

MF77 S'ADAPTER A L'ELECTRONIQUE

L'apparition sur le MF 67, série E, du freinage par récupération d'énergie électrique (ou JHR), a marqué, pour le métro, une date capitale dans l'évolution du matériel roulant de la Régie. Par ce système, l'électronique faisait son entrée dans un domaine réservé jusque-là à l'électro-mécanique. Un saut qualitatif a été ensuite réalisé avec l'introduction sur le MF 77 du hacheur de courant.

La commande traction par hacheurs de courant dont le MF 77 est équipé permet, en effet, de moduler l'effort de traction d'une manière continue (en conduite manuelle ou en pilotage automatique) et de réduire la consommation d'énergie lors du démarrage ; comme pour le MF 67, l'énergie électrique dissipée au cours du freinage est également récupérée. L'économie globale d'énergie ainsi réalisée est de l'ordre de 30 %. De plus, l'échauffement dans le tunnel étant réduit, sa ventilation nécessite un équipement moins important.

A ces techniques nouvelles, il a fallu adapter la politique d'entretien appliquée jusqu'alors aux systèmes

électroniques. En effet, les pannes inhérentes aux équipements électroniques embarqués étant aléatoires, l'entretien sera essentiellement curatif et pour traiter rapidement ces défaillances, des « valises-tests » ont été conçues (notre photo). D'autre part et dans un premier temps, un centre de réparation des tiroirs ou blocs et des cartes électroniques est prévu à l'atelier de Pleyel.

En outre, ce centre disposera d'un banc d'essai permettant, à poste fixe, de simuler les mouvements des trains (accélérations, freinage etc.).

C'est l'atelier de Saint-Ouen qui, à la suite de sa modernisation,



RATP - Thibaut

assurera cette fonction d'entretien.

En complément à toute cette évolution, il a fallu également, c'est évident et indispensable, former le personnel d'encadrement et d'entretien. Cette formation à l'électronique, d'une durée comprise entre 160 et 240 heures, comporte deux volets (une initiation à l'électronique, puis un apprentissage à la technologie propre au matériel rou-

lant) et se déroule par petits groupes de 6 personnes, depuis plus d'un an déjà, sous la responsabilité de la cellule formation du service FR.

Les agents s'initient à l'électronique, se familiarisent avec les appareils de mesure et de dépannage qu'ils auront ultérieurement à utiliser. Ils étudient ensuite le fonc-

tionnement du système JHR, puis des hacheurs de courant.

Les premiers concernés par ce stage furent les agents d'entretien des lignes 8 et 13 (premières lignes équipées du MF 67 E). Le personnel d'entretien des ateliers concernés par la mise en place de ces matériels modernes sur les différentes lignes suivra également cette formation.

UN CENTRE DE FORMATION ADAPTE A L'EVOLUTION DU RESEAU FERRE: LE FPR

Assurer la formation de plus de 10 000 agents

Le FPR assure la formation professionnelle du personnel affecté à l'exploitation du réseau ferré, quelle que soit son origine. Il a en définitive une quadruple mission : préparer le personnel d'exploitation à une première qualification dans des emplois pour lesquels il n'existe pas de formation préalable à l'extérieur de la Régie ; assurer en cours de carrière la mise à niveau des connaissances de ce personnel ; participer à la reconversion du personnel dont l'emploi est supprimé par suite de modernisation technique ; enfin faciliter et contrôler la promotion des agents du réseau ferré.

L'importance de cette action de formation est encore renforcée par le nombre et la diversité des

Pendant de nombreuses décennies, les connaissances professionnelles sont restées stables tout au long d'une carrière et pouvaient se transmettre empiriquement. L'accélération du renouvellement des techniques — et tout particulièrement l'irruption de l'automatisation — nécessitent aujourd'hui une actualisation permanente de la compétence professionnelle. Qu'il s'agisse de maîtriser un nouvel emploi, de maintenir ses connaissances ou d'assurer sa promotion, chacun doit faire appel un jour ou l'autre à la formation professionnelle.

Dans ce contexte évolutif, le rôle d'un organisme tel que le centre de formation professionnelle et de réglementation du réseau ferré — ou FPR — se transforme. La formation doit à la fois répondre aux besoins immédiats de l'exploitation et donner à l'agent les moyens de s'adapter aux situations changeantes de sa carrière.

agents concernés. A la fin de 1977, l'exploitation des lignes de métro — non compris les ateliers d'entretien et les services techniques spécialisés — était assurée par 220 agents des cadres, 1 050 agents de maîtrise et 9 900 agents d'exécution.

624 000 heures de cours en 1977

Pour faire face à la formation des agents du service de l'exploita-

tion du réseau ferré, le FPR dispose d'une importante équipe de formateurs et d'une bonne infrastructure matérielle. 53 formateurs à temps complet et une dizaine à temps partiel préparent les programmes, informent les candidats et assurent le déroulement des cours.

Le centre dispose de 27 salles de cours représentant une capacité d'accueil de 300 places. Le nombre des participants est, en principe, de 10 stagiaires par groupe. Le matériel de formation se compose d'abord d'installations à échelle ré-

duite spécialement conçues pour l'enseignement. La plus importante est la maquette d'une ligne de métro, en cours de remplacement par un simulateur de ligne. Divers types de matériels roulants — dont un train MF 67 sur lequel certains équipements permettent de simuler des avaries — circulent sur des voies de métro non utilisées par les voyageurs. Enfin des méthodes visuelles et audio-visuelles sont utilisées systématiquement.

Le bilan de la formation au cours de l'année 1977 parle de lui-

même. 624 000 heures de cours ont été dispensées, correspondant à 45 % du plan de formation de l'entreprise. 8 600 agents sont passés par le FPR. Qu'y ont-ils appris ?

