

LE BILLET DU PRESIDENT

1928-1978, entre ces deux dates un demi-siècle riche de dévouement et de ferveur, de renoncement et de foi. C'est à ce prix que dirigeants et sportifs ont établi, maintenu et développé dans des circonstances parfois difficiles et face à un environnement souvent indifférent voire hostile, un club, notre club.

Les hommes qu'il rassemble consacrent souvent une part importante de leur vie personnelle à l'animation de cette collectivité en amenant un grand nombre de jeunes à partager leur passion du sport et en préservant également l'unité et l'esprit « métro ».

Parmi nos différentes sections, certaines marquent le pas, d'autres progressent, d'autres encore, sont sur le point de se constituer. Malgré de lourdes contraintes financières, l'effort entrepris pour moderniser les installations sportives sera poursuivi.

L'essentiel n'est-il pas, en définitive, d'affirmer et de promouvoir la personnalité du club, de défendre une certaine conception du sport dans l'entreprise pour favoriser l'épanouissement sportif des agents et de leur famille ?

Jean Villemer



Ils sont une centaine d'employés de la Compagnie du chemin de fer métropolitain de Paris, réunis en ce 18 mars 1928 dans une salle de la station « Quai de la Rapée ». Au cours de la réunion, tombe la décision : il faut créer une société sportive. Sitôt dit, sitôt fait : l'Union sportive du métro était née.

A l'époque, équipes de football, de basket et de rugby foule, à la Porte d'Italie, un terrain sur lequel s'élèvent aujourd'hui les ateliers de Choisy. Les athlètes disposent également du stade des Vallées et les nageurs s'entraînent à la piscine du quai de la Gare. De semaine en semaine affluent les adhésions et les sports pratiqués augmentent. Des terrains sont loués à Villejuif et le 20 octobre 1928, l'USM inaugure au 52, quai de la Rapée, une salle des sports qui durant 25 ans verra s'entraîner gymnastes, boxeurs, lutteurs, champions d'escrime et de poids et haltères.

Mars 1929 : le premier bilan : plus de 1 000 membres pratiquent les sports les plus divers.

1929 sera un grand cru. En mai, admis au sein de l'Union sportive des cheminots français et le 11 novembre, au stade Pershing, le métro de Paris affronte, pour la première fois, le métro de Londres en football et rugby. Ce fut le début de joutes épiques qui, fidèles aux traditions, se poursuivent encore aujourd'hui.

Dès 1932, les succès internationaux viennent récompenser la vitalité de tout un club : Raymond Surigny devient cette année-là champion olympique des poids et haltères tandis que, dans la même discipline, Pierre Alleene décroche le titre de champion d'Europe.

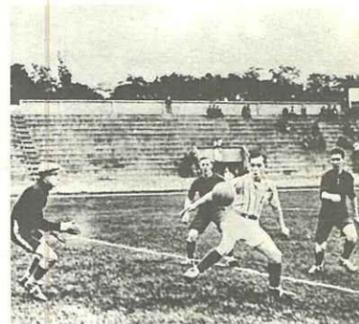
Parallèlement, l'extension du club se poursuit, notoriété oblige.

En novembre 1931, un parc des sports est construit à Antony : il s'agrandira au fil des années.

USMT CINQUANTE ANS AU SERVICE DU SPORT



Claude Baux. Médaille de bronze aux Championnats du Monde de slalom par équipe en 1970.



1929. USM-Métro de Londres

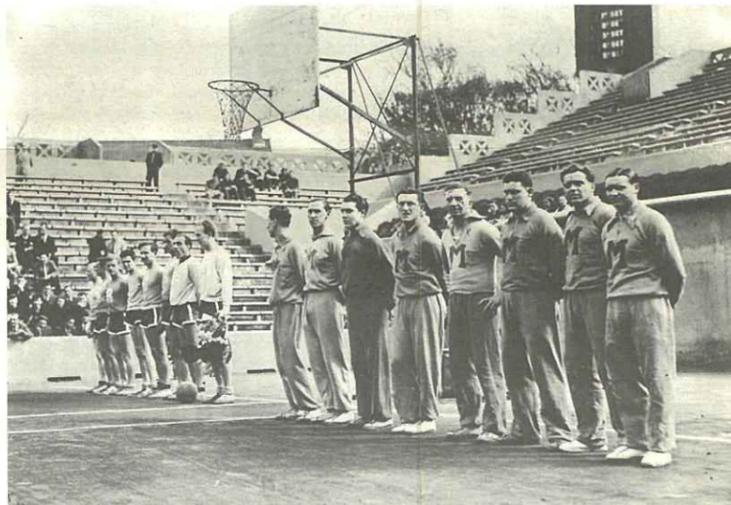


Lemoine. Course derrière moto.

LE MÉTRO SPORTIF



1^{er} Août 1928 - Mé. info 11



1939. Vainqueurs du Championnat de France de basket-ball.

Ah, si le parc des sports de la Croix de Berny pouvait parler ! Car il s'agit bien du même « temple » des « bleus et rouges » qui aujourd'hui encore abritent les rencontres de nos sportifs. Déjà, en 1934, le journal « l'Auto » décerne à l'US métro, le challenge du Meilleur club de France : et meilleur, il l'était, aussi bien par ses infrastructures que par la diversité des disciplines proposées : du polo-vélo à la colombophilie, du moto-ball aux échecs, la palette était des plus riches.

Jusqu'en 1939, le club est en pleine expansion ; sa renommée dépasse les frontières : il compte alors 3 400 membres actifs et chaque jeudi, 800 enfants d'agents fréquentent assidûment les cours d'éducation physique dispensés à leur intention. Propice à un travail de fond qui ne s'est jamais démenti jusqu'à aujourd'hui comme en témoignent les 4 600 adhérents actuels, cette implantation massive resté un des objectifs du club.

Durant la Seconde Guerre mondiale, l'USM fusionne avec l'AS Transports en 1942 et, trois ans plus tard, avec le CS Transports pour prendre la dénomination US Métro transports.

Au palmarès glorieux dont peut justement se prévaloir le club, viennent s'inscrire les noms de Edouard Artigas, champion du monde à l'épée en 1947, Henri Caron, champion du monde de marche en 1949, Renée Garilhe, championne du monde au fleuret (1950), J.-L. et J.-C. Olry, champions du monde de slalom en canoë (1969), Le Roy, enfin, vice-champion d'Europe en 1974. En plus de ces fortes individualités, il importe de relever également l'excellente représentation

du club aux différentes Olympiades, les nombreuses sélections internationales et le nombre impressionnant de titres de champions de France.

