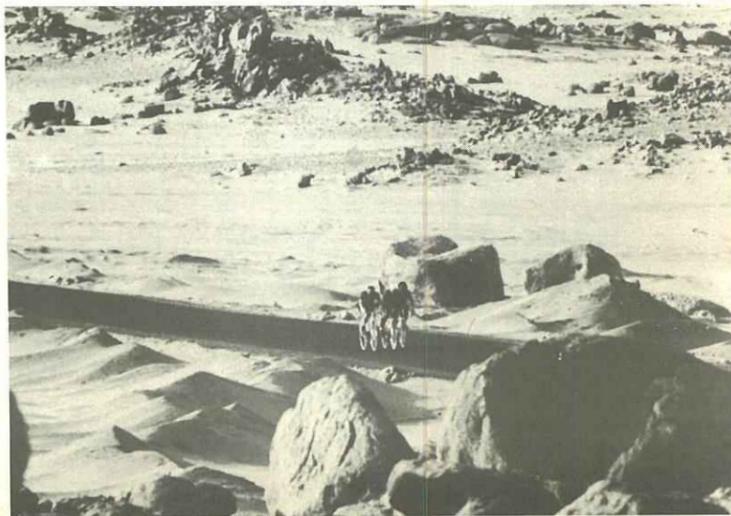
Il a été décidé, en accord avec les syndicats, d'expérimenter le procédé sur la ligne 5 à partir du mois de mai. Au cours d'une nouvelle intersyndicale programmée en septembre, une discussion s'engagera sur la suite à donner à cet essai.

La traversée du désert

Version 78.
De nos envoyés spéciaux
à Tamanrasset.

La tendance actuelle étant plutôt à minimiser les dépenses d'énergie, l'aventure que nous relatons est à plus d'un titre à suivre : ce n'est pas une mince affaire, en effet, que de relier Paris-Tamanrasset (3 000 km), mais quand le moyen de transport est le vélo, le périple prend forme d'exploit.

(Suite p. 14)





La sécurité à la RATP : les aspects techniques

3. ENTRETIEN "SUR MESURE"

Un entretien vigilant des installations et du matériel roulant est essentiel dans une entreprise de transport comme la Régie, chargée d'un service public qui doit fonctionner sans défaillance et sans mettre en jeu la sécurité des personnes. L'entretien revêt deux aspects : curatif, il intervient après la manifestation d'un incident ;

préventif, il s'efforce de le devancer. Le dosage entre ces deux types d'intervention est naturellement variable selon le type d'installation ou de matériel auquel on a affaire. L'entretien est assuré en grande partie par la Régie elle-même, mais il peut, dans certains cas, être sous-traité à des entreprises extérieures. Nous abor-

derons successivement l'entretien des bâtiments et des installations fixes, celui du matériel roulant, sans oublier de parler le cas échéant, des contrôles externes ou internes auxquels sont soumis tels types de matériels particuliers ou d'équipements de sécurité.

SECURITE EN AVAL

«... les lignes et toutes dépendances sont constamment entretenues en bon état, de manière que les besoins du trafic et la circulation correspondante puissent toujours y être assurés avec facilité et sécurité. » Ainsi est rédigé le cahier des charges.

L'entretien de l'infrastructure comprend l'entretien des bâtiments proprement dits : ateliers, dépôts, immeubles administratifs et celui des installations fixes — c'est-à-dire : stations, tunnels et voies, ouvrages d'art.

• Les bâtiments, accès et ouvrages d'art subissent un entretien régulier et périodique dont la fréquence varie selon le type d'équipement. Depuis 1958, un entretien cyclique permet une révision générale des bâtiments tous les six ans.

L'entretien des accès des stations, qui a lieu au rythme d'une ligne tous les cinq ans, au cours duquel on refait peintures, enduits et carrelages, voit également la réfection de l'as-

les « parcourus » dont le rôle est d'assurer les interventions immédiates et la surveillance des équipements — c'est ainsi que chaque point de la voie est visité au moins une fois par semaine. Par ailleurs, une révision systématique de la voie a lieu tous les cinq ans, pour les lignes souterraines du métro ; tous les quatre ans, pour les lignes très chargées et pour le RER et tous les deux ans, pour les lignes aériennes du métro.

Néanmoins les rails en alignement sont remplacés tous les trente ans, ceux équipant les courbes de faible rayon tous les 5/6 ans. Les autres éléments constitutifs de la voie doivent également être remplacés, c'est le cas des traverses en souterrain — tous les 25 ans — et en ligne aérienne, tous les 15 ans. En ce qui concerne le ballast, il est changé tous les 30/40 ans. Il est à noter que cette maintenance de la voie constitue d'ailleurs une notion en évolution constante.