Une centaine de formations

La multiplicité des tâches et la variété des matériels impliquent une diversification des formations, ce qui conduit à dispenser une centaine de cours. Cela dit, il n'existe que quelques options de base — conducteurs, chefs de station — complétées de nombreuses variantes.

Il en résulte un temps de formation extrêmement différent selon l'option choisie. La durée peut en être aussi bien une journée (complément de formation au MF 67 pour la ligne 10) que quatre mois (pour les attachés techniques).

LA FORMATION DU PERSONNEL D'EXECUTION

Formation initiale à une qualification d'exploitation

Elle a pour but d'intégrer un personnel extérieur, et également des agents non qualifiés de la RATP, qui peuvent faire acte de candidature pour l'emploi de chef surveillant-receveur. Son objectif est double : mesurer les aptitudes des agents, soit un rôle de sélection et d'orientation ; développer ces aptitudes pour permettre à l'agent d'assurer son futur poste, soit un rôle d'instruction.

La formation de base à ce niveau est représentée par le poste de chef surveillant-receveur. 200 agents sont en moyenne engagés pour ce poste chaque année. Les conditions exactes du stage préalable (bien évidemment obligatoire) sont données au moment du recrutement par le service d'embauche.

Formation à une qualification du deuxième degré

Facultatifs, ces concours sont en principe destinés à la promotion

interne. Mais le nombre insuffisant de candidats reçus en fin de stage explique qu'il soit fait appel en complément au recrutement extérieur.

C'est ainsi que le concours de conducteurs d'octobre 1977 offrait 50 places. Sur 209 inscrits, 45 ont été admis.

Comment se passe un concours du 2^e degré ? Avant d'aboutir au stage final de 43 jours (voir encadré), plusieurs étapes doivent être franchies.

Les concours internes du 2^e degré sont annoncés annuellement (au moment des vacances),



RATP - Ardillion

LIFTING SUR TOUTE LA LIGNE

Fin 1977, la ligne B du RER connaissait au cours de ses premières semaines d'exploitation une série noire d'incidents affectant particulièrement le matériel Z dont 148 voitures automotrices construites entre 1936 et 1963 sont en service actuellement, (75 voitures MS 61 complétant le parc). Si certaines de ces difficultés étaient à mettre au compte de maladies de jeunesse d'équipements nouveaux montés sur ces trains qui nécessitaient réglages et mises au point, d'autres cependant concernaient soit la traction, soit le freinage, voire même le blocage intempestif des portes d'accès ou l'impossibilité de manœuvrer les glaces des fenêtres. Ces anomalies entraînant de sérieuses perturbations, une série d'améliorations techniques devaient être apportées au matériel Z avec la plus extrême diligence. Et l'on peut affirmer que très rapidement le nombre des incidents ne dépassait plus le niveau enregistré au début de 1977 : à preuve, le nombre moyen mensuel d'avaries ayant eu des répercussions sur le trafic est passé de 35 environ pour décembre 1977 et janvier 1978, à une dizaine pour la période allant du 1^{er} février 1978 au 15 juin 1978.

Parallèlement, le nombre de réclamations formulées dans ce domaine et portées à la connaissance du service de l'exploitation a évolué de façon significative : janvier 1973 : 36 ; février 1978 : 17 ; mars 1978 : 8 ; avril, mai et juin 1978 : 15 pour les trois mois.

Cette évolution favorable de la tendance est naturellement due aux modifications techniques qui ont commencé à être apportées aussi bien au système électrique qu'à certains ensembles mécaniques.

Les conditions d'exploitation du prolongement à Châtelet-les Halles, caractérisées par le franchissement d'une rampe à 40 %,

sont à l'origine des défaillances constatées sur les moteurs de traction. Les travaux, qui se poursuivent, portent sur une plus grande protection contre les surtensions pouvant survenir en ligne et sur une rénovation en profondeur des éléments constitutifs.

Le système de veille assurant la sécurité en cas de défaillance du conducteur s'est avéré être très sensible à la valeur de la tension des batteries de bord. Afin d'éviter des perturbations de fonctionnement, qui se traduisent toujours par des arrêts intempestifs, les batteries vont être remplacées par des modèles de plus grande capacité et leurs circuits de charge sont en cours de transformation.

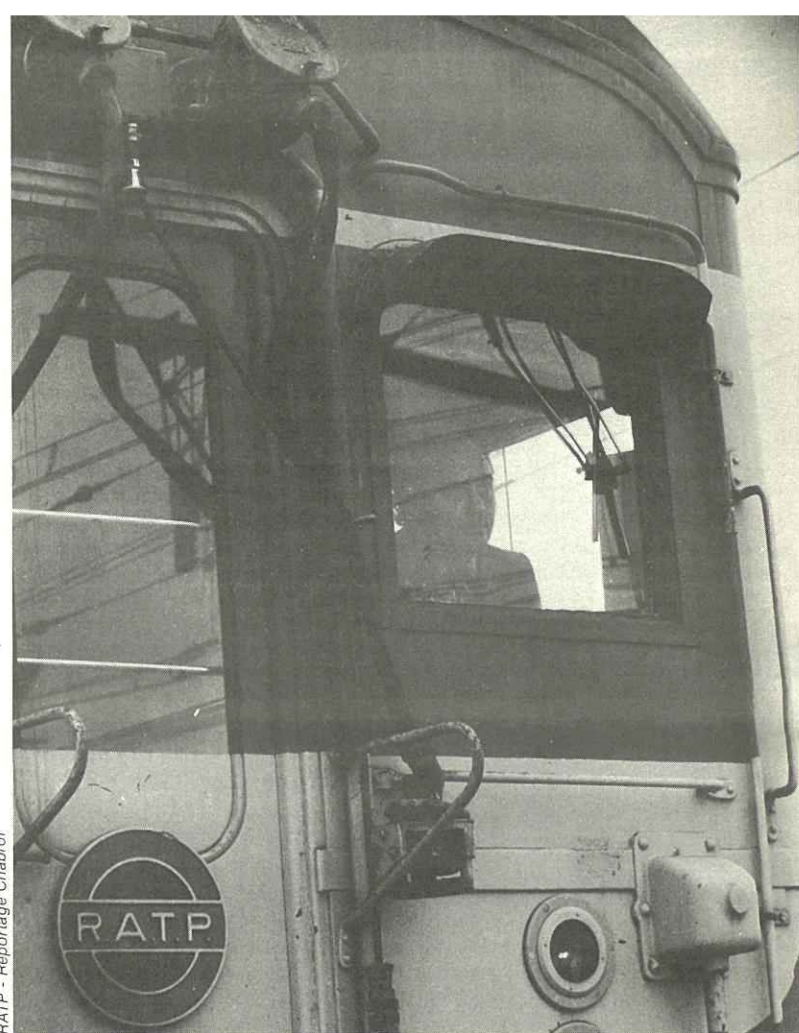
Enfin, des bruiteurs annonçant aux voyageurs l'imminence de la fermeture des portes vont être installés sur le matériel Z afin de l'harmoniser avec le matériel MS 61.

Côté mécanique, une amélioration très importante a d'ores et déjà été apportée au circuit pneumatique de freinage. Depuis lors, on ne constate plus de blocage intempestif, générateur de retards, voire de suppression de train. En prolongement de cette action, se déroulent actuellement des essais sur de nou-

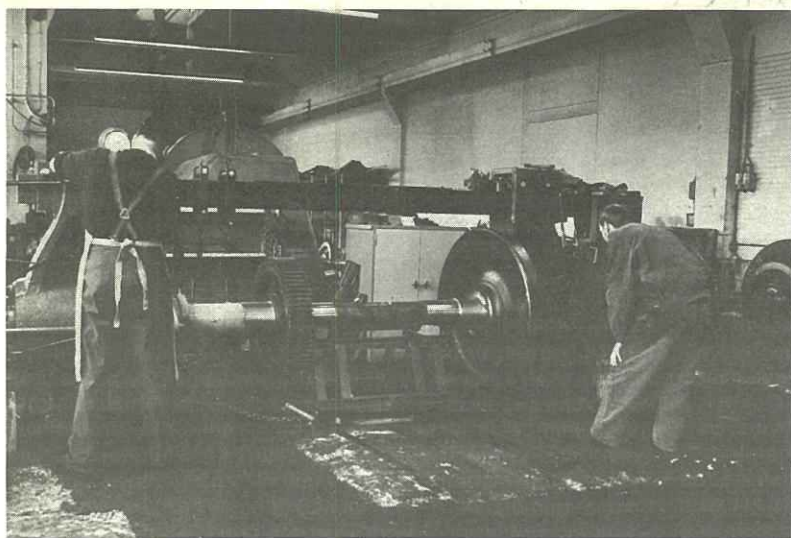
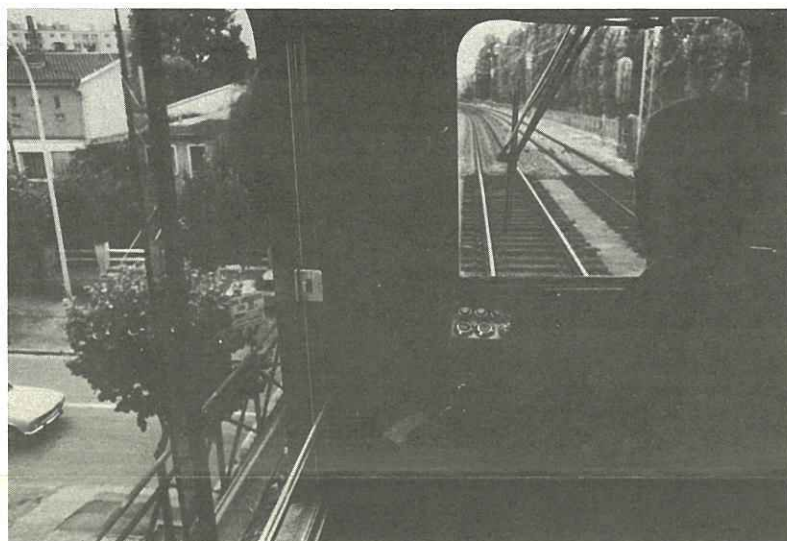
veaux sabots de frein utilisant un matériau composite (au lieu de fonte) donnant de meilleurs résultats. Toutefois ces modifications éventuelles ne peuvent concerner que les essieux munis de roues monobloc.

Pour remplacer les roues bandagées par des roues monobloc, des essais avaient été menés il y a plusieurs années déjà, mais sans succès. Il y a deux ans encore, on ne connaissait pas de roues monobloc susceptibles de donner satisfaction sur le matériel Z dans les conditions d'exploitation de la ligne B. Depuis lors, grâce aux travaux de la SNCF, ces roues existent et l'équipement des voitures a été entrepris dès le début de 1977 et ce, le plus rapidement possible. La première étape de ces travaux s'achèvera en mars 1979 (essieux moteurs), la seconde (essieux porteurs) en mars 1980.

Pour remédier à l'état de vétusté de certains vantaux de portes, origine d'incidents se traduisant par des départs de train haut-le-pied, une action a été entreprise il y a déjà deux ans. Un fournisseur a en effet été retenu pour livrer des vantaux neufs destinés à remplacer les plus anciens, lors du passage des voitures en atelier. Des retards dans



RATP - Reportage Chabrol



la livraison de ces sous-ensembles n'ont pas permis d'achever rapidement cette opération qui devrait arriver à terme dans un an.

Ajoutons qu'un nouveau programme d'entretien du matériel Z a été défini en vue de rapprocher la fréquence des opérations.

La réforme du matériel Z commencera en 1981, avec les premières livraisons du matériel interconnexion MI 79, et s'échelonnera sur plusieurs années.

Pour diminuer la charge des trains, il est également prévu d'exploiter la ligne B avec des trains plus longs qu'aujourd'hui. Dès le service d'hiver 1980, la composition

des trains Z sera constituée de 2 éléments de 4 voitures (au lieu de 3 actuellement) et sera ainsi semblable à la composition des trains MI 79.

Toutefois, la différence de longueur entre un train Z à 8 voitures et un train MI 79 également à 8 voitures étant d'une trentaine de mètres, la capacité de transport s'en ressentira bien évidemment. De ce fait, il est envisagé de porter ultérieurement les trains Z de 8 à 9 voitures (trois éléments de trois voitures) pour harmoniser longueur et capacité.

Ceci nécessite l'allongement à 225 m de tous les quais de la ligne.

Ces travaux d'allongement devaient être étalés dans le temps pour ne pas multiplier les ralentissements de la marche des trains dans les zones de chantiers. Entamés en 1975, ils sont achevés dans 13 gares sur 30 et en cours dans 6 gares ; ils seront terminés en 1980.

Ainsi donc, c'est par étapes que s'effectue la modernisation de la ligne B, héritière en ligne directe de l'ex-ligne de Sceaux. Son prolongement à Gare du Nord, effectif en 1981/1982, lui fera traverser Paris de part en part, offrant ainsi aux voyageurs les mêmes possibilités de diffusion et les mêmes conditions de confort que la ligne A.

Réduction d'activité aux travaux neufs

La direction des travaux neufs est une direction jeune, puisque sa création ne date que de 1965. A l'époque — après une longue période de stagna-

tion des investissements explicable par la priorité donnée au lendemain de la guerre, au développement des équipements industriels essentiels, — les pou-

voirs publics purent à nouveau, progressivement, dégager les crédits pour les grandes infrastructures urbaines. Le réseau ferré pouvait dès lors entrer dans une phase de grands travaux : démarrage du RER, nouvelles percées du métro hors des murs de Paris. Ainsi, en moins de dix ans, 14 km de métro et 55 km de RER ont été créés, ce qui constitue une performance tout à fait comparable à celle des plus grandes époques de la construction du métro : 75 km dans les années 1900-1914, 80 km entre les deux guerres. En outre, la construction des tunnels et des stations du RER a revêtu une ampleur tout à fait exceptionnelle en matière de travaux souterrains urbains, tant par l'importance que par la profondeur des ouvrages à réaliser.

La RATP a dû forger l'outil lui permettant de mener à bien un tel programme. Ce fut la direction des travaux neufs, forte d'un millier d'agents chargés d'une activité essentielle de « matière grise » : conception et étude des ouvrages, planification et surveillance de l'exécution des travaux.

Cette direction a comblé en peu d'années une grande partie du retard d'équipement des transports parisiens et a ainsi fortement contribué à la notoriété de la RATP, y compris à l'étranger grâce à ses activités de coopération technique.

Le volume d'activité des travaux neufs est naturellement très sensible à la conjoncture économique et financière générale, puisque ces grands travaux sont très largement financés sur fonds publics.

Tel est le cas aujourd'hui : compte tenu de l'importance de l'effort soutenu ces dernières années, des contraintes nées du ralentissement de l'expansion et des nouvelles priorités nationales (développement de l'énergie nucléaire), les investissements de la RATP ne pourront sans doute pas, dans les prochaines années, se situer à des niveaux aussi importants que par le passé. Les pouvoirs publics ont en particulier marqué leur volonté d'étaler davantage dans le temps un certain nombre de projets de prolongements de lignes de métro.

Dans ces conditions, les effectifs de la direction des travaux neufs doivent être adaptés au volume des tâches. Le plan d'entreprise prévoit la suppression, d'ici 1983, d'environ 135 postes. Une cinquantaine doivent l'être à court terme, en raison de la décision des pouvoirs publics de différer le prolongement de la ligne n° 7 au sud.

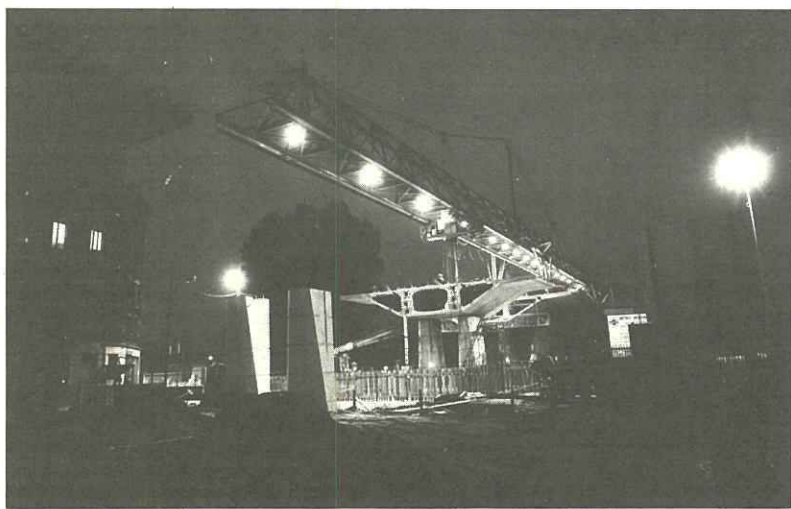
Ces mesures concernant des cadres, qui recevront de nouvelles affectations dans d'autres directions de la Régie et des agents de maîtrise, essentiel-

lement des surveillants de travaux qui retrouveront un même type d'activité et des postes de même qualification à la direction des services techniques.

Naturellement, la Régie mettra en œuvre les actions de formation propres à permettre aux intéressés d'aborder efficacement les nouvelles tâches qui leur seront confiées. Cette action intéressera particulièrement ceux des agents dont la formation initiale, trop spécialisée, se révélerait inadéquate ou insuffisante pour tenir leurs nouveaux postes.

D'autres possibilités sont en cours d'examen : détachement auprès d'autres organismes comme la SNCF, l'Aéroport de Paris, etc., qui pourraient avoir besoin des compétences d'agents de travaux de la RATP (celle-ci a eu elle-même d'ailleurs, ces dernières années, recours à du personnel de ces sociétés) ou transfert à la direction des travaux neufs de tâches effectuées par d'autres directions. Enfin, la coopération technique devrait être en mesure de fixer un nombre d'agents à peu près constant et donc de limiter les conséquences du ralentissement des travaux en région parisienne.

C'est dans cet esprit que la Régie poursuit l'étude des modalités d'adaptation de la direction des travaux neufs à son nouveau volume d'activité.



RATP - Travaux neufs

UN CENTRE DE FORMATION ADAPTE A L'EVOLUTION DU RESEAU FERRE: LE FPR

suite de la page 1

par une note de la direction générale, pour l'ensemble de la Régie. Environ trois mois avant chaque concours, une note précise en fixe les conditions, l'organisation et le nombre de places.

Après avis favorable de l'encadrement, une visite médicale d'apti-

concours, le stage a lieu du 7 octobre 1978 au 11 avril 1979 et comporte 53 jours en salle.

Les cadres

Les programmes sont différenciés selon qu'il s'agit d'un recr-



tude et un examen psychotechnique non éliminatoire, le candidat passe un examen préliminaire (pour lequel le FPR propose des cours de promotion sociale) en vue d'accéder au stage de formation préparant la qualification choisie.

tement extérieur, d'un concours professionnel interne ou d'un avancement au choix. Il est à noter que ce dernier mode de promotion est particulièrement fréquent.

Lors du dernier concours (sortie au printemps 1978) 5 candidats du service FE ont été admis après l'examen éliminatoire et les 3 places offertes à FE ont été pourvues en fin de stage.

FORMATION DU PERSONNEL DE MAÎTRISE ET DES CADRES

La maîtrise

L'accès au concours de maîtrise est réservé aux agents ayant deux années de service dans un emploi du service de l'exploitation et ayant satisfait au préalable à un examen d'instruction générale.

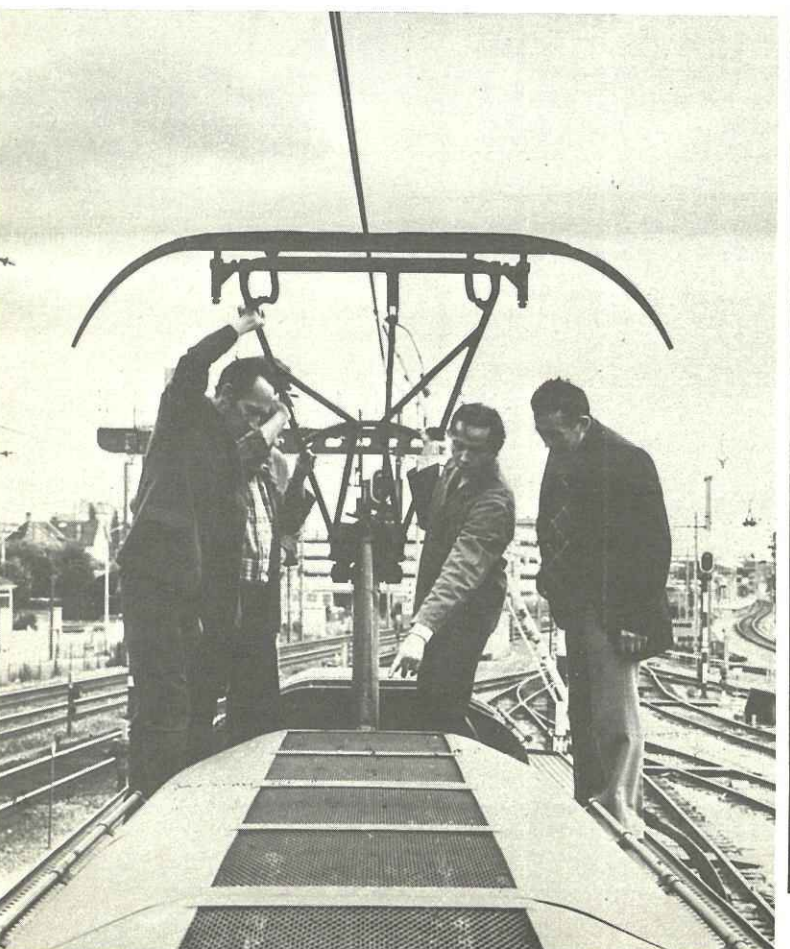
La marche à suivre est proche de celle adoptée pour un concours du 2^e degré, et là encore le nombre de candidats reçus se révèle inférieur au total des places offertes.

Il existe trois sortes de maîtrise : du « service de l'exploitation », des « services annexes » et du « contrôle du personnel ». Pour l'exploitation, trois grands thèmes sont au programme : trafic et mouvement des trains, équipement et conduite des trains, exploitation commerciale. Pour le prochain

FORMATIONS COMPLEMENTAIRES, ENTRETIEN DES CONNAISSANCES ET PERFECTIONNEMENT

Ces stages particuliers revêtent en pratique une grande importance, car ils permettent d'adapter le personnel à l'évolution des techniques.

Ces stages sont de contenu très varié et durent en moyenne de 2 à 15 jours. Ils servent par exemple à la formation des conducteurs du métro qui doivent assurer un service sur des lignes ou des matériels roulants qu'ils ne connaissent pas. Ils permettent de faire face à des conditions d'exploitation particulières (chefs surveillants-receveurs affectés à des stations de banlieue) ou à des formations spécifiques (contrôle volant).



LES FORMATIONS SPECIFIQUES AUX RELATIONS HUMAINES

L'évolution générale des transports en commun a fait passer au premier plan les notions de communication interne (bouleversée par l'automatisation) et de relations avec l'utilisateur (à la suite de l'évolution de la notion de service

public). Le FPR s'est adapté à cette transformation en mettant l'accent sur le rôle des groupes de travail, sur la formation des formateurs, et enfin et surtout sur la mise en œuvre de formations spécifiques.

Formation du personnel des stations à l'accueil

Première en date des formations à la communication, elle a débuté par le stage d'une centaine de volontaires chargés de tenir les bureaux d'information lors du lancement de la carte orange.

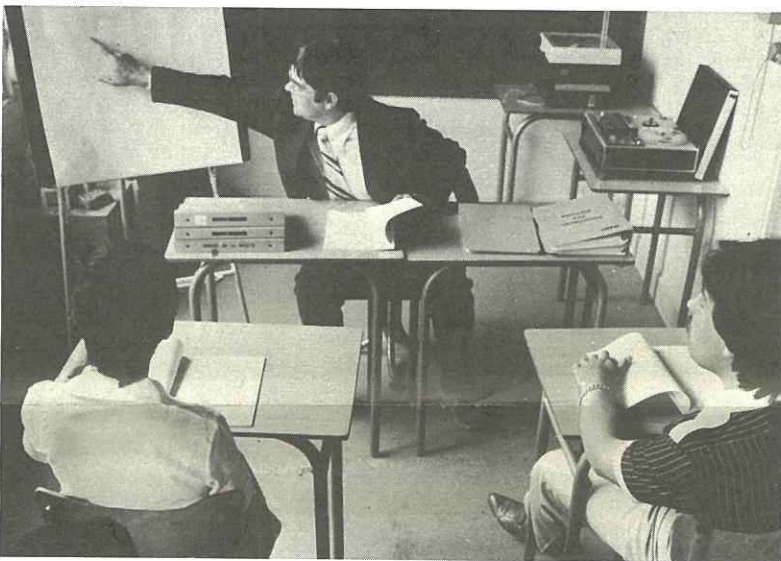
Cette première expérience a permis l'élaboration d'un programme plus large adapté à l'ensemble du personnel des stations. Achevé pour le métro, il va débiter pour le RER.

Formation des cadres et agents de maîtrise aux relations de communication

Cette formation déborde le cadre du FPR, car elle est conçue en collaboration avec les gradés de ligne qui reçoivent à cette occasion une formation spéciale.

A travers cette dernière action, on voit mis en application le principe majeur appliqué par le FPR : faire de la formation l'affaire de l'ensemble du personnel du réseau ferré.

L'encadrement doit donc prendre conscience de son rôle permanent en matière de formation. Sans sa collaboration active, la formation n'est rien d'autre qu'un enseignement dispensé par un personnel spécialisé. Avec sa participation, elle devient un moyen incomparable d'adapter le réseau ferré à l'évolution des techniques et des mentalités.



AVIS AUX RETRAITES RENOUELEMENT DES TITRES DE TRANSPORT

Le renouvellement des titres de transport interviendra dans les conditions ci-après :

Agents retraités avant le 1^{er} janvier 1978

Un coupon de validité 79, remplaçant le coupon 78, sera adressé au domicile des intéressés, sans intervention de leur part, en janvier 1979.

Agents retraités en 1978

CARTE D'ANCIEN AGENT

Pour obtenir un titre de circulation valable en 1979, chaque intéressé est invité, avant la fin de cette année,

— soit à adresser à la :

Régie autonome des transports parisiens, Direction du personnel, B.P. 70-06, 75271 Paris Cedex 06 ;

— soit à déposer au Bureau des titres de circulation, 29 boulevard Richard-Lenoir, Paris (11^e) ;

• le volet A, dûment rempli, de l'imprimé « Facilités de circulation accordées aux agents pensionnés » qui lui a été remis lors de sa radiation des contrôles ;

• une photographie (format identité) comportant au verso ses nom, prénom et numéro de pension.

Les cartes d'agent retraité et leur coupon de validité 79 seront expédiés en janvier prochain.

CARTE DE FAMILLE D'ANCIEN AGENT

En vue d'obtenir pour ses ayants droit une carte utilisable jusqu'au 1^{er} octobre 1980, l'agent retraité en 1978 devra envoyer ou déposer aux adresses indiquées ci-dessus, au début de l'année prochaine (avant le 15 avril 1979) :

• le volet B de l'imprimé précité ;

• une fiche familiale d'état-civil, laquelle peut être délivrée par toute mairie sur présentation du livret de famille ;

• une photographie (format identité) de chaque ayant droit, comportant au verso ses nom et prénom ainsi que le numéro de pension du demandeur.

Les nouvelles cartes destinées aux membres des familles seront expédiées dans le courant de l'été 1979.

Il est rappelé que :

— les cartes d'ancien agent et leur coupon de validité peuvent être utilisés jusqu'au 31 janvier de l'année suivant celle de leur validité ;

— pour être valables, les titres de transport doivent comporter la signature de leur titulaire.

Radiologie : des techniques avancées

Le 1^{er} juillet 1978, le service de radiologie ouvrait les portes de deux nouvelles salles offrant des équipements ultramodernes. Ils permettent d'effectuer des examens pratiqués antérieurement dans les centres spécialisés de l'hôpital de la Pitié ou de Cochin. C'est assez dire la qualité des techniques utilisées.

Dans la première salle, une table télécommandée universelle facilite les explorations digestives diverses, les examens de l'appareil urinaire et ce, dans des conditions extrêmement favorables. Selon les nécessités de l'examen, des clichés spé-

ciaux peuvent également être pris très rapidement.

Dans la seconde salle, une table de tomographie (procédé ayant pour but d'obtenir la radiographie d'une mince couche d'organe à une profondeur voulue) à balayages complexes, favorise l'étude des différentes régions du crâne — oreille interne, orbites, sinus — par des coupes tomographiques de 2 mm en 2 mm.

Outre que ces installations nouvelles assurent aux agents une qualité d'examen radiographique de premier ordre, elles devraient également entraîner un net raccourcissement des délais de rendez-vous.

Comment devient-on conducteur ?

La durée du stage est de 43 jours. Il commence par un stage probatoire de 10 jours portant sur :

— la voie et les dispositifs de commande des appareils de voie ;

— l'alimentation du réseau en énergie électrique ;

— l'aspect et le fonctionnement de la signalisation d'espacement et de manœuvre ;

— les équipements mécaniques et pneumatiques d'un type de matériel ;

— les règles de sécurité ;

— les règles générales de circulation des trains sur le métro, les manœuvres et les incidents d'exploitation.

A l'issue de cette première période, les candidats subissent des épreuves écrites et orales.

Puis commence le stage de qualification « conduite » proprement dit d'une durée de 33 jours portant sur :

— l'étude d'un type de matériel roulant ;

— la réglementation applicable en cas d'avarie au matériel roulant ;

— le fonctionnement et les anomalies des signaux de manœuvre, d'espacement et d'aiguille ;

— les incidents divers aux installations fixes ;

— les consignes d'exploitation d'une ligne et de ses terminus.

Tout au long de ce stage, quatre épreuves éliminatoires sont prévues (épreuves écrites, pratiques ou orales).

Les candidats déclarés reçus reçoivent l'autorisation officielle de conduire des rames du métro.

Compte tenu des caractéristiques particulières d'exploitation, il existe trois autorisations de conduire : une pour le métro, une pour le RER — Ligne B et une autre pour le RER — ligne A. Chacune de ces autorisations est délivrée à l'issue d'un stage de formation appliqué dont le programme est adapté à la réglementation, aux installations et au matériel roulant spécifiques de chacun de ces trois secteurs.

Cette formation appliquée comprend :

— une partie théorique en salle ;

— une partie pratique sur un matériel circulant sur une voie d'instruction ;

— une mise en double sur une ligne exploitée ;

— des visites d'ateliers, du poste de contrôle et de commande centralisée (PCC), de lignes et de terminus ;

— la projection de deux films visant à sensibiliser sur les problèmes de sécurité, l'un au niveau du personnel, l'autre au niveau de la circulation des trains.

Après avoir obtenu l'autorisation de conduire sur un type de matériel, les agents reçoivent des compléments de formation sur les autres matériels et sur les consignes de lignes qu'ils devront connaître en cas de changement d'affectation.

NOMINATIONS

M. Maurice Bourgoïn, ingénieur général, directeur du réseau routier, a été nommé au grade de directeur, à compter du 1^{er} juillet dernier, avec l'approbation du président du Conseil d'administration.

M. Lucien Méadel, administrateur civil hors classe, a été nommé le 1^{er} septembre, inspecteur général et occupe depuis cette date les fonctions de directeur financier.

M. Pierre Mouly était nommé à la même date chef adjoint du service de la comptabilité centrale à la direction financière.

entre les lignes

RATP Service des Relations Extérieures Presse et information, 53 ter, quai des Grands-Augustins, 75271 Paris Cedex 06

Rédaction : 41, rue de Caumartin, 75009 Paris
Tél. : 073-36-50 6971.6973

Union des journaux et journalistes d'entreprise de France

Directeur Fondateur : Michel Linon
Directeur de la publication : Marcel Kopp
Rédacteur en chef : Laurent Boilet
Rédaction : Marie-Claire Ballot, Michel Dubois, Martine Pelletier
Conception SVB

Imprimerie l'Avenir Graphique, 325, rue de Charenton, 75012 Paris

Ont aidé à la réalisation de ce numéro : C. Bacharzyna - H. Crouta - G. Gaillard - C. Naar - G. Planchette - J. Thomas - Atelier photographique RATP.

LE FOOTBALL

Les feux de la dernière Coupe du Monde viennent de s'éteindre. Ils confirment le « phénomène football », pratiqué dans 95 % des pays de la planète. Il n'est que de voir journaux, magazines et télévisions pour constater la popularité d'un sport où les exploits de l'élite prennent valeur de « mythe » aux yeux de la masse.

Les écoles de football se sont également créées dans la plupart des clubs, mais là encore le manque de terrains se fait sentir, alors même que le nombre de dirigeants bénévoles se raréfie. L'évolution du mode de vie (les départs lors des week-ends, les difficultés de l'entraînement le soir en semaine) n'y est sans doute pas étrangère.



RATP - Reportage Chabrol

D'origine très lointaine, puisqu'il est le descendant direct de la « Soule », jeu pratiqué par les Celtes, le football a été codifié selon des règles qui n'ont guère varié depuis sa création récente au cours de la seconde moitié du 19^e siècle.

En France, le nombre de licenciés de la Fédération Française de Football dépasse le million quatre cent mille auquel il convient d'ajouter les licenciés des fédérations affiliées (FSGT, UFOLEP, FSF, scolaires et universitaires) c'est donc de très loin le sport le plus pratiqué dans notre pays.

Le football professionnel est très vivant et il n'y a pas si longtemps, les exploits de St-Etienne, puis de Bastia ont même passionné davantage le public non-averti que les fervents du ballon rond.

En région parisienne, 150 000 licences sont délivrées chaque année et ce, malgré un manque de terrains de jeu qui devient chronique.

Le football amateur — en particulier dans la région parisienne — n'a souvent d'amateur que le nom. A tous les degrés, fleurissent les « primes à la signature » de la licence, primes pour matches gagnés, primes de fin de saison, etc.

Dans le contexte de l'USMT, tous les joueurs sont placés à la même enseigne. Ils pratiquent en purs amateurs, comme d'ailleurs les sociétaires des autres sections du club.

Ce dernier rassemble plus de cent équipes de football pratiquant au sein de deux fédérations : la Fédération française de football et la FSGT. Ces équipes jouent le samedi matin, le samedi après-midi, le dimanche matin ou le dimanche après-midi.

Section football F.F.F.

— 13 équipes du samedi matin (10 en championnat inter-services RATP et 3 en corporatif) ;

— 23 équipes qui disputent le samedi après-midi le championnat corporatif, avec comme leaders les équipes de Mairie d'Issy, Gallieni, Saint-Maur et Nation évoluant en Première division corporative ;

— 15 équipes en championnat du dimanche matin avec Croix-Nivert opérant en division d'honneur régionale ;

— 4 équipes de vétérans (au-dessus de 34 ans) en championnat des anciens ;

— 13 équipes de jeunes disputant les différents championnats de Paris et dont les meilleurs sont classées en Première division.

Les équipes Première et Réserve en championnat de Première division de Paris seniors, soit au total un effectif de 70 équipes comptant plus de mille licenciés.



Les équipes Première et Réserve se composent à 90 % d'agents de la Régie. L'incorporation des nouveaux joueurs devraient permettre de réaliser une très bonne saison 78-79 et pourquoi pas, de « monter » en Promotion d'honneur.

Section football FSGT dimanche après-midi :

— 1 équipe de vétérans
— 7 équipes de jeunes
— les équipes Première et Réserve en championnat FSGT de Promotion d'excellence.

Ces dernières équipes sont très jeunes, pratiquent un bon football qui laisse espérer une remontée en excellence dans les années à venir.

Section football FSGT dépôts et ateliers :

— 4 équipes le samedi matin en championnat corporatif ;
— 1 équipe le samedi après-midi ;
— 16 équipes le dimanche matin disputant le championnat du dimanche matin.

Toutes ces équipes sont exclusivement composées d'agents de la

Régie. Ces trois sections sont très dynamiques et leurs dirigeants ne ménagent ni leur temps ni leur peine pour présenter des équipes complètes. Ce qui au demeurant n'est pas sans soulever quelques difficultés, liées à l'aménagement des horaires de service, aux variations des temps de repos, aux problèmes des relèves, sans oublier la recherche de nouveaux terrains de jeux.

Il reste à souhaiter de nombreux succès à ces trois sections.

Pour tous renseignements s'adresser à :

Section football FFF :
M. Robineau, tél. : 206-52-38 ou intérieur poste 1968.

Section football FSGT dimanche après-midi :
M. Benoit, tél. : 626-51-34.

Section football FSGT dépôts et ateliers :
M. Allain, tél. : 628-77-70, poste 15 ou intérieur poste 9080, les mardi et vendredi après-midi.

Henri Robineau



U.S. METRO

TRANSPORT

BREF... EN BREF... EN BREF... EN BREF

PENTATHLON MODERNE

L'U.S.M.T. a remporté la médaille d'argent par équipe aux Championnats de France où Alain Cortes en-

levait le titre. Aux Championnats du monde de Joenkoping, en Suède, notre athlète devait totaliser 4 713 points — l'équipe de France occupant la 11^e place au classement final par équipes avec 14 401 points.



RATP - Chabrol



SEMI MARATHON DU CINQUANTENAIRE

Organisée le 28 mai dernier à l'occasion des fêtes du Cinquantenaire de l'USMT, cette épreuve a connu un réel succès avec ses 400 inscriptions et ses 379 arrivants. L'USMT devait remporter la première place par équipes, tant chez les seniors que chez les vétérans.

BOULE

Aux championnats de France USCF (Union sportive des Cheminots de France), les boulistes de l'USMT remportent la quadrette Moulie.



LE ROY, ENCORE ET ENCORE

Pour la septième fois, Yves Le Roy a inscrit son nom au palmarès des Championnats de France de décathlon qui se sont déroulés les 15 et 16 juillet dernier à Montargis.

Avec 7 967 points, le sociétaire de l'USMT a devancé Thierry Dubois et Serge Morth, respectivement 2^e et 3^e au classement final.

Pour le recordman de France de la spécialité, médaillé d'argent aux Championnats d'Europe à Rome en 1974, cette médaille d'or n'était pas vraiment une surprise.

Il est à regretter toutefois, que cette médaille ait été suivie d'une contre-performance, passagère espérons-le, aux Championnats d'Europe d'athlétisme à Prague.

Photo: Sports