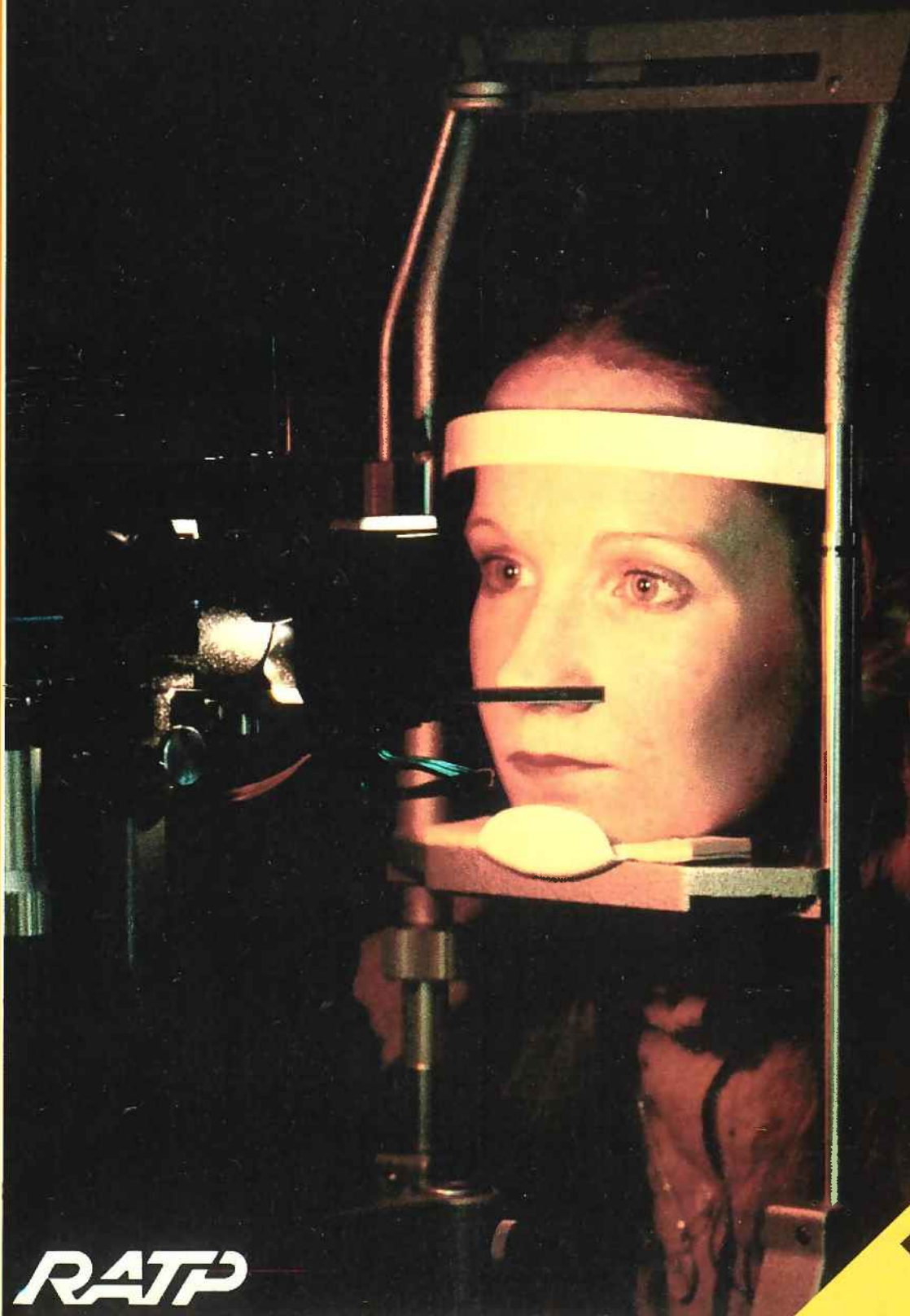


ENTRE

les lignes

4cc

**L'ACCORD SOCIAL 82-83
LA MÉDECINE DE SOINS À LA RÉGIE**



RATP

**DOSSIER
SÉCURITÉ**



NOTRE COUVERTURE :
Un examen ophtalmologique
à la station médicale centrale
de Bercy.

(Photo : RATP-G. Ardaillon.)

DERNIÈRE DE COUVERTURE :
Deux vues de l'exposition
consacrée
au théâtre de l'Odéon.