CÔTÉ CHANTIER

Un certain nombre de chantiers d'entretien — en particulier les chantiers nocturnes — sont confiés à des entreprises extérieures, ce qui signifie que l'on retrouve ici les problèmes de contrôle et de surveillance évoqués au chapitre concernant la construction. Augmentés du danger spécifique à la Régie — le courant électrique — et qui existe en exploitation, la nécessité de protéger le personnel de ces entreprises est donc impérieuse. Depuis quelques années, par exemple, un cadre de la Régie, spécialisé dans les problèmes de sécurité, circule sur les chantiers de nuit et vérifie, par des sondages, que les prescriptions sont bien respectées. En cas de manquement grave aux règles en vigueur, il peut même arrêter le chantier.

La Régie, en aval d'EDF, est un distributeur d'énergie ; elle s'est donc inspirée des mesures de sécurité utilisées par EDF. D'où la mise en place d'un système visant à habiliter les personnes qui sont appelées à travailler sur des installations électriques ; en outre, la présence sur un chantier du chef de travaux ayant la connaissance des mesures à prendre pour assurer la sécurité, permet de doubler celle-ci.

"CHECK UP"

Le maintien du matériel roulant dans un parfait état de marche constitue un élément essentiel pour la sécurité des voyageurs et le dernier volet du chapitre entretien. Voyons comment est conçu l'entretien du parc du matériel métro et autobus.



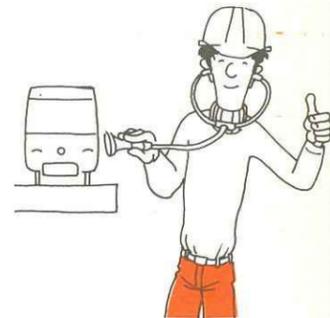
Le système d'entretien du matériel roulant du métro, essentiellement fondé sur la prévention, se divise entre l'entretien courant (ateliers d'entretien) et la révision générale (ateliers de révision) ; en outre, dans chaque terminus, un élément d'entretien « curatif », en la personne d'un contremaître-visitateur chargé d'intervenir à la suite d'avaries.

Au plan de l'entretien courant, des visites de sécurité (touchant plus spécialement les systèmes de freinage) ont lieu tous les mois ; tous les deux mois, des visites techniques plus approfondies servent au remplacement de certaines pièces ou à faire des essais ; enfin, selon des périodicités variables — entre six mois et un an — des opérations cycliques destinées au remplacement de certains organes en fonction de leur durée de vie sont effectuées.

Au plan de la révision qui consiste en une remise à neuf des motrices et des remorques, on opère une séparation de la caisse et du bogie, ainsi qu'une dépose des pièces de ce dernier. Ce véritable « check up » a lieu, sur le matériel moderne, tous les 350 000 à 400 000 kilomètres pour les motrices, et tous les 500 000 kilomètres pour les remorques ; sur le matériel ancien, type Sprague, ces auscultations se répètent tous les 95 000 kilomètres pour les motrices et tous les 190 000 kilomètres pour les remorques. A cela, il convient d'ajouter la visite annuelle systématique à laquelle sont soumis tous les essieux en vue de détecter, par un système d'ultrasons, leur éventuelles fissurations.

L'entretien du parc des autobus a subi une profonde mutation qui va de pair avec la modernisation du matériel. La durée de vie d'un autobus étant fixée à douze ans, son entretien s'est donc vu allégé et a été conçu non plus en fonction du nombre de kilomètres effectués mais du temps : c'est ainsi que les autobus passent une visite selon un cycle de huit semaines. Une visite plus importante dite « visite annuelle » est effectuée toutes les 48 semaines.

Il n'y a plus aujourd'hui de changement systématique d'organe, mais « auscultation » de la voiture aboutissant à un véritable diagnostic consigné dans le livret d'entretien du véhicule. Seules quelques pièces (alternateurs et démarreurs) sont systématiquement changées au bout d'un certain temps, indépendamment de leur usure. Quant à la révision générale des moteurs, les dépôts ne s'en chargent pas, préférant confier ceux-ci à l'atelier central pour échange standard.



ACCIDENTS DU TRAVAIL

Tout au long de cette série, nous avons analysé les moyens mis en œuvre par la Régie pour assurer la sécurité des personnes transportées comme celle de son propre personnel.

Nous voudrions en conclusion présenter les résultats de cet effort quotidien en ce qui concerne le personnel.

Le tableau ci-dessous compare, en matière d'accidents du travail, les statistiques Régie à celles des autres entreprises de transport.

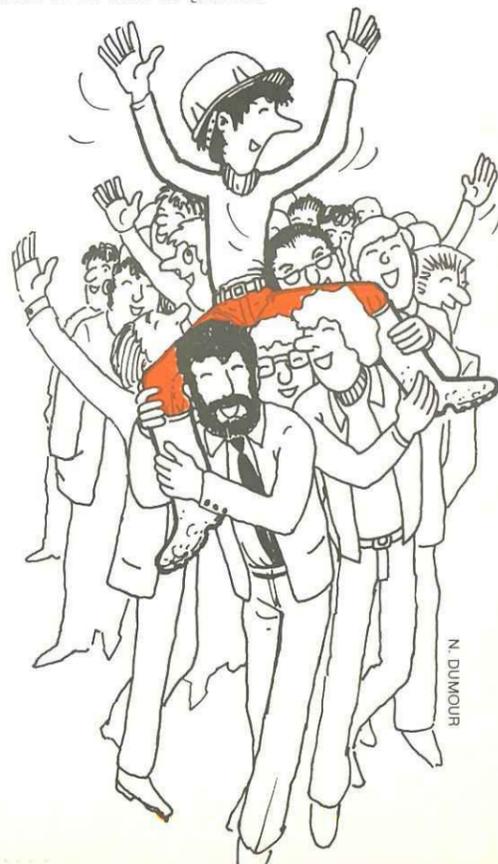
ACCIDENTS DU TRAVAIL :
(Source : documents
du comité d'hygiène et de sécurité)
calcul des taux de fréquence et de gravité :

(1) taux de fréquence : $\frac{\text{nbre d'accidents avec arrêt de travail} \times 1\,000\,000}{\text{nbre d'heures-ouvriers}}$

(2) taux de gravité : $\frac{\text{nbre de journées perdues} \times 1\,000}{\text{nbre d'heures-ouvriers}}$

	Taux de fréquence en %		Taux de gravité en %	
	RATP	Entreprises de transport	RATP	Entreprises de transport
1976	43,4	52	0,68	1,81
1977	42,9	51	0,64	1,76

Trois constatations s'imposent, à savoir :
• le nombre des accidents avec arrêt de travail, après avoir enregistré une forte baisse, 2 411 en 1976, 2 250 en 1977 par rapport à 1973 (2 577), se maintient à 2 281 en 1978 ;
• la lutte pour la sécurité qui repose en grande partie, comme nous l'avons vu, sur une sensibilisation constante des différentes parties prenantes à l'exploitation, ne saurait être menée à bien, sans une participation des organismes représentatifs du personnel, et tout spécialement du comité d'hygiène et de sécurité ;
• enfin, la comparaison entre la Régie et l'ensemble des entreprises de transport, montre clairement les résultats probants obtenus par la Régie, au double point de vue du taux de fréquence et du taux de gravité.



phalte, à raison de 18 000 m² par an, des marches d'escaliers à raison de 800 mètres linéaires ; c'est aussi le remplacement des plaques de signalisation et des vasques d'éclairage au rythme élevé de 8 000 par an et des portes d'accès (160) pendant le même laps de temps.

SUR LA BONNE VOIE

Les ouvrages d'art sont soumis, quant à eux, à des visites et inspections régulières et à des interventions sur signaux. Les ouvrages métalliques, tels que les viaducs, font d'ailleurs l'objet d'une surveillance particulière, à laquelle s'ajoutent des réfections complètes : c'était le tour, en 1974-1975, du viaduc du pont d'Austerlitz.

Rappelons, enfin, l'entretien quotidien du réseau ferré dont *Entre les lignes* s'était fait l'écho dans son numéro 31.

• Les installations de haute et moyenne tension font l'objet d'une maintenance essentiellement préventive, sauf pour les câbles de moyenne tension dont l'entretien est uniquement curatif. L'existence d'un matériel « standard » interchangeable, la centralisation de la maintenance en un seul attachement assorti de six centres annexes d'intervention, la téléconduite des réseaux et la centralisation des postes haute tension au poste central d'énergie (PCE), facilitent ces opérations.

• Les installations fixes électriques et électromécaniques qui englobent d'une part la distribution de l'énergie électrique de traction, d'éclairage et la petite force motrice et, d'autre part, les appareils élévateurs, les groupes d'épuisement, les ventilateurs, les climatiseurs font l'objet d'un mode d'entretien propre à chaque type de matériel (voir n° 26 d'*Entre les lignes*).

• La voie fait l'objet d'un entretien à la fois préventif et curatif qui recouvre deux aspects : le petit entretien courant effectué par



LA FORMATION PROFESSIONNELLE CONTINUE

Suite de la page 1

Un tremplin pour l'éducation permanente

C'est à ce dernier niveau qu'intervient tout particulièrement le groupement « formation professionnelle continue », organisme de la direction du personnel, qui a pour mission générale d'assister les directions lorsqu'elles ont un problème de formation. La RATP est une entreprise où « l'on fait carrière », il paraît donc vraisemblable qu'au cours de celle-ci vous ayez besoin ou envie de participer à une action de formation quelque peu différente de celles dispensées généralement dans le cadre de votre métier. Cet article va tenter de vous éclairer sur ce qu'il faut savoir.



RATP - Carrière

Que dit la loi ?

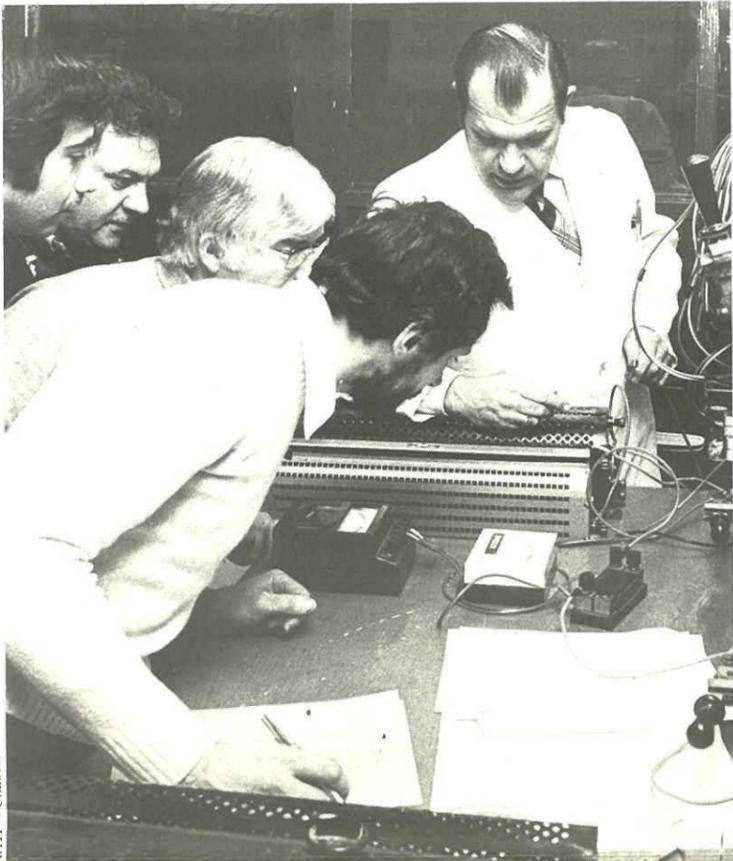
La loi du 16 juillet 1971 qui régit la formation professionnelle continue, stipule que toute entreprise doit consacrer 1 % de sa masse salariale à la formation de ses employés. A la Régie, ce taux légal était dépassé bien avant la promulgation de la loi et il n'a fait que progresser les années suivantes pour atteindre 4,25 % en 1977.

Le congé-formation est donc apparu comme le seul élément nouveau apporté par la loi de 1971 qui a été formalisée à la RATP par le protocole d'accord signé le 9 octobre 1973 entre les organisations syndicales représentatives et la direction. C'est ainsi qu'en application de ce protocole d'accord, tout agent qui désire suivre un stage a le droit de demander un congé spécial appelé congé-formation, c'est-à-dire l'ouverture d'un crédit d'heures sur son temps de travail.

Un congé pas comme les autres

Le congé-formation peut être obtenu dès le commissionnement pour le personnel permanent, après un an de service pour les autres (les jeunes de moins de 20 ans peuvent en bénéficier après six mois de présence effective).

La durée de ce congé est équivalente à celle du stage, soit au maximum un an pour un stage continu à plein temps, ou 1 200 heures pour des enseignements discontinus à temps partiel. Un délai minimum est exigé entre deux congés-formation successifs, en fonction de la durée du précédent congé. Les demandes doivent être adressées à l'attachement trente jours à l'avance pour un stage de six mois et soixante jours à l'avance pour ceux de plus de six mois. Il convient alors d'en préciser la date



RATP - Chabrol



RATP - Chabrol

de début, la durée, le but, ainsi que le nom de l'organisme responsable.

Le protocole d'accord précise, en outre, que le salaire peut être maintenu pendant les 160 premières heures du stage. A ce propos, une nouvelle loi, votée en juillet 1978, mais dont les décrets d'application n'ont pas encore été publiés, fait obligation du maintien du salaire pendant 160 heures pour les stages de moins de 500 heures et pendant 500 heures pour ceux dont la durée est comprise entre 500 et 1 200 heures. Pour les durées supérieures, c'est l'Etat qui prendrait en charge la rémunération des stagiaires.

Enfin, il faut noter que certaines demandes de stage peuvent être différées pour maintenir la bonne marche du service ou pour limiter le nombre d'absences simultanées.

Stages à la carte

Les stages ont été classés en grandes catégories :

- les stages de prévention qui sont liés à l'évolution des techniques de travail et des structures de l'entreprise ou des mutations d'activité ;
- les stages d'adaptation qui préparent l'accès à un premier ou un nouvel emploi ;
- les stages de promotion qui permettent aux agents d'acquérir une qualification plus élevée ;



RATP - Chabrol

— enfin, les stages d'entretien ou de perfectionnement des connaissances qui aident les agents à maintenir ou parfaire leur qualification.

La question de l'initiative en matière de stage est importante pour en déterminer les conditions matérielles. En effet, lorsque les stages sont à l'initiative de la Régie, celle-ci prend à sa charge les frais d'enseignement, ces stages étant effectués sur le temps de travail et bien sûr rémunérés.

A l'inverse, les stages demandés individuellement sont régis par les conditions énoncées dans le protocole d'accord ; la décision étant prise cas par cas, selon le type de stage demandé, les avantages découlant du congé-formation sont plus ou moins étendus.

Un groupement à votre service

Créé au sein du service « formation et carrières » de la direction du personnel, le « groupement formation professionnelle continue » (GFPC) a reçu une mission générale d'assistance technique aux directions qui sont saisies d'un problème de formation.

C'est lui qui coordonne l'ensemble des actions de formation lancées à la Régie. C'est ainsi qu'il a la charge de faire la synthèse des plans de formation émanant des directions

pour établir le plan annuel général qui est discuté en intersyndicale avant d'être soumis au comité d'entreprise. En outre, il participe au comité de formation, organe qui réunit, sous la présidence du directeur du personnel ou de son représentant, les correspondants-formation des directions et les responsables des centres de formation.

Enfin, le GFPC met à la disposition des services comme des agents une importante documentation qui rassemble toutes les possibilités existantes en matière de formation dans la région parisienne. C'est grâce à ce centre de documentation et d'orientation que le GFPC joue pleinement son rôle de conseiller pour l'organisation des stages qui sont individualisés selon les besoins exprimés.

Ce que vous devez savoir avant de partir en vacances

Avant votre départ en congés annuels, il vous sera peut-être utile de relire les conseils suivants qui vous aideront dans vos démarches, au cas où, malheureusement, vous seriez malade en province ou à l'étranger. Après avoir appelé le médecin de vo-

tre choix, deux règles sont à observer impérativement pour pouvoir bénéficier, à votre retour, d'une régularisation de pointage en congé de maladie :

1. prévenir immédiatement votre chef direct en lui précisant votre adresse en province ou à l'étranger ;
2. envoyer au médecin-chef (RATP - 191, rue de Bercy - 75012 Paris) un certificat médical du médecin précisant la date du début de la maladie, sa nature ainsi que sa durée probable sans oublier vos nom, matricule et attachement, et l'adresse où l'on peut vous joindre.

Deux cas peuvent alors se présenter : — si votre maladie n'a pas dépassé la

date à laquelle vous deviez reprendre votre travail, vous poursuivez vos vacances jusqu'à la date prévue ;

— en revanche, si vous n'êtes pas rétabli lorsque votre congé expire, demandez à votre médecin de vous préciser le moment où votre état vous permet d'utiliser un moyen de transport collectif car vous devez regagner votre domicile dès que possible. A votre retour, et dans les deux cas, vous devez vous rendre, muni d'un modèle 9 retiré à votre attachement, de votre feuille de maladie et de vos ordonnances, au 191, rue de Bercy, Paris 12^e, pour être examiné par un médecin-chef. C'est la commission médicale qui décidera ensuite si votre

période d'alitement ou votre absence peuvent être validées en congé de maladie.

Enfin, vos frais médicaux vous seront remboursés sur présentation de vos feuilles de maladie, ordonnances et certificats au 5^e étage, bureau 5/5 du 191, rue de Bercy, ou en écrivant à cette adresse.

Un dernier conseil, si vous partez dans un pays de la communauté européenne (sauf en Grande-Bretagne où les soins sont gratuits), un imprimé à retirer 15 jours avant votre départ au bureau 5/12 du 191, rue de Bercy, vous permettra d'être pris en charge pour des soins médicaux dispensés dans ces pays.

LOI EN FAVEUR DES COUPLES VIVANT MARITALEMENT

Depuis le 2 janvier 1978, une nouvelle loi reconnaît la qualité d'ayant-droit à une personne qui vit maritalement avec un assuré.

Cette loi est rédigée de la façon suivante : « La personne qui vit maritalement avec un assuré social, et qui se trouve à sa charge effective totale et permanente, a, à condition d'en apporter la preuve, la qualité d'ayant-droit de l'assuré pour l'ouverture du droit aux prestations en nature des assurances maladie et maternité. »

En d'autres termes et en ce qui concerne la Régie, ces dispositions si-

gnifient que la compagne ou le compagnon d'un agent du cadre permanent en activité ou d'un retraité de la Régie n'ayant pas de couverture sociale pourra dorénavant bénéficier des mêmes avantages que les époux légitimes. La seule démarche à effectuer par le couple qui vit maritalement consiste en une déclaration sur l'honneur de vie commune, à l'aide d'un imprimé réservé à cet effet et disponible à la CCAS. Cette attestation est à renouveler chaque année.

Pour tous renseignements complémentaires, il convient de s'adresser au bu-

reau des prestations de la Caisse de coordination aux assurances sociales : 18, rue de Naples, 75381 Paris,

Cedex 08. Tél. : 522-88-00, postes 305 à 308.

ENTRE
Les lignes

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. : 329-92-71, 92-94. Union des journaux et journalistes d'entreprise de France.

Directeur Fondateur : Michel Linon
Directeur de la publication : Marcel Kopp
Rédaction : Marie-Claire Ballot, Martine Pelletier
Conception SVB
Imprimerie L'Avenir Graphique, 325, rue de Charenton, 75012 Paris.
Ont aidé à la réalisation de ce numéro : J. Barrau de Lorde, H. Crouta, G. Gaillard, L. Le Bec.
Atelier photographique RATP.



Quel est le vôtre ?

Voici la liste des correspondants-formation auprès desquels vous pourrez obtenir des renseignements pour l'inscription à un stage de formation professionnelle continue.

	Tél
D Service central M. Gouzy	4385
CG M. Le Gall	4410
CM Mlle Meysonnier	4376
LE M. Igielnik	4352
G M. Mercier	4109
Mlle Lagrange	4055
P M. Leterreur	4271
E Mme Noblet	4439
J Mlle Pincolet	3316
M Mlle Lhorte	5238
F M. Bourles	1644
FC Mme Cormont	1756
FR M. Silvestre	1077
FE M. Segurel	9002
M. de la Faye	9018
R M. Garnier	5996
Mme Perrot	5974
N Mme Bercis	7362
T Mlle Codaccioni	4808

Vous pouvez aussi vous adresser directement au « groupement formation professionnelle continue », au 107, boulevard de Sébastopol, après avoir téléphoné au 4024 pour prendre rendez-vous, et consulter sur place l'abondante documentation.

LE HANDBALL

C'est en Allemagne qu'est né le handball sur grand terrain, aussi appelé handball à onze. Le handball à sept est, lui, originaire des pays scandinaves, Suède et Danemark.

Cependant, certains pays pratiquaient depuis fort longtemps des jeux de ballons similaires.

En 1882, Joseph Klenker, inspecteur de gymnastique en Tchécoslovaquie fit connaître, sous le nom de « Ceska Hazena », un jeu de balle qui présente de nombreux points communs avec le handball à sept : terrain de dimensions presque identiques, buts semblables et même nombre de joueurs.

En 1904, le danois Holger Nielsen propagea dans son pays un jeu de balle sous le nom de « handbold ». D'autres jeux de balle régionaux ont pu inspirer les créateurs de cette discipline : le jeu de Paume, en France et la balle au but (Torballe), en Allemagne.

En 1928, à l'occasion des Jeux olympiques, la Fédération internationale de handball amateur (FIHA) est créée. En 1936, vingt-trois fédérations nationales y adhèrent déjà. C'est l'équipe allemande qui remporte la victoire aux Jeux olympiques. 1938, le handball est homologué au Championnat du monde.

La progression et le succès de ce sport sont rapides et les adeptes nombreux — pour preuve, en 1974, la Fédération internationale compte soixante-cinq fédérations nationales englobant 200 000 équipes et plus de trois millions de joueurs.

A L'USMT

La création de la section handball remonte à 1942 ; à cette époque se pratiquait le handball à onze en



plein air ; vers la fin des années 50 cette discipline fut abandonnée pour faire place au handball à sept qui se dispute en salle.

Aujourd'hui la section compte 90 licenciés dont 52 hommes et 38 femmes ; il y a quatre équipes masculines : une équipe première, une équipe réserve, une « juniors » et enfin, pour les plus jeunes, une équipe « benjamins-minimes ». Les féminines se répartissent en deux équipes : l'équipe première et celle des « minimes-cadettes ».

Les entraînements et les matches se déroulent depuis cette année dans la nouvelle salle de sport de la Croix-de-Berny.

Féminines, le mardi de 19 h à 21 h 30.
Masculins, le jeudi de 19 h à 21 h 30.

Ecole de handball, le mercredi de 14 h à 16 h et le samedi, aux mêmes heures.

Responsable : M. Jouette — Tél. : 257-57-57, poste 5173 (bureau).



Le challenge E. Lemarchand qui récompense le club ayant le plus grand nombre de victoires (route, piste et cyclo-cross) a été attribué à l'USMT.

En Championnat de France FSGT de cyclo-cross, Marie se classe troisième et Ch. Luc termine à la sixième place. L'USMT est champion de France par équipe.



Aux Championnats interrégionaux, l'équipe 1^{re} Senior s'est classée quatrième, se qualifiant ainsi pour les Championnats de France, de même que l'équipe « vétérans » qui a obtenu le même classement.

En FSGT, J.-M. Guyot est champion de France individuel, cependant que l'équipe enlève le titre.



En Championnat, l'équipe 1^{re} est en septième position. En « Cheminots », après avoir battu le Nord par 54 à 0 et l'Ouest 19-0, notre équipe est qualifiée pour les demi-finales où elle a rencontré le Méditerranée le 21 mars.

L'équipe Junior est qualifiée pour les phases finales du Championnat de France.



Nos judokas, qu'ils soient juniors ou seniors, se sont distingués au Championnat de Paris individuel. Chez les seniors, Sonnerat prend la deuxième place devant Leroy ; chez les cadets, Gefflot arrive en troisième position.



En Championnat de l'Ile-de-France, Ramel a pris la première place chez les seniors ; à la deuxième place des vétérans on trouve Coutellier ; enfin, chez les dames, Chantal Colonna a remporté le titre.

SUR LE PODIUM

En remportant le titre de champion de France (Division III) de hockey en salle, l'équipe 1^{re} masculine de l'USMT, qui est aussi championne d'Ile-de-France, s'est montrée digne des espoirs placés en elle. Précédant « La Baumette » d'Angers, l'« Iris » de Lambersart et Toulouse, elle accède donc en deuxième division.

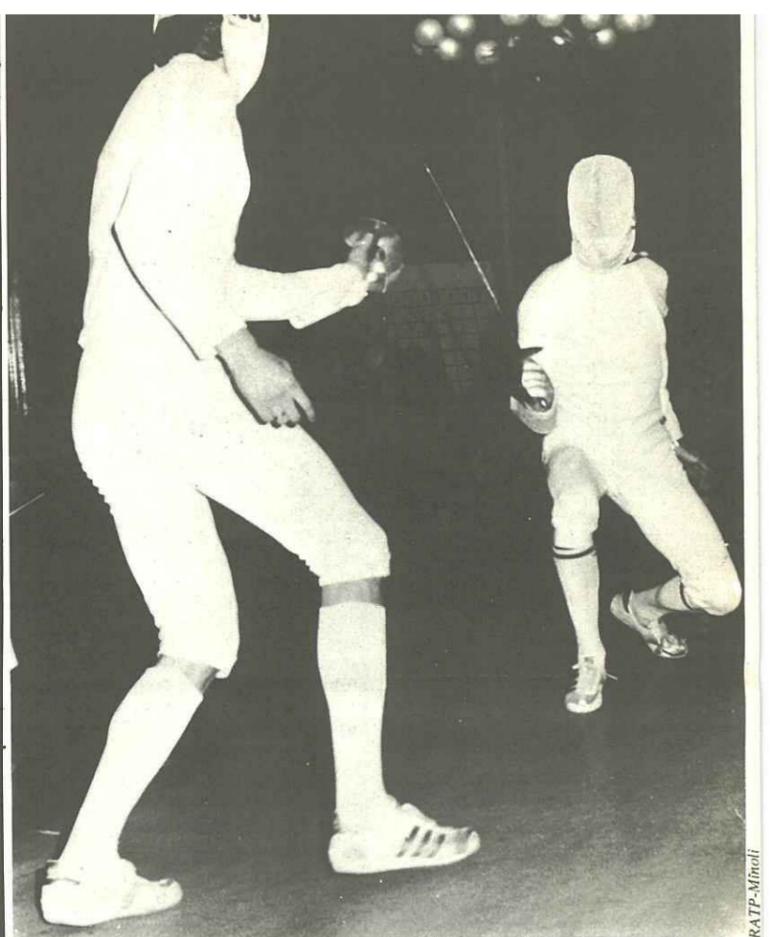
(Suite de la p. 1)

Jean-Paul Guignot, conducteur de réserve au terminus de Charenton, François Renaud, appartenant au service NS2 et Samuel Bourmaud, le seul des trois compères à ne pas appartenir à la Régie, n'ont pas eu peur de reculer les frontières de l'Hexagone, jusqu'aux confins du Sahara.

Partis de Paris-Notre-Dame le 12 décembre dernier sous une pluie diluvienne, qui devait les accompagner jusqu'à Marseille, première étape du voyage, où nos trois amis s'embarquaient pour Alger La Blanche, gagnant ainsi 24 heures de repos.

Sitôt les formalités de douane accomplies, (elles prennent généralement un certain temps...) et les vélos enfourchés, l'aventure avec un grand A commençait.

Les vents de sable ne sévissent jamais au mois de décembre — dit-on — mais les exceptions ont cours, même dans le désert. C'est complètement arc-boutés sur leurs drôles de machines que nos trois bédouins, ivres de sable, de vent et de fatigue, les yeux gonflés, rallient La Ghouate à El Golea. « Ce sera heureusement le seul moment très pénible, où les conditions atmosphériques ne se montreront pas clémentes. » Quoique des variations de température allant de



CHALLENGE TOUZARD

Une grande première que la finale 1979 du challenge Touzard que l'USMT perçoit cette année au premier étage de la tour Eiffel, après l'avoir engloutie, l'an dernier, dans la salle d'échange de la gare d'Auber.

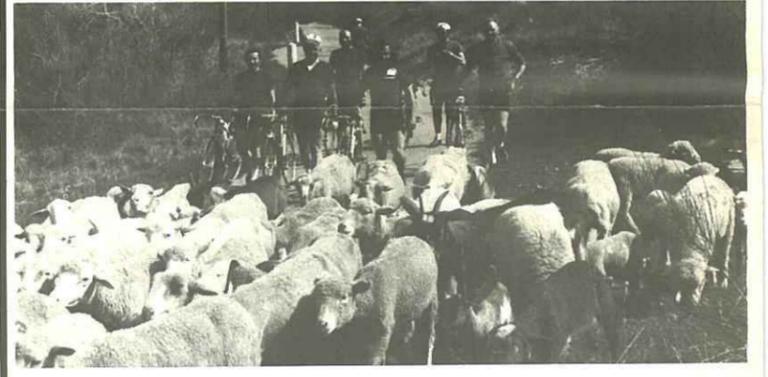
Le succès de ce challenge se concrétise en quelques chiffres :

123 participants venus de neuf nations.

Après des éliminatoires à Couberlin, les débats acharnés devaient se dérouler sans problème, dimanche 11 février.

Au dernier tableau, une finale groupant trois Hongrois Gedovari, Hammang et Nagyhazi, deux Italiens Della Barba et Ciano et un Polonais Glon, ce dernier ayant empêché Jean-François Lamour d'accéder à la dernière phase.

Un aperçu champêtre du dernier Paris-Nice... à de solides qualités physiques, nos cyclotouristes allient, à n'en pas douter, une certaine joie de vivre!



La traversée du désert

— 6° le matin à + 38° à midi, pour des gens habitant en région Ile-de-France, soient à elles seules une sérieuse difficulté !

Une telle randonnée n'était pas envisageable sans assistance, c'est la raison pour laquelle ces dames furent du voyage, au volant de deux voitures ployant littéralement sous le poids du matériel de secours indispensable, des vivres et des réserves d'eau, tout aussi vitales.

Cette traversée du désert « modern'style » devait déclencher une vraie fête tout au long de son avancée. L'accueil de la part des habitants fut en tout point sympathique, les véhicules de tous genres laissant toujours la route à cette curieuse colonne. Jusqu'aux enfants qui se prirent au jeu à El Golea : « Nous sa-

vions depuis Alger que deux Japonais tentaient le même raid et possédaient une certaine avance sur nous. Désirant être les premiers à réaliser cette performance, lorsque les gamins nous ont appris que les Japonais étaient en train de se reposer dans un terrain de camping, nous avons enfourché nos montures avec un regain d'énergie. » Cette compétition ne devait pas, d'ailleurs, connaître d'autres épisodes, en raison de la folle cadence (230 kilomètres/jour) de nos cyclotouristes.

Mais attention, n'allez pas croire que cet exploit est à la portée de tous ; nos amis ne sont pas novices mais habitués des places d'honneur : en remportant, par exemple, la Flèche Velocio — 24 heures contre la montre — avec 623 kilomètres parcourus, chacun !