Cette énumération, aussi prestigieuse soit-elle ne saurait à elle seule rendre compte de cinquante années d'intense activité. Elle s'épanouit actuellement dans quelque 33 sections de dimensions variables : ainsi, fait unique en France, 100 équipes de football évoluent sous la bannière du club dans le cadre de la FFF et de la FSGT. C'est assez dire l'importance de l'effort requis pour assurer la cohésion et le développement harmonieux d'un club multiforme qui, par son importance, se place au tout premier rang des clubs européens.

Quant aux installations du club, elles sont disséminées dans toute la région parisienne ; certaines d'entre elles accusent un état alarmant de vétusté. La

modernisation des locaux, œuvre de longue haleine, se concrétisera dès 1978 par l'ouverture de la salle des sports de la Croix de Berny, par la mise en service d'un terrain de football stabilisé, par l'édification, enfin, du mur nord du stade de rugby.

L'USMT, brillante quinquagénaire, retrouve, au fil des ans, une seconde jeunesse dans la fidélité à l'esprit du sport corporatiste : dans le cadre de la Régie, il s'agit de répondre aux aspirations à la détente du plus grand nombre, de favoriser également le désir de progression de l'élite sportive.

C'est en donnant à ses sociétaires la possibilité de multiplier les contacts aux quatre coins de la planète, de s'enrichir ainsi mutuellement par les échanges culturels au-delà même de « la geste sportive » que l'USMT remplira pleinement sa mission.

SOMMAIRE

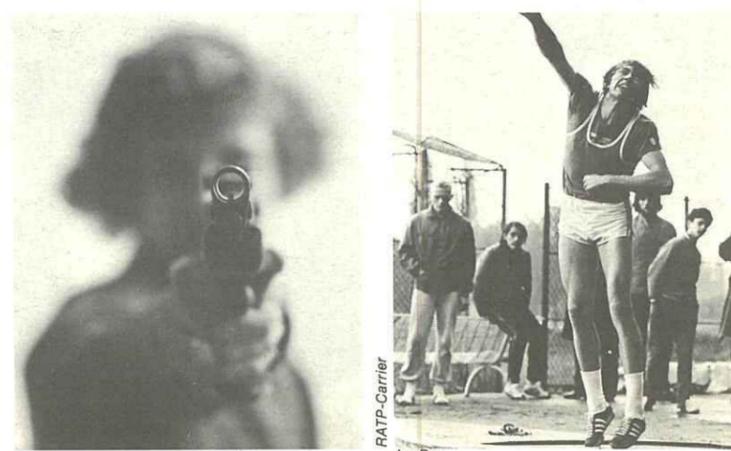
Page II
LE CENTRE
D'INSTRUCTION ET DE
PERFECTIONNEMENT

Page III
POUSSIERES D'AMIANTE :
la prévention
des risques de pollution

Page IV
CARNET
Nominations
Départs à la retraite



RATP-Barinet

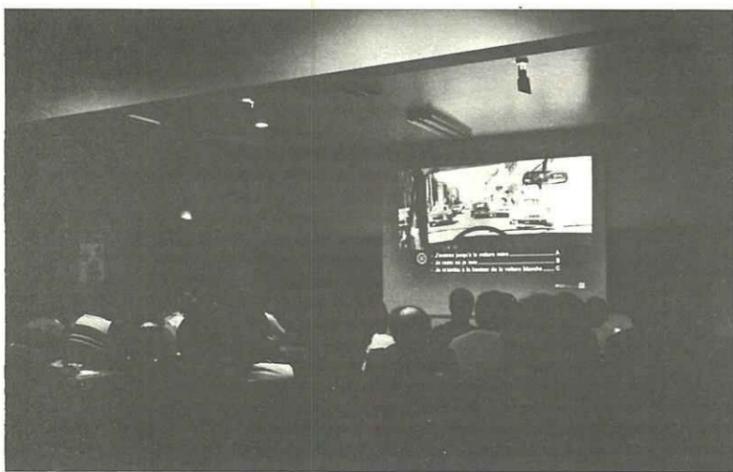


RATP-Carrier

Le Roy

LE CENTRE D'INSTRUCTION ET DE PERFECTIONNEMENT

Dépôt des Lilas : lundi 9 h 30



Cours de code de la route.

Une formation sur mesure

La RATP compte environ 8 300 machinistes-receveurs. Comment devenir l'un de ces hommes ou l'une des 350 femmes qui transportent chaque jour, au volant de leur autobus quelque 2,5 millions de voyageurs. Une telle profession exige des qualités personnelles et professionnelles spécifiques qu'une formation adaptée se propose de développer.

On a choisi la formation au sein de l'entreprise : en effet, en matière de transports collectifs, il ne suffit pas de donner au personnel un niveau de qualification aussi élevé que possible ; encore faut-il l'y maintenir. Ces deux tâches sont celles du CIP, le Centre d'instruction et de perfectionnement du réseau routier.

Indépendamment de toute autre considération, cette finalité de la formation est, dans le cas de la RATP, motivée essentiellement par trois facteurs :

le premier, c'est qu'un personnel de conduite de qualité, donc sûr, ne peut qu'inspirer confiance aux usagers réels et « potentiels » de l'autobus, et contribue, de ce fait, à la bonne image des transports en commun de surface, dans l'esprit du public ;

le second, c'est que l'entreprise étant son propre assureur en matière d'accidents, son intérêt bien compris est de former des conducteurs capables de les prévoir et soucieux de les éviter, même lorsqu'ils sont « dans leur droit » ;

le dernier enfin, qui n'est qu'un corollaire des deux premiers, c'est qu'un conducteur d'autobus doit être un véritable professionnel de la conduite, et que sa formation est en fait un investissement à longue échéance, puisque, dans le cas général, les candidats embauchés se proposent de faire carrière au sein de l'entreprise.

Les règles de circulation et de stationnement n'étant pas toujours respectées, surtout en agglomération, c'est dans un environnement difficile voire même hostile, que le machiniste, conducteur chevronné, va devoir assurer le transport des voyageurs, dans les meilleures conditions de confort et de sécurité, tout en respectant un horaire donné. Il en résulte que cette formation doit tendre vers cinq objectifs précis :

- faire assimiler à l'élève les règles de circulation grâce à sa parfaite connaissance du code de la route ;
- lui faire acquérir la maîtrise du

matériel : souplesse et précision du pied, sens du gabarit et du placement ;

- développer son attention diffusée, le contrôle de ses réflexes ;
- lui inculquer le sens de ses devoirs et de ses responsabilités futures ;
- lui donner le respect de l'horaire sur ligne.

La conduite rationnelle d'un véhicule exige de la part du conducteur, une succession de jugements, dont l'enchaînement logique et rapide doit aboutir à la manœuvre précise effectuée au moment opportun. Le problème fondamental de la conduite n'est pas tant d'éviter l'accident par une manœuvre de sauvegarde de dernier instant, mais de le prévoir, afin de le prévenir.

Le recrutement des candidats est assuré par la direction du personnel ; peuvent se présenter soit des agents de la Régie désireux d'accéder à l'emploi de machiniste-receveur, soit des agents embauchés directement à cette fin. Dans les deux cas, les intéressés subissent une première sélection sous la forme d'un triple examen : un examen d'instruction générale, suivi d'un examen médical qui est une obligation légale pour les candidats au permis de conduire D et enfin, un examen psychotechnique dont le but est d'éliminer d'emblée ceux dont les dispositions naturelles ou les facultés d'apprentissage et d'adaptation sont par trop insuffisantes. Les aspirants issus de cette sélection sont alors envoyés au CIP.



RATP-Carrier

Comme tous les lundis matins les instructeurs du Centre d'instruction et de perfectionnement sont réunis dans une salle du rez-de-chaussée pour y dresser « le plan de campagne » de la semaine ; ils décident en commun et pour toute la semaine des rendez-vous de chaque instructeur avec les jeunes machinistes-receveurs circulant sur les différentes lignes du réseau. La matinée du vendredi étant réservée au passage des examens de réglementation et de tarification. L'assistance aux jeunes machinistes occupent les autres journées.

Le CIP qui a accueilli en 1977, 751 élèves-machinistes, dispose pour faire face à cette demande d'un personnel très spécialisé. Qui sont ces véritables professionnels de la conduite et quelle fonction assurement-ils exactement ?

L'effectif du CIP en instructeurs sur ligne est variable, la moyenne se situant autour de six, mais il peut atteindre la douzaine. Ce nombre est loin d'être exagéré car, outre la formation des aspirants ou aspirants machinistes et leur perfectionnement, ils assurent également des stages destinés aux chefs de section de lignes.

Ils sélectionnent également des « maîtres-machinistes » parmi les agents désignés par le chef de ligne. C'est avec eux que les élèves rouleront en double. Ajoutons que c'est parmi ces maîtres-machinistes que sont ensuite choisis les contrôleurs au choix et les moniteurs du centre. Cette filière est donc le premier pas vers la maîtrise au choix, en dehors des concours. La sélection du maître-machiniste revêt une importance très particulière. Il doit être une sorte d'exemple car de la qualité de son enseignement dépendra la réussite de la formation du jeune machiniste. Cette période est en effet déterminante pour lui, car elle conditionnera toute sa carrière.

Avant d'être sur ligne, un aspirant reçoit un enseignement bien déterminé au CIP. Comment se déroule-t-il, quelles en sont les différentes phases ?

L'enseignement du code de la route dure une dizaine de jours et débute par un examen dont le résultat va conditionner la suite. Deux essais sont possibles. Après quoi, en cas de succès, l'aspirant est envoyé sur l'aire de manœuvres de Créteil pour y faire l'apprentissage des gestes professionnels et acquérir une maîtrise suffisante du matériel et le sens du placement du véhicule. Ces exercices pratiques sont, eux aussi, sanctionnés par un examen.

Vient ensuite une série de cours dispensés au CIP, (cours ABC apprendre à bien conduire —, cours de règlement, cours de technique auto simplifiée, cours de tarification, enfin, donné après l'obtention du permis D) accompagnés de conduite sur ligne, en circulation.

Si les instructeurs du CIP, peuvent être amenés, pour un certain nombre de candidats, à donner un avis favorable, il est du ressort exclusif d'un inspecteur national de délivrer le permis D.

L'entrée de l'aspirant dans ses fonctions de machiniste-receveur est, je suppose, un moment crucial pour lui ?

Il est évident que la difficulté de conduire un autobus en circulation avec voyageurs, jointe à la nécessité de surveiller la recette et de faire respecter la réglementation en vigueur, est pour le machiniste encore néophyte une étape capitale ; il a besoin d'aide et d'assistance.

Dans un premier temps, l'élève circule en double avec un maître-machiniste, choisi pour ses qualités professionnelles, qui reste une huitaine de jours avec lui ; un instructeur lui rend visite tous les deux jours environ selon la physionomie de la ligne et son importance.

Lors de sa dernière intervention, l'instructeur se prononce sur son aptitude à conduire un autobus seul.

Lorsque arrive le grand jour où le jeune machiniste est seul au volant de son autobus, un instructeur vient, une fois encore, l'assister. Généralement, il prend le volant au bout d'une heure, pour lui permettre de se décontracter, puis reste avec lui aussi longtemps qu'il le juge utile.

Ce jour-là, la notion de responsabilité prend tout son sens. Se retrouver seul, responsable de 70 ou 80 personnes qu'il faut transporter en toute sécurité, renseigner avec le sourire, à qui il faut vendre des titres de transport, sans oublier la manipulation des portes, ce n'est pas une mince affaire. Un trac bien compréhensible sévit très souvent.

Comment se concrétise, chaque semaine, cette fonction d'assistance ?

Un instructeur voit en moyenne entre 15 et 20 aspirants par semaine ; pour les élèves déjà vus 7 ou 8 fois, une demi-heure suffira généralement, mais pour d'autres, deux heures ou plus seront nécessaires ; la règle d'or étant de ne jamais laisser un élève en difficulté.

Pour voir le maximum d'aspirants sans perdre de temps dans des déplacements prolongés, la répartition des tâches s'opère par secteur et chaque instructeur suit un même élève jusqu'à l'achèvement de sa formation sauf cas exceptionnel où un deuxième avis s'avère nécessaire.

A qui transmettez-vous le résultat de vos observations ?

Chaque élève a une fiche d'appréciations sur lequel tout est noté, aussi bien les résultats aux examens que nos observations après chaque visite ; nous déterminons enfin le degré d'aptitude de l'élève.

Il arrive qu'il y ait une détérioration dans la façon de conduire au bout de trois semaines ou d'un mois. Se sentant sûr de lui, le machiniste risque de ne plus respecter les règles de sécurité au profit de l'horaire. Dans ce cas l'« assistance » peut éventuellement être prolongée. C'est la « brigade de perfectionnement » qui prend le relais et qui effectue des visites inopinées afin d'apprécier le travail du machiniste, avant de lui faire les observations qu'appelle sa conduite et dont il devra tenir compte à l'avenir.

Quel accueil vous réserve-t-on généralement ?

La gamme des réactions est très vaste. Certains sont conscients des problèmes, d'autres, plus rarement, les mésestiment, voire même les ignorent. L'instructeur doit plus que jamais faire ressortir la notion de perfectionnement pour bien faire comprendre que son intervention n'est en aucune façon répressive.

Procédez-vous à des visites systématiques auprès de l'ensemble des machinistes ?

La brigade de perfectionnement ne compte environ que huit à neuf personnes, et devant la nécessité de « visiter » les machinistes qui ont le plus d'accidents, les jeunes machinistes qui ont du mal à s'adapter ou ceux qui ont été mal notés à la dernière visite, il n'est pas possible de se livrer à une visite systématique. La situation se complique en période de rentrée où la majorité des instructeurs doivent donner l'essentiel de leur temps à la formation.

En plus des instructeurs sur ligne et de la brigade de perfectionnement, le C.I.P. offre-t-il d'autres spécialités ?

Les impératifs de la formation nous sollicitent beaucoup, aussi existe-t-il une polyvalence entre tous les instructeurs du C.I.P. qui, soit travaillent sur ligne, soit donnent des cours à l'intérieur du C.I.P. (réglementation, code de la route, etc.).

En conclusion, qu'appelle-t-on un bon machiniste-receveur ?

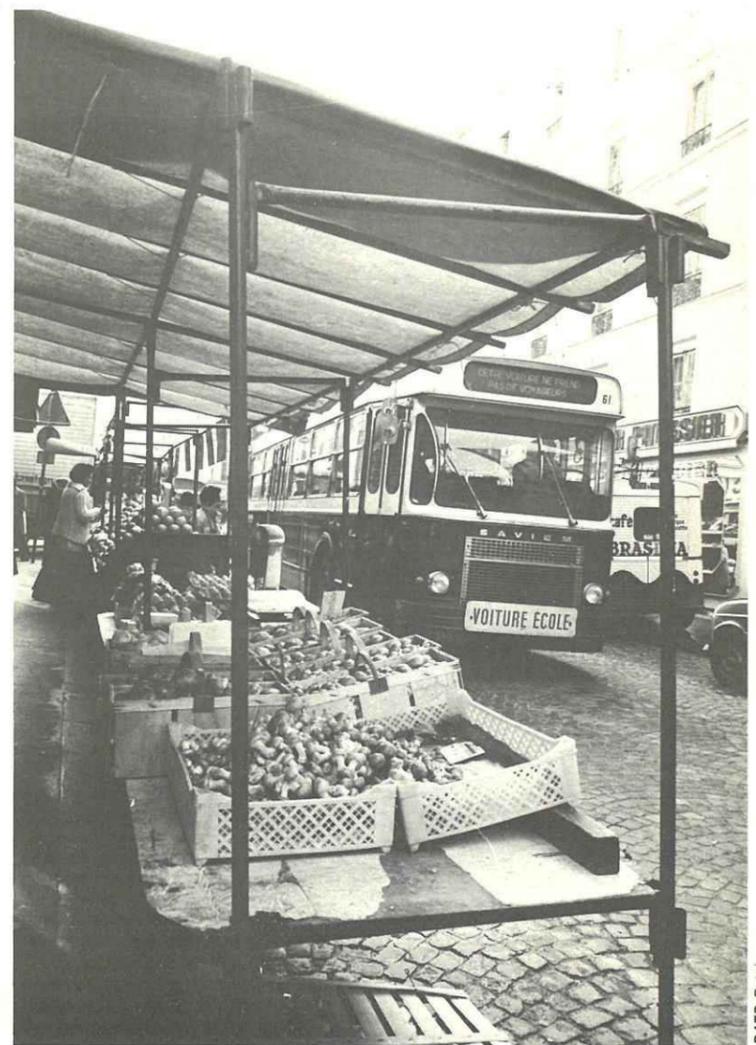
C'est un conducteur qui possède toute la maîtrise de son véhicule, c'est-à-dire celui qui, tout en prenant soin du matériel, prête une attention vigilante au confort des voyageurs, en gênant au minimum les autres utilisateurs de la voie publique, voire même en facilitant leurs manœuvres, et ce dans les meilleures conditions de temps et de sécurité.

D'où la nécessité de renouveler et d'actualiser sans cesse les méthodes de formation destinées tant aux machinistes-receveurs qu'aux moniteurs.



L'aire de manœuvres à Créteil.

RATP-Carrier



RATP-Carrier

POUSSIERES D'AMIANTE: LA PREVENTION DES RISQUES DE POLLUTION

Les recherches effectuées depuis 1974 dans le domaine médical et scientifique ont mis l'accent sur les risques que pouvaient présenter les poussières d'amiante dans l'atmosphère, risques à l'époque encore mal connus, l'amiante ne faisant alors l'objet d'aucune réglementation. Aussi la Régie, comme d'ailleurs tous les autres constructeurs de locaux publics ou privés, l'avait-elle assez largement utilisée, pendant une certaine période, notamment pour le recouvrement des parois de certaines installations telles que les postes de redressement, les postes de haute tension, les postes de ventilation du réseau souterrain et quelques portions de tunnel, ainsi que pour le calorifugeage des pots d'échappement et les garnitures de frein des voitures du réseau routier. La nocivité de l'amiante ayant été mise en évidence, la Régie se devait d'en tirer les conséquences et donc de garantir la sécurité des agents et des voyageurs.

Plus de 3 000 utilisations

Minéral constitué de fibres très fines, l'amiante possède comme principale propriété une grande résistance à la chaleur et à l'usure.

Il comprend deux variétés principales: le chrysotile ou amiante blanc qui constitue 95 % du tonnage consommé en France et le crocidolite ou amiante bleu qui possède un pouvoir isolant particulièrement élevé. L'amiante a, depuis la haute Antiquité, connu plus de 3 000 utilisations en raison de ses nombreuses propriétés. Il est ignifuge (son nom scientifique asbeste vient du grec asbestos qui signifie inextinguible), imputrescible (c'est le sens du mot grec amiantos), extensible et résistant aux frictions.

Au cours des dernières décennies, il a été assez largement utilisé, en France et dans le monde, pour assurer l'isolation thermique ou phonique de diverses installations.

L'évaluation des risques

Ces diverses applications ne se sont pas révélées sans incidences sur la santé.

En effet, lorsqu'on travaille l'amiante ou qu'il se dégrade, de fines particules sont libérées et restent en suspension dans l'air; ces fibres peuvent pénétrer dans les alvéoles pulmonaires et, dans certaines conditions, former un tissu fibreux qui gêne les échanges respiratoires. Cette maladie s'appelle l'« asbestose » et figure au tableau des maladies professionnelles; elle peut se compliquer de pleurésie, de cancer broncho-pulmonaire... Un second type d'affection peut également être provoqué, le mésothéliome (maladie de la plèvre). En fait, la présence de fibres d'amiante dans l'air ne constitue un risque que si la concentration atteint un certain niveau et si l'exposition est suffisamment longue.

C'est ainsi que, selon une recommandation de l'INRS (1), la limite au-delà de laquelle la concentration en poussières d'amiante peut présenter un risque se situe à 2,2 fibres par cm³ pour une période de 50 ans, ce taux n'entraînant pas un risque de fibrose (densification du tissu de soutien des poumons) supérieur à celui auquel est exposée la population en général. Aussi des dispositions légales ont-elles été prises dans un certain nombre de pays pour assurer la protection contre le risque présenté par les poussières d'amiante.

En ce qui concerne la France (2), le décret du 17 août 1977 dispose en son article 2 que « la concentration moyenne en fibres d'amiante de l'atmosphère inhalée par un salarié pendant la journée de travail ne doit pas dépasser deux fibres par cm³, seules étant à considérer les fibres de plus de cinq microns de longueur, de trois microns au plus de largeur et dont le rapport longueur/largeur excède 3 ».

Détection et prévention

A la Régie, le service médical du travail a procédé dès 1974, en liaison

avec les organismes compétents, à une étude du problème qui s'est poursuivie depuis pour tenir compte des progrès scientifiques et médicaux réalisés en la matière.

Les prélèvements dans des endroits exposés aux poussières d'amiante ont été effectués tant par le laboratoire de la Régie que par les laboratoires extérieurs spécialisés tel que le Cerchar (3) et le laboratoire de Paris VI. Les résultats obtenus permettent d'établir que les concentrations de fibres d'amiante sont en général extrêmement faibles dans les installations pourvues de revêtement à base d'amiante.

A la station Garibaldi, les prélèvements effectués durant les heures d'exploitation font apparaître des taux qui se situent entre 0 et 0,011 fibre par cm³. Les taux relevés au poste de redressement de Iéna se situent entre — de 0,002 et 0,005 fibre par cm³. Pour les postes de rectification des garnitures de freins de l'atelier central, les taux de concentration se situent entre 0,10 et 0,16 fibre par cm³. Le taux de 0,5 fibre par cm³ n'est dépassé que très exceptionnellement. C'est aux ateliers de Fontenay qu'a été relevé le taux le plus élevé de 1,26 fibre par cm³ pour le poste de préparation du mastic à l'amiante (une demi-heure par mois et par agent). Il est actuellement envisagé d'utiliser un produit de remplacement ne contenant pas d'amiante.

Opération "Enlèvement"

Sur proposition du service médical du travail, les premières dispositions prises en 1975 ont concerné la sécurité des agents affectés aux postes de rectification des garnitures de freins, agents particulièrement exposés à l'action des poussières d'amiante. De même, sans attendre l'aboutissement de l'étude entreprise, il a été décidé, dès 1976, de ne plus utiliser de produits à base d'amiante en flocage ou projection pour assurer l'isolation phonique ou thermique.

Le rapport du service médical du travail présenté au Comité d'entreprise en octobre 1977 comportait un premier recensement des installations pourvues d'un revêtement à base d'amiante ainsi que des postes de travail où les agents peuvent être exposés à des poussières d'amiante.

Il donnait également les résultats des analyses d'air déjà effectuées par le laboratoire de la Régie et formulait un certain nombre de recommandations répondant au souci de supprimer ou de diminuer la pollution de l'air par l'amiante et de protéger les agents contre les affections susceptibles d'être provoquées par ces poussières. Le rapport et ses implications ont été examinés par le Comité d'entreprise les 26 octobre 1977 et 22 février 1978. En outre, le comité d'hygiène et de sécurité a été convoqué en séance extraordinaire le 20 mars 1978 pour un examen global du problème dans le cadre de ses attributions.

Plusieurs mesures techniques visant à neutraliser tous les revêtements d'amiante, soit en les retirant, soit en les recouvrant, ont été prises.

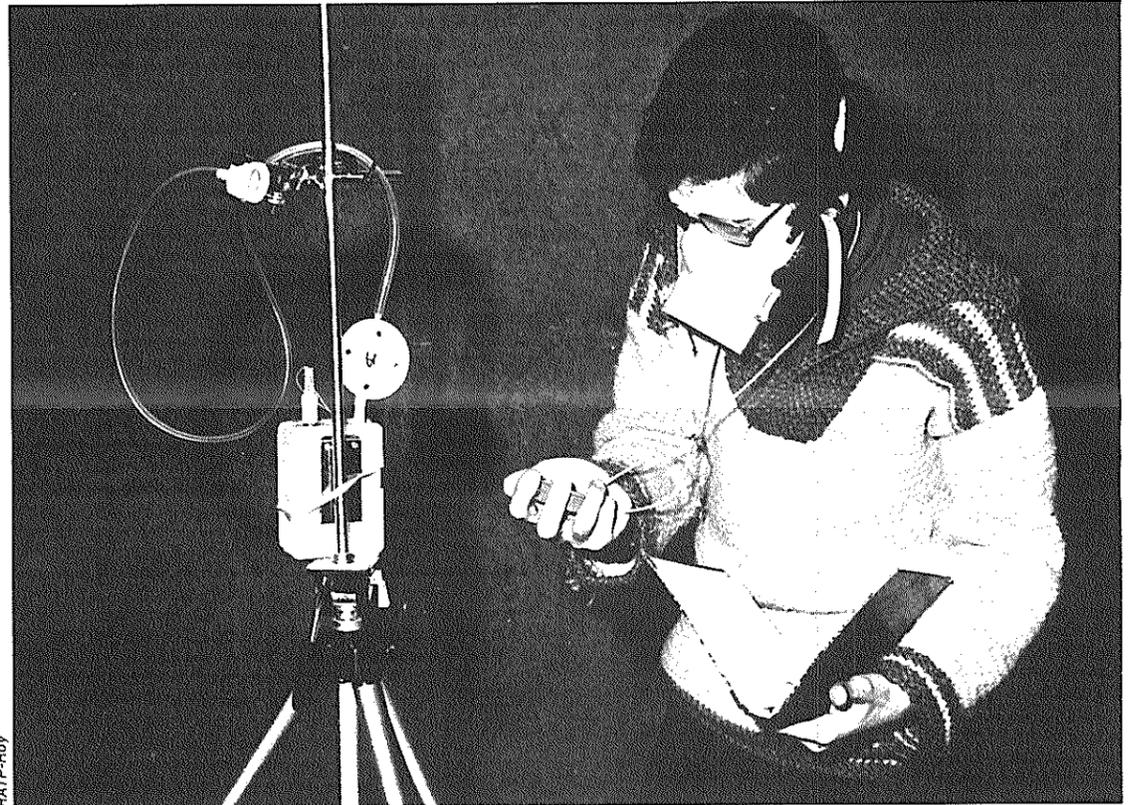
Tous les revêtements à base de crocidolite seront systématiquement retirés. Les installations concernées par les opérations de neutralisation comprennent 70 postes de redressement sur 150, 4 postes de haute tension sur 7, 14 postes de ventilation sur 121, le poste de commande centralisée, le poste de commande d'énergie, le banc d'essai des moteurs de l'atelier central, quelques portions de tunnel revêtues d'amiante.

A titre d'expérimentation des méthodes opératoires, les parois amiantées des postes de redressement de Jus-sieu et de la Croix de Berny ont déjà été retirées. L'ensemble des opérations nécessitera pourtant un certain délai car les entreprises spécialisées susceptibles d'effectuer les travaux dans les meilleures conditions de sécurité sont peu nombreuses.

L'assurance a été donnée tant aux membres du Comité d'entreprise qu'aux membres du comité d'hygiène et de sécurité, que les mesures techniques jugées nécessaires seront exécutées sans que des considérations financières soient opposées à leur application.



Analyse microscopique de fibres d'amiante.



Prélèvement d'amiante dans un poste de redressement.

Surveillance médicale

Une seconde série de dispositions concernant la surveillance médicale et la protection du personnel est également prévue. A ce jour, cinq déclarations de maladies professionnelles pouvant être imputées à l'amiante ont été déposées. L'une est toute récente. Sur les quatre autres cas, l'un a fait l'objet d'une décision de rejet. Les trois derniers agents font actuellement l'objet d'examen complémentaires et d'expertises. Certains des agents intéressés avaient été utilisés à des travaux de flocage d'amiante avant que le procédé d'isolation ait été abandonné. Notons qu'aucun cas n'a été décelé à l'occasion des visites de surveillance des risques de maladie professionnelle effectuées par la médecine du travail et qui portent sur plus de 350 agents.

Les agents travaillant ou ayant travaillé sur des produits à base d'amiante ou travaillant en un lieu où la concentration serait égale ou supérieure à 0,5 fibre par cm³ seront soumis annuellement à une surveillance médicale particulière comprenant des radiographies pulmonaires (face et profil avec double lecture), une épreuve de ventilation pulmonaire, la recherche des corps asbestosiques ainsi que la cytologie (étude des cellules) dans l'expectoration. Au cas où les examens feraient apparaître une anomalie, les agents se-

raient adressés en consultation au centre hospitalier intercommunal de Créteil où un service spécialisé dispose des moyens d'investigation les plus modernes.

D'une manière générale, les agents auront la possibilité à l'occasion de la visite médicale périodique annuelle, de signaler s'ils occupent ou s'ils ont occupé au cours de leur carrière un emploi les ayant exposés aux effets de la poussière d'amiante auquel cas ils pourront être soumis à un contrôle médical spécial.

Les agents exposés plus particulièrement à l'action des poussières d'amiante, par exemple à l'occasion de la surveillance des travaux de déflocage, seront dotés de moyens de protection individuels.

Ces moyens ont été sélectionnés par le service médical du travail en collaboration avec les services intéressés et les représentants du personnel.

En conclusion, les résultats des prélèvements effectués sont, dans tous les cas, inférieurs au niveau fixé par la

réglementation en vigueur. De plus, la décision prise de neutraliser tous les revêtements contenant de l'amiante contribuera, dans un délai relativement bref, à réduire encore, sinon à supprimer, toute trace d'amiante dans l'atmosphère.

En conséquence, on peut considérer que le risque de pollution par poussières d'amiante est extrêmement réduit et parfaitement circonscrit pour le personnel en contact avec l'amiante qui fait l'objet d'une surveillance médicale et de mesures de protection spéciales, que ce risque peut être considéré comme nul pour le personnel des stations et a fortiori pour les voyageurs et la population parisienne.

(1) Institut national de recherche et de sécurité.
(2) Normes appliquées à l'étranger: Grande-Bretagne: 2 fibres par cm³ (0,2 uniquement par le crocidolite, USA: 2 fibres par cm³, (l'Institut scientifique NIOSH propose de retenir 0,5 fibre par cm³), Suède: 1 fibre par cm³. Dans ces différents pays, la définition à prendre en considération est la même qu'en France.
(3) Centre d'études et de recherches des Charbonnages de France.

entre les lignes

RATP

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
Rédaction: Michel Dubois, Martine Pelletier
Conception Lintas-Paris

Imprimerie L'Avenir Graphique,
325, rue de Charenton, 75012 Paris.



Ont aidé à la réalisation de ce numéro:
J. Barrau de Lorde, M. Colle, C. Clausse, H. Crouta,
R. Desjardins, E. Le Bahan, G. Gaillard, Atelier
photographique RATP.

RETRAITES, CECI VOUS INTERESSE

Mesures catégorielles 1975

Il y a environ 18 mois, 13 000 retraités ont répondu au questionnaire qui avait été adressé à tous les titulaires d'une pension afin de faciliter l'examen de leurs droits éventuels au regard des mesures catégorielles 1975 (rémunération de certaines sujétions telles que le travail en équipe 3 x 8 ou services de nuit). Compte tenu du temps écoulé, certains d'entre vous doivent se demander où en sont les opérations de reclassement du personnel retraité dans les échelles dites « à sujétion ». A ce jour, près de 8 000 cas ont été examinés. Les opérations se poursuivent activement. Toutefois, il s'agit d'un travail considérable qui ne

pourra pas être mené à son terme avant de longs mois, malgré la bonne volonté dont fait preuve le service qui en est chargé. Aussi, la direction du personnel prie instamment les éventuels bénéficiaires, dont la situation n'a pas encore été révisée, de ne pas lui écrire pour s'informer de la suite donnée à cette affaire et de prendre patience.

Répondre à un courrier si volumineux alourdirait la tâche entreprise et retarderait les opérations de reclassement.

Il va sans dire que la situation de tous les retraités ayant répondu au questionnaire sera examinée ; ceux d'entre eux qui bénéficieront d'un reclassement dans une échelle à sujétion en seront informés par une modification des caractéristiques figurant sur leur bulletin de notification de pension et le paiement d'un rappel pour compter du 1^{er} juillet 1975.

INFORMATION EMPLOIS



Le service « études et communication » de la direction du personnel, vient de publier ces quatre dépliants sur les emplois de machiniste-receveur, conducteur de métro, chef surveillant receveur - chef de gare et ouvrier spécialisé.

Ces dépliants sont destinés à l'information des candidats à un poste au sein de la RATP ; ils peuvent également intéresser les agents en activité qui les obtiendront, s'ils le désirent, en s'adressant à leur bureau de gestion.

Nous publions ci-dessous une lettre de l'Union syndicale CGT de la RATP ainsi que la réponse de la direction générale.

Soixante seize mille familles d'agents actifs ou retraités de notre entreprise ont reçu dans la semaine du 6 au 12 mars le 31^{er} numéro de votre revue d'entreprise « Entre les lignes ».

... personne ne peut se tromper sur l'opportunité calculée de sa date de réception par les agents. Cette période se situe en effet dans les derniers jours d'une campagne électorale dont chacun perçoit l'enjeu. En effet, est-ce un hasard si ce numéro comporte, entre autres, les louanges d'un « contrat » de salaires rejeté par la majorité du personnel ? Est-ce un hasard si la direction de la RATP fait pénétrer dans nos foyers, aux commandes d'une rame tricolore, le président de la République...

Ainsi... la direction de notre entreprise se livre également à une ultime pression politique, alors qu'elle ne tolère pas que s'exerce sa libre expression et que les atteintes aux libertés syndicales se multiplient à la RATP.

« Entre les lignes » apparaît de plus en plus clairement aux yeux des travailleurs pour ce que nous avions toujours pensé un journal patronal...

Réponse

Dans votre lettre non datée, reçue le 15 mars 1978, vous soulignez que la période d'arrivée du dernier numéro d'« Entre les lignes » chez ses lecteurs se situait dans les derniers jours de la campagne pour les élections législatives et vous interprétez la coïncidence des dates comme une intention politique délibérée de la part de la direction de la Régie.

Or, comme vous avez certainement dû le remarquer, ce périodique bimestriel est distribué depuis plus d'un an entre la dernière semaine du bimestre et la première du bimestre suivant. Le numéro en cause

serait donc arrivé normalement entre le 20 février et le 4 mars, sans un allongement de délai d'une semaine environ entraîné par l'exceptionnelle surcharge des imprimeries précisément due à des travaux liés à la campagne électorale (impression des tracts, manifestes, programmes, affiches...). Le fait en soi n'a d'ailleurs que peu d'importance, puisqu'à une semaine près, la diffusion aurait, de toutes façons, eu lieu en période électorale.

C'est donc sur le contenu même du journal qu'il faut examiner la matérialité des critiques que vous formulez.

Premier grief : l'article traitant du contrat de salaires. Cet article — dont la parution a été retardée en raison de l'abondance des matières depuis que le contrat a été signé en septembre 1977 — se limite, à travers l'analyse détaillée des dispositions du contrat, à une description du mécanisme déterminant l'évolution des rémunérations. Respectant ainsi la règle d'objectivité qui est la sienne, la rédaction n'a introduit dans son texte aucun jugement de valeur, laissant ainsi chaque lecteur libre de son appréciation.

Deuxième grief : le compte rendu de l'inauguration officielle du RER par le président de la République. Il aurait été anormal que le premier numéro d'« Entre les lignes » paraissant après cette inauguration ne rendit pas compte de façon détaillée de cet événement qui marque sans aucun doute une des dates les plus importantes dans l'histoire de notre entreprise et du transport en région parisienne.

J'ajouterai enfin que la présence du président de la République ne constitue pas, aux yeux de la RATP, un événement politique, mais souligne simplement le caractère majeur d'une réalisation à laquelle a concouru l'ensemble du personnel...

J. DESCHAMPS.

ECOLE TECHNIQUE Les vainqueurs

« Ils ont gagné ! ». L'équipe de football des cadets de l'Ecole technique a remporté la coupe du championnat des écoles de formation professionnelles de la région parisienne, « EFPP », organisé par le secrétariat d'Etat à la Jeunesse et au Sport, le 1^{er} avril dernier.

Les jeunes élèves ne dissimulent guère leur joie.



CARNET

DEPARTS A LA RETRAITE

JANVIER 1978

DIRECTION GENERALE
MULOT Monique

DIRECTION DU PERSONNEL

ALBERT Georges
GUERINEAU Andrée

Service PA

DUBIEF Jules
MENARD André
SANCHEZ Arthur

SERVICES
D'APPROVISIONNEMENT

Service MA

ENFERT Madeleine

DIRECTION
DU RESEAU FERRE

Service FC

GUINET Charles

Service FE

BUGEAUX Jean
CASPII Simone
TOULOUPE Daniel
VINCENT André

DIRECTION
DU RESEAU ROUTIER

Service RE

BERNARDON Jean
CHAMPION Georges
FAURET Claude
FONTAINE Edward
LEGRAIN Christiane
ROZIER Georges
SCHMITT Raymond
VINOT Georges

Service RT

CANICIO Louis
CARNET Olivier
GUILLARD Michel
HAMIDI Ahmed
LAFRANCHI Ange

DIRECTION
DES TRAVAUX NEUFS

Service RA

CORBEL Louis

DIRECTION DES
SERVICES TECHNIQUES

Service TB

ROCHICCIOLI Jean

FEBVRIER 1978

DIRECTION
DU PERSONNEL

MALOT Maurice
NICOLLET Maria
SEBRANE Mardoché

Service PA

BOURDAIS Germaine
DE WISPELAERE Louis
HERICOURT Michel
LEROUX Daniel
TRESSE Denise

SERVICES
D'APPROVISIONNEMENT

Service ML

DUMOUSAUD Jeanne

DIRECTION
DU RESEAU FERRE

Service FE

AUDON Marcel
BECHE Louis
BLANCHET Jean
BOUILLON Marie-Louise
CALDARA Pierre
DEMOY Louis
FORTIN Simone
GENAIS Raymond
GUIDOT James
HAINGUE Oscar
JULIEN Maurice
LABARRE Georges
LEFIER Roger
MEHLY Louis
PIRON Louis
ROUBEIX Renée
ROY Guy
TRAVERS Pierre

Service FR

BACLE Didier
CHESNEAU Raymond
CHRISTIDES Georges
FORTIN Robert
LOMBARDT Charles
NICOLAS Maurice
THERY Simon
VILAIN Romain

DIRECTION
DU RESEAU ROUTIER

Service RE

BASTARD Roger
DELABARRE André
GRIMALDI Jean
HOURLIER Louis
LASALA Guy
LE BLEVEEC Roger
LEYER Henri
NEVEU Olivier

Service RT

OZANNE Marcel
THUAULT Marcel

Service RA

CAVAILLOLE Roger
IMBAUD Raymond

DIRECTION
DES TRAVAUX NEUFS

Service NE

MUDES Francis

DIRECTION DES
SERVICES TECHNIQUES

Service TE

BRENET Roger

Service TV

BUISINE Louis
DEFAIT René
DUMENIL Marius

Service TB

LOUDENOT Claude

MARS 1978

DIRECTION
DU PERSONNEL

LE GUENNEC Jean
RAMIREZ Fernand
VIGNERON Maurice

Service PA

BROSSAY Yvon
CAURETTE Roger
CLEMENT Fernand

DIRECTION FINANCIERE

SCOTTE Joseph

Service EC

PRADINES Raymond
THOMMERET Suzanne

SERVICES JURIDIQUES

Service JC

GILBERT Paul

Service JD

MAZET René

SERVICES
D'APPROVISIONNEMENT

Service MM

LAUREOTTE Mathieu

DIRECTION DU RESEAU FERRE

Service FE

ANNE Julien
BARBARAT Marie-Claire
BENELMADJAT Mostifa
BOULLAGUET André
CADARIO Marguerite
CAULY Georgette
CHAPIN Barthélemy
CHARMEAU Germaine
DELANOY Roger
DENIER Guy
DESCARSIN René
DESTREZ Jean
DUPONT René
ETESSE Louis
GERMAIN Henri
GILBERT-COLLET Roger
GUENOT Georges
JORE Roland
LAGROGERIE Ernestine
LALLOUETTE Raymond
MONCANY André
MORON Robert
NOSJEAN Marcel
PAGE Suzanne
PERE-DESSUS Robert
PREVOST Roger
QUIOC Basile
ROLLAND Roger
ROUSSEAU Renée
ROUX Roger
SAINT-MICHEL Fernand
SOHNLEN Roger
VILLEROGUE Jean
WEHRLÉ André
WOLFF André
ZIRNHILT Simone

Service FR

BODOT Claude
CORNET Gabriel
FRETTE Marcel
GUINOT Robert
LAGAS Adolphe

PASCAL Henri
PUJADE Roger

DIRECTION
DU RESEAU ROUTIER

RUDEBEAU Jacques

Service RC

LEGRAND Marcel

Service RE

ARNAUD Robert
BLANCHON Guy
BONASSIE Jean
CHAMPLONG Henri
CLECH' Raymond
CONRAD Gilbert
COUDERC René
CROC Lucien
DAVID Jacques
DESGRANGES Marcel
DZINBA Robert
FAUROUX René
FONTBOUX Georges
GAPENNE Paul
GAY Gilbert
GELIZE Alban
GELY Edouard
GERODOLLE Jean
HUET Lucien
LAVERGNE Julien
LE NECHET Jean-Louis
MERLET Robert
MIGUERES Alain
OUGIER Raymond
PICARD Jacques
POULAIN Pierre
RAYNAL Gaston
REGNIER Jacques
THOMAS André

Service RT

ARCHAMBAULT Roger
BENE René
FARGES Léon
GANSTER Henri
JEANGUILLEAU Robert
MANILEVE Gilbert
MAXANT Edouard
NEIRYNCK André
RAPHANEAU Bernard
RIQUELME René
SOULIER-VIGIER Jean
THIBAUT Robert
TOUGARD Robert
VANDENBROCK Jacques

Service RA

CASTELLANT Guy
DELMON Henri
DEPIERREFIX René
LELEU Robert
LUCCHINI Jacques
POLI Sanvitus
SCHERER Roland
VINCENT René

DIRECTION DES
SERVICES TECHNIQUES

DESLAVIERE Georges

Service TE

LEROY Marcel

Service TS

ARRONDEAU Henri
LEFEVRE Georges
VIGNERON René

Service TV

DOUAILLIER André

Service TB

CHEVALLIER Lucienne
MATTHEY Roger



Successivement responsable de la publicité commerciale, puis chef du service du domaine, M. Yves de Cordemoy (à droite sur notre photo) s'est attelé aux délicats problèmes fonciers posés par la construction du RER et des prolongements de lignes ; comme chef des services juridiques il devait mettre en œuvre la politique de commercialisation du domaine de la Régie par la création de locaux commerciaux. Professeur au CPTA, président de la SLAM et de la fondation « Les enfants du métro », M. Yves de Cordemoy, cordialement salué par M. Jacques Deschamps, directeur général, fête ce jour-là son départ en retraite, entouré de nombreux collègues et amis venus lui témoigner leur estime.

M. Pierre Goumain (à droite sur notre photo), adjoint au chef du service administration et prestations de la direction du personnel, faisait lui aussi ses adieux à tous ceux qui avaient travaillé avec lui, au cours d'une sympathique réunion tenue le 15 février dernier.



NOMINATIONS

Nous sommes heureux de saluer les nominations suivantes :

AU 1^{er} MARS 1978 :

Ingénieur en chef adjoint de 2^e catégorie au service de l'informatique de la direction des études générales : **M. Hubert Sebag.**

Ingénieur en chef adjoint de 2^e catégorie au service des études de la direction des services techniques : **M. Jean-Yves Lucas.**

Adjoint au chef du service de la comptabilité centrale : **M. Pierre Mouly.**

Adjoint au chef du service du plan de transport et des lignes nouvelles : **M. Bernard Failliot**

AU 1^{er} AVRIL 1978 :

Sous-directeur, chef des services juridiques : **M. Roger Joly.**

Ingénieurs en chef adjoints de 2^e catégorie : **M. Guy Bousquet**, chef du service du contrôle et du laboratoire **M. Bernard Failliot**, adjoint au chef du service du plan de transport et des lignes nouvelles

M. Didier Langrand, au service du matériel roulant du réseau ferré.

A LA MEME DATE :

M. Marcel Bauzon était nommé adjoint au directeur des services techniques

et **M. Jean-Pierre Jouglu**, chef du service de la voie

M. Albert Chenavier devenait adjoint au chef du service des installations fixes électriques et électromécaniques et **M. Gabriel Madkaud**, adjoint au chef du service administration et prestations.

Ingénieur en chef adjoint de première catégorie, **M. Emile Ansel**, au service du matériel roulant du réseau ferré.

AU 1^{er} MAI 1978 :

M. Maurice Bourgoïn, ingénieur général est nommé directeur du réseau routier (voir encadré ci-contre)

M. Yves Savary, directeur du réseau routier, est mis en position de disponibilité spéciale auprès de la Société française d'études et de réalisations de transports urbains (Sofretu) pour y exercer les fonctions de son grade.

Ingénieur général, **M. Maurice Collet**, chef du service du matériel roulant du réseau routier.

Ingénieur en chef, **M. Robert Bonecase**, chef du service des études d'exploitation et de la promotion du transport de la direction du réseau routier.

Adjoint au directeur du réseau routier, **M. Georges Raynaud.**

Chef du service de l'organisation et des investissements,

M. André Soulat. Adjoint au chef du service de l'organisation et des investissements,

M. André de Kersauson.



Nommé à compter du 1^{er} mai 1978, directeur du réseau routier, M. Maurice Bourgoïn, né en 1925, ingénieur de l'Ecole polytechnique (promotion 1945) a commencé sa carrière en 1948... au réseau routier, en qualité

de chef d'entretien adjoint. Affecté en 1952 au service des études et des essais techniques, chargé en 1964 de mettre sur pied la comptabilité analytique, il dirige ensuite le service de la recherche opérationnelle et du calcul économique, créé en 1965, à la direction des études générales, dont l'activité est essentiellement orientée vers la prospective et les applications des disciplines modernes (traitement statistique de l'information, recherche opérationnelle, calcul économique) aux problèmes variés de l'entreprise. Retour aux sources en 1976, date à laquelle il est nommé adjoint au directeur du réseau routier. Depuis le 1^{er} février 1977, M. Bourgoïn assure également les fonctions de directeur du projet de l'autobus futur français dans le cadre de la mission confiée à l'UTPUR par les pouvoirs publics.