(Photos : RATP-J.-M. Carrier,
J. Thibault.)

RATP Service des Relations
Extérieures – Presse et infor-
mation, 53 ter, quai des
Grands-Augustins, 75271
Paris Cedex 06. Rédaction :
69, bd Saint-Michel, 75005
Paris. Tél. : 329-92-24, 92-71.
Membre de l'Union des jour-
naux et journalistes d'entre-
prise de France (UJJE).



Directeur de la publication :
Jacques Barrau de Lorde.

Rédaction :
Marie-Claire Battini,
Christian Chaumereuil,
Sylvie Fréchar, d,
Chantal Naar,
Martine Proust.

Conception et réalisation :
Triangle Création.

Imprimerie :
L'Avenir Graphique,
ZI Torcy-Sud, 77200 Torcy.

Ont aidé à la réalisation
de ce numéro :

G. Canal, H. Crouta,
J. Dupeyron, S. Feignier,
G. Harmoniaux, J.-C. Hauck,
M.-C. Lecoufle, G. Luche,
A. Malglaive, C. Nauche,
F. Rameix, V. Relave.

Photographies :

H. Clausse, J. Thomas.

Atelier photographique RATP :

G. Ardaillon, J.-M. Carrier,
B. Chabrol, G. Gaillard,
R. Minoli, R. Roy, J. Thibault.

N° 59

Février 1983

JOURNAL D'INFORMATION
DE LA RÉGIE AUTONOME
DES TRANSPORTS PARISIENS

ENTRE
Les lignes

SOMMAIRE

4 L'accord social 1982-1983

7



La sécurité dans le métro : le dossier RATP

21 Les hommes, l'événement

26



La médecine de soins à la RATP

30



La fin des PGR

34



Bientôt le métro à Bobigny-Préfecture

38 Les bus entrent en gare du Nord

39 USMT



Aujourd'hui, *Entre les lignes* consacre un important dossier à la sécurité dans le métro. C'est un problème qui inquiète nos voyageurs et trouve un écho profond dans l'opinion publique. Il préoccupe également les agents de la Régie. Pourquoi ? Ce sont eux qui sont sur le terrain, même s'ils n'ont pas à faire face, ni de façon continue, ni même quotidiennement, à des situations graves. Ce sont eux qui ressentent, plus que tous les autres, la détérioration du climat. Détérioration du climat qui risque de vicier nos rapports avec les voyageurs au moment même où nous souhaitons tous redonner au métro un visage plus humain. Néanmoins, une enquête récente montre que nos voyageurs n'imputent pas cette situation au personnel de la Régie.

Face à ce problème, où en sommes-nous ? Qu'avons-nous fait ? Que pouvons-nous faire ?

Où en sommes-nous ?

Inutile de masquer la vérité. En 1982, la situation s'est, à nouveau, dégradée : davantage d'agressions contre les voyageurs, augmentation importante des vols à la tire, prolifération des clochards. Les chiffres sont là. Au-delà des chiffres, il n'est pas question de se laisser aller à un sentiment d'exaspération et d'impuissance. Les problèmes de sécurité ne datent pas d'aujourd'hui, pas plus qu'ils ne sont particuliers à la Régie. Pourtant, la Régie ne veut, ni ne peut s'en désintéresser.

Qu'avons-nous fait ?

Rappelons les éléments les plus importants.

- En 1976, création de la brigade de police chargée de la surveillance du métro. Cette brigade (aujourd'hui appelée SPSM) fait face avec ténacité à une situation difficile.

- En 1982, poursuite du renforcement des effectifs de la surveillance générale. En étroite coopération avec le SPSM, et aussi avec les polices urbaines des départements de la petite couronne, notre surveillance générale mène une action efficace et appréciée. De prochains numéros d'*Entre les lignes* vous feront mieux connaître leurs diverses activités.

- Toujours en 1982, début de plusieurs actions portant sur la réhumanisation du métro : retour d'agents sur les quais et aux lignes de contrôle. Même si, à l'égard de la sécurité, l'action de ces agents n'a pas le caractère direct de celle de leurs collègues de la surveillance générale, je suis persuadé que, par leur seule présence, ils participent à l'amélioration du climat.

- Enfin, premières réalisations d'un programme d'équipements techniques (alarme, moyens de communication...) que nous entendons poursuivre dans les prochaines années.

Que pouvons-nous faire ?

Depuis plus d'un an que j'ai pris mes fonctions de directeur du réseau ferré, il ne se passe guère de jour sans que l'on me recommande des solutions extrêmes, fondées sur la seule prévention ou sur la seule répression. Prévention, oui, mais quelle efficacité en attendre ? Répression, oui, mais jusqu'où et quels excès risque-t-elle d'entraîner ?

J'estime que nous devons :

- adopter une attitude pragmatique et en aucun cas nous interdire de recourir à des mesures répressives lorsqu'elles s'imposent. A titre d'exemple, j'ai demandé que, dans certaines conditions, le vagabondage soit assimilé à un délit. Il faut aussi promouvoir toutes mesures préventives rentrant dans le cadre de nos responsabilités, et nous associer à celles impliquant d'autres partenaires ;

- réaliser que nous ne gagnerons pas tout seuls. La sécurité dans le métro est l'affaire de la Régie, oui, mais aussi, et avant tout, celle des pouvoirs publics, police, justice, solidarité... C'est pourquoi, depuis un an, nous cherchons à provoquer une véritable mobilisation sur ce thème de tous les pouvoirs et organismes intéressés. C'est une tâche difficile et à laquelle les dirigeants de la Régie consacrent beaucoup de temps et d'énergie.

De même, comme vous le verrez dans ce numéro, des consignes seront données aux voyageurs pour les inviter à réagir avec sang-froid et à nous aider. Une action a aussi été entreprise auprès de la presse, de la radio et de la télévision pour tenter qu'elles rendent compte des faits dans leur intégralité, mais aussi à leur juste place.

Ces diverses démarches devraient se traduire par des mesures concrètes dont la première a été la décision d'un nouveau renforcement des effectifs du SPSM au cours du premier trimestre 1983. Mais quelles que soient les actions de nos partenaires, tout le réseau ferré reste impliqué et doit faire face.

Pierre FAUCHEUX
Directeur du réseau ferré

L'ACCORD SOCIAL 1982-1983

Huit réunions se sont tenues du 21 octobre au 10 décembre dernier entre la direction générale de la RATP et les organisations représentatives du personnel afin d'aboutir à l'élaboration de « l'accord social » couvrant les années 1982-1983. L'accord tient compte des conditions créées en matière salariale par la loi du 30 juillet 1982 sur les prix et les revenus et qui visait à bloquer ceux-ci du 1^{er} juin au 31 octobre dernier.

Le nombre de réunions s'explique notamment par la portée de l'accord qui couvre l'évolution des salaires et des retraites, les dispositions concernant la grille de classification des agents au sein de l'entreprise et celles portant sur la durée et les conditions de travail.



La signature de l'accord...

Les salaires en 1982...

Les salaires ont été augmentés de 8,30 % en niveau : 3 % au 1^{er} mars 1982, 3 % au 1^{er} juin, 2 % au 1^{er} novembre et 0,30 % à compter du 1^{er} décembre.

De plus, en décembre dernier, une allocation d'un montant de 250 F a été versée à tous les personnels d'exécution, y compris les conducteurs et les techniciens, ainsi qu'à une grande partie des échelles de maîtrise (jusqu'au coefficient hiérarchique 377,8).

... et en 1983

Le calendrier de l'augmentation des rémunérations pour cette année est le suivant :

- 2,50 % le 1^{er} février,
 - 2,25 % le 1^{er} mai,
 - 2,15 % le 1^{er} août,
 - 1,10 % le 1^{er} novembre,
- soit, à cette dernière date, une augmentation de 8 % en niveau pour l'année.

Grille de classification : qui est concerné par les nouvelles mesures ?

- Au 1^{er} novembre 1982, il a été attribué :
 - 2,5 points au coefficient de base de la position 1 des échelles du groupe « exécution » (ce qui revient, à cette date, à supprimer la position 1 de ces échelles) et de l'échelle T 1 du groupe « conduite des trains »,
 - 2,5 points au coefficient de base des positions 1 et 2 des échelles E 160 à E 185 du groupe « exécution ».

Ces dispositions constituent en fait la deuxième étape d'une mesure prise en 1981.

- Le coefficient de base des échelles « spéciales », « spéciales + 5 », « spéciales + 5 SG » et « agents logés » des groupes « techniciens », « maîtrise » et « cadres » a été majoré de 2,5 points, cette opération constituant la dernière étape d'un alignement, pour tous les agents de la Régie, de la prise en compte de la sujétion pour horaires irréguliers et repos décalés. Cette mesure s'applique depuis le 1^{er} janvier 1983.

- Enfin, le contingent de nominations aux grades de chef de station hors classe, agent de recette hors classe, agent de contrôle hors classe a été porté de 15 à 30 % au 1^{er} janvier 1983.

Pour permettre aux bas salaires de bénéficier plus tôt de la mesure prévue en janvier 1984 et que nous évoquons ci-après, les signataires de l'accord pour-

raient décider, avant le 1^{er} juillet 1983, de modifier le calendrier des étapes prévues en août et en novembre et d'y substituer une allocation provisoire uniforme en points*. Cette mesure, qui ne doit pas modifier la masse salariale - c'est-à-dire le montant annuel des salaires -, serait annulée au 1^{er} janvier 1984 et une augmentation de 1,70 % de la valeur du point de base interviendrait alors pour l'ensemble du personnel de la RATP, venant s'ajouter aux précédentes augmentations.

Pour les agents ayant une rémunération annuelle de plus de 250 000 francs en 1982, la part de leur rémunération supérieure à cette somme ne sera pas revalorisée pendant l'année 1983.

Lorsque l'indice des prix de décembre 1983 sera connu, syndicats et direction se réuniront pour examiner selon quelles modalités et quel calendrier, en fonction de la situation et des perspectives économiques, sera réalisé l'ajustement des rémunérations en vue du maintien du pouvoir d'achat moyen en masse.

Concernant la grille de classification des agents, des mesures essentiellement en faveur des bas salaires ont été décidées et portent notamment sur l'attribution de points à certains d'entre eux (voir encadré).

Un crédit de 0,25 % de la masse salariale a été affecté en 1983 à des modifications de la grille des classifications. Cette mesure fera l'objet de négociations durant le premier trimestre 1983, sachant que les premières discussions ont permis de dégager des priorités : celles-ci concernent les agents dont les échelles sont classées dans le groupe des « non-qualifiés », les ouvriers (filière D), les agents de station (agents d'exécution de la sous-filière B 1a) et les machinistes-receveurs.

* Le salaire d'un agent est essentiellement lié à la valeur du point de base (identique pour tous) multipliée par le nombre de points de son coefficient hiérarchique.



... entre les différents partenaires sociaux.

Pour les retraités, plusieurs mesures importantes :

- l'intégration d'un point de l'indemnité de résidence dans le « soumis » à retenue pour pension, décidée par la Fonction publique à compter du 1^{er} novembre 1982, a donné lieu, à la même date, à une application équivalente à la RATP. Il en sera de même pour la mesure d'intégration identique prévue au 1^{er} novembre 1983 ;

- une allocation de 200 F a été versée en décembre 1982 à tous les retraités ayant une pension mensuelle (pension d'ancienneté ou pension proportionnelle à jouissance immédiate) d'un montant inférieur à 6 500 F. Les titulaires d'une pension de réversion à 50 % d'un montant inférieur à 3 250 F ont, quant à eux, perçu une allocation de 100 F, partagée le cas échéant entre les bénéficiaires d'une même pension de réversion.

La direction poursuit les études et les négociations en vue d'améliorer, dans cer-

taines conditions, la prise en compte pour la retraite de la sujétion correspondant au travail de « grande nuit ».

La durée et les conditions de travail

La volonté de l'entreprise reste le passage, à terme, aux 35 heures. Des études, qui prendront également en compte les coûts de l'entreprise, l'amélioration de sa productivité et les contraintes financières qui pèsent sur elle, seront effectuées dans ce sens.

Cette année, plusieurs mesures vont être appliquées :

- au plus tard le 1^{er} octobre 1983, les services du samedi seront tous effectués d'une seule traite sur le réseau d'autobus.

Cette mesure, qui ne modifiera pas le temps de travail global, entraînera l'embauche de 120 machinistes-receveurs supplémentaires et permettra parallèlement une amélioration du service en ligne.

- à partir du 1^{er} décembre 1983, la durée du travail des agents travaillant de façon permanente en équipes successives sera égale en moyenne à 35 heures par semaine. L'application de cette mesure, qui comporte l'arrivée de 30 agents supplémentaires, fera l'objet ultérieurement de négociations au niveau des directions et services concernés.

Depuis le 1^{er} janvier dernier, la durée journalière de travail du personnel d'exécution des stations du réseau ferré (métro et RER) a été réduite de 7 h 30 à 7 h 15.

Le congé annuel

La durée du congé annuel de tous les agents est majorée de 1/2 jour ouvré. Rappelons que ce congé était jusqu'à présent de 5 semaines plus un jour.

Pour assurer une compensation aux agents astreints, du fait de leur fonction, à des cycles d'attribution de congés (personnel d'exploitation), la durée de leur congé annuel est majorée d'un jour et demi. Ils conservent l'allocation pour congé hors de la période du 1^{er} juillet au 30 septembre sous la double condition suivante : la fraction de congé doit être prise d'une seule traite et elle doit être d'une durée au moins égale à cinq jours ouvrés.

Les autres agents, qui prennent une partie de leur congé en dehors de la période du 1^{er} mai au 31 octobre, bénéficieront d'un ou deux jours de congé supplémentaires. Un s'ils ont pris entre trois et cinq jours de congé hors période, deux s'ils ont pris au moins six jours. L'allocation pour congé annuel pris hors période est maintenue pour toute fraction de congé prise d'une seule traite au cours des mois de mai, juin et octobre, dont la durée est au moins égale à 5 jours ouvrés.

Autres mesures...

Pour les agents originaires des départements et territoires d'outre-mer, la prise en charge des frais de voyage pour se rendre en congé annuel dans leur département d'origine est modifiée : la fréquence de l'indemnisation à 80 % passe de cinq à deux ans pour les agents et est étendue, tous les cinq ans, à leur famille (conjoint et enfants à charge) si les agents n'ont pas demandé, pour eux-mêmes, l'indemnisation au cours des quatre années précédentes.

L'indemnité de départ en retraite est portée d'une rémunération de 1,5 mois à une rémunération de 2 mois avec maintien des conditions de plancher et de plafond.

Enfin, le principe de l'attribution d'une heure mensuelle d'information syndicale a été retenu pour l'ensemble du personnel.

Rendez-vous pris

Les signataires se réuniront à nouveau si des événements extérieurs ou des décisions gouvernementales de nature à modifier profondément la situation actuelle intervenaient, afin d'en apprécier les conséquences éventuelles sur les dispositions de l'accord. De toute façon, rendez-vous est pris pour l'automne prochain pour examiner les conditions d'application de l'accord social 1983 et ouvrir, en octobre 1983, les négociations concernant l'accord social pour 1984.

... et les années précédentes ?

Au cours des dernières années, les syndicats signataires des accords sociaux représentaient entre 38 et 42,75 % des votes aux élections professionnelles, à l'exception de l'accord social 1981-1982 signé par des syndicats représentant 86,93 % des votes.

A noter toutefois que ce dernier accord admettait une « déglobalisation » qui permettait aux syndicats de signer l'accord tout en refusant certaines de ses dispositions.

1974 : 42,75 % (non signataires CGT, CFDT, CGC).

1975 : 38 % (non signataires CGT, CFDT, CGC, FO Atmic).

1976 : 38,92 % (non signataires CGT, CFDT, CGC, FO Atmic).

1977 : 42,04 % (non signataires CGT, CFDT).

- reconduit en 1978 avec les signataires, à l'exception de la CGC,

- dénoncé le 7 novembre 1978 par les indépendants,

- reconduit en 1979 sans les indépendants mais avec la CGC, qui est à nouveau rentrée dans le contrat.

1980 : avenant au protocole 1977 : 39,73 % (non signataires CGT, CFDT, indépendants).

1981-1982 : 86,93 % avec « déglobalisation » (non signataires CFDT, CGC).

Qui a signé l'accord social 1982-1983...

Les syndicats signataires sont les suivants :

- le syndicat CGT du personnel d'exécution des services d'exploitation du réseau routier,
- le syndicat CGT du personnel d'exécution des services d'exploitation du réseau ferré,
- le syndicat confédéré CGT des agents de maîtrise, techniciens, personnel des bureaux et assimilés,
- le groupement intersyndical des ingénieurs et cadres CGT,
- le syndicat autonome toutes catégories,
- le syndicat autonome traction,
- le syndicat autonome du personnel machinistes,
- le syndicat autonome du personnel technique et assimilés,

l'ensemble de ces syndicats signataires représentant 44,2 % des suffrages exprimés lors des dernières élections professionnelles.

Tous les syndicats, exception faite des deux derniers cités, ont tenu à formuler des observations écrites à la suite de leur signature.

Par contre, les organisations syndicales ci-après n'ont pas signé l'accord social :

- le groupement intersyndical des services ouvriers CGT,
- le syndicat « force ouvrière »,
- l'union syndicale force ouvrière des administratifs, techniciens, maîtrises, ingénieurs et cadres,
- le syndicat CFDT,
- le syndicat chrétien (CFTC),
- le syndicat indépendant du personnel d'exécution,
- le syndicat indépendant cadres, maîtrise, administratifs et assimilés,
- l'union syndicale CGC-RATP.

LA SÉCURITÉ DANS LE MÉTRO :

LE DOSSIER RATP



RATP ARDAILLON

La progression de la délinquance est à l'ordre du jour. Le métro, partie intégrante de la ville, ne pouvait rester à l'écart d'une évolution qui constitue un fait de société et touche les divers territoires urbains : rues, parkings, quartiers ou grands ensembles de la banlieue, lieux publics.

Fait de société, l'insécurité dans le métro est également un phénomène relatif, statistiquement faible : en une année 1,3 milliard de voyageurs fréquentent le métro et 1 500 agressions s'y produisent. En outre, il s'y exerce peu de violences graves. La grande criminalité en est absente et le véritable problème du métro n'est pas la violence, mais bien plutôt l'activité des pickpockets.

Cette réalité n'empêche pas le public d'exprimer une sensibilité très vive à l'égard de l'insécurité dans le métro et de demander fortement que ce problème soit pris en charge par la RATP. C'est bien là le paradoxe du métro : la sécurité n'y est pas jugée vraiment menacée mais le sentiment d'insécurité y est fortement ressenti et plus mal toléré qu'ailleurs. Ce sentiment est lié à un certain mal-être.

La présence du métro dans la vie des habitants est telle que les événements qui s'y produisent y prennent une résonance particulière, relevant de l'affectivité, voire d'une certaine passion.

Le caractère même du mode de transport, univers souterrain et clos, la situation de disponibilité et de dépendance dans laquelle se trouve le voyageur rendent celui-ci plus vulnérable qu'ailleurs à des sentiments d'appréhension et de crainte. Et c'est sans doute là l'origine de la distorsion observée entre la réalité et le sentiment de l'insécurité, dès que l'on quitte le domaine des appréciations générales pour celui des réactions personnelles. En fait, le public donne une acception très large au terme agressions : à la limite, un voyageur qui fume, un groupe qui chahute, la présence d'un clochard dans une voiture, un comportement sans-gêne sont des agressions.



Un univers clos et souterrain.

RATP ARDAILLON

La présence de la police rassure les voyageurs.



RATP CHABROL



RATP ROY

La réhumanisation du métro : des agents visibles et disponibles.



RATP ARDAILLON

LA RÉALITÉ CHIFFRÉE

De tout temps, le métro a été fréquenté par des vagabonds, des mendiants et des petits délinquants. Cependant, à partir de 1970 ce phénomène a pris une certaine ampleur.

Le nombre des agressions de toute nature était en effet, jusqu'en 1970, inférieur à une centaine par an, tandis que la période suivante a soudain été marquée par une progression de la situation délictueuse sur le réseau, qui s'est d'ailleurs développée parallèlement à l'augmentation de la délinquance en milieu urbain (rues, parkings).

Une évolution préoccupante

De 133 agressions de voyageurs dans le métro et le RER-RATP en 1970, ce nombre est passé à 387 en 1971. La courbe est restée ascendante, à l'exception de l'année 1975, caractérisée par une légère régression, pour atteindre 1 100 en 1981 et 1 585 en 1982. C'est la période allant de décembre 1981 à mars 1982 qui a connu, avec plus de 150 agressions par mois au lieu de 100 à 120, les résultats les plus négatifs. Le mois de décembre 1982, avec 210 agressions, a été exceptionnellement mauvais.

Parallèlement, le nombre d'agressions des agents de stations, des trains et de contrôle a proportionnellement beaucoup moins augmenté. De 301 agressions d'agents de la Régie en 1971, on est passé à 388 en 1981, pour atteindre 475 en 1982. Ces agressions résultent la plupart du temps d'incidents de contrôle qui dégénèrent. On constate, à ce propos, que le nombre d'agressions des agents de stations et des trains a baissé tandis que celui relatif aux agents de contrôle a augmenté.

Enfin, troisième importante manifestation de la délinquance dans l'enceinte du métro et du RER-RATP, le nombre des vols à la tire sans violence déclarés à la RATP est de 3 469 en 1981 et de 3 856 en 1982. Le phénomène est cependant plus ample car certains vols ne sont pas signalés et d'autres ne sont enregistrés qu'après de la police.

Mais un risque limité

L'accroissement du nombre des agressions sur le réseau constitue un problème réel mais demeurant limité. On constate, en effet, lorsqu'il s'agit de sécurité, un décalage important entre les données de fait et leur impact psychologique. Le terme même d'agression prête à une équivoque de nature à amplifier la

représentation qu'on se fait du phénomène. Il faut savoir que la RATP range sous ce vocable les actions de toute nature, au cours desquelles un voyageur a pu être menacé, bousculé ou victime de violences physiques. Si, au plan individuel, l'agression est naturellement profondément ressentie par le voyageur qui en est la victime, il s'agit le plus souvent d'une violence bénigne, ne nécessitant pas, dans la grande majorité des cas, de soins médicaux. Toutefois, depuis 1975, dix meurtres de voyageurs ont été commis dans le métro (à l'exclusion des rixes et des règlements de compte).

Pour mesurer le risque d'être agressé dans le métro et le RER-RATP, il convient de rapprocher le nombre des agressions de celui des voyages effectués sur ces réseaux, soit 1,3 milliard par an et 5 millions un jour de plein trafic. Cela signifie qu'une agression se produit environ tous les 820 000 voyages effectués. Ainsi, une personne qui effectuerait 23 voyages par jour, tous les jours de l'année, n'aurait de probabilité d'être agressée qu'une seule fois en cent ans.

Quelles agressions ? Où, quand, comment ?

Les agressions de voyageurs peuvent, selon leur nature, être classées en

quatre catégories qui, en 1982, se répartissent de la manière suivante : vol avec violence : 58 %, coups et blessures volontaires entraînant des soins : 24 %, voies de fait n'entraînant pas de soins : 18 % et racket : 6 cas enregistrés.

En 1981, une agression sur deux avait pour mobile le vol. En 1982, cette proportion est passée à 60 %. En revanche, on assiste à une diminution des coups et blessures volontaires et particulièrement des voies de faits qui représentaient 28 % des agressions en 1981.

Comment sont perpétrées ces actions ? En 1982, 18 % (14 % en 1981) des agressions ont été commises avec une arme ou sous la menace d'une arme, blanche dans l'immense majorité des cas, l'utilisation d'une arme à feu étant tout à fait exceptionnelle. 36 % des agressions sont le fait d'une seule personne, 17 % de deux personnes et 46 % de trois personnes ou plus. On remarque que près de la moitié des agressions sont perpétrées par des groupes ou des petites bandes.

Y-a-t-il des endroits plus dangereux que d'autres ? 50 % des agressions ont lieu dans les salles de billets et les accès, 26 % dans les trains et 24 % sur les quais.

Par ailleurs, on constate qu'une très forte proportion des agressions survient, soit dans des nœuds de correspon-

dances, soit dans des stations desservant des quartiers « chauds », ou les deux. La corrélation est évidente entre la géographie de la délinquance dans le métro et dans la ville. Ainsi, les neuf groupes de stations suivants connaissent plus de 20 agressions par an : Bonne-Nouvelle, Châtelet, Charles-de-Gaulle-Étoile, Pigalle, Nation, Opéra, République, Strasbourg-Saint-Denis et Madeleine. Globalement, 2 agressions de voyageurs ou plus sont commises dans 57 % des stations, 1 agression dans 33 % des stations et aucune agression dans 10 % des stations.

Enfin, y-a-t-il de « mauvais » jours, voire de mauvaises heures ? Les chiffres sont à cet égard éloquent : une agression sur deux est commise après 20 heures et pratiquement une sur deux le week-end.

En effet, il y a autant d'agressions du vendredi au dimanche que du lundi au jeudi et leur nombre augmente au fur et à mesure du déroulement de la journée : 6 % avant 7 h 30, 12 % entre 7 h 30 et 12 h 30, 14 % entre 12 h 30 et 16 h 30, 25 % entre 16 h 30 et 20 h 30 et 43 % après 20 h 30.

Vols à la tire

Si l'on fait la même analyse pour le phénomène des vols à la tire, on constate que la grande majorité d'entre eux sont le fait de bandes organisées qui opèrent par groupe de 3-4 personnes. Il s'agit le plus souvent de groupes de jeunes, voire de très jeunes mineurs.

Les voleurs sévissent principalement sur la ligne 2 entre Rome et Belleville, sur la ligne 4 entre Barbès-Rochechouart et Châtelet, dans le secteur Opéra-Auber-Chaussée d'Antin-Havre-Caumartin et à la station Louvre. En fait, il s'agit de stations qui desservent tous ces lieux particulièrement « prisés » des pickpockets : les gares importantes, les grands magasins, les quartiers de loisirs, bref des lieux fréquentés par de nombreux voyageurs occasionnels, des provinciaux ou des touristes, qui sont moins sensibilisés à la prévention du vol à la tire que les habitués des transports en commun et circulent avec des sommes d'argent plus importantes que les Parisiens.

On constate par ailleurs que les vols ont lieu aussi bien dans le courant de la journée que le soir, avec cependant un score important pour la période de la « pointe » du soir, surtout dans les trains lors de la montée et de la descente des voyageurs.

Une responsabilité partagée...

La RATP exploite un réseau qui a pour mission le transport des voyageurs. Sa responsabilité strictement légale consiste



RATP CHABROL

Un contrôle d'identité.



Développer les moyens techniques dans le domaine des liaisons...

à acheminer le voyageur sain et sauf à bon port, c'est-à-dire sans qu'il ait à subir d'accident ou de dommages du fait d'une défaillance de ses installations techniques.

Le maintien de l'ordre demeure une prérogative d'État. Elle s'exerce donc dans le métro, prolongement sociologique de la rue, comme dans tout autre lieu public.

La RATP estime qu'il n'entre pas dans les attributions de ses agents de prendre en charge le maintien de l'ordre. Ceux-ci n'ont d'ailleurs pas la formation physique

et juridique qui leur permettrait d'intervenir avec efficacité. C'est la raison pour laquelle la RATP s'est toujours refusée à créer une milice ou une police privée.

En revanche, elle s'emploie à sensibiliser les pouvoirs publics et à faciliter leur tâche, la sécurité des voyageurs dans le métro constituant l'une de ses préoccupations majeures. Cela l'a conduit à prendre des mesures internes à l'entreprise afin de prévenir les actes de violences et de faciliter ainsi la tâche de la police qui est chargée de l'ordre public dans le métro comme sur la voie publique.

...pour une action conjuguée

Pour lutter contre l'insécurité, la RATP agit sur deux plans : augmenter le nombre des agents en contact avec le public et développer de nombreux moyens techniques.

En décembre 1982, le nombre d'agents d'exploitation est de plus de 8 900. Il comprend les agents des stations, les conducteurs, les agents de contrôle et les nouveaux agents d'accueil et d'information. Ces derniers sont en poste, soit au niveau des quais (35 quais parmi les plus fréquentés sont équipés de bureau d'accueil et d'information), soit dans les salles de billets au niveau des lignes de contrôle (400 agents assurent cette fonction actuellement).

Au personnel d'exploitation, s'ajoutent les 240 agents de la surveillance générale – ils étaient 150 en 1980. Cette brigade ne constitue à aucun titre une police privée : ses membres, assermentés, sont chargés de relever les infractions à la police des chemins de fer à laquelle est soumise la RATP et qui régit les conditions d'accès et d'utilisation des réseaux. En outre, pendant les interruptions de service, ces agents effectuent des rondes dans les stations et les divers établissements de la Régie pour surveiller et protéger les biens et les installations de la RATP. L'action des agents de la surveillance générale contribue donc à la sécurité générale du public et du personnel, d'autant plus que leur parfaite connaissance du milieu métro est un atout précieux pour aider parfois la police à arrêter les auteurs d'agressions, de vols ou de dégradations.

A ces moyens en hommes, il convient d'ajouter un certain nombre d'installations techniques, essentiellement dans le domaine des liaisons.

Les conducteurs disposent d'une liaison phonique dite « haute fréquence » avec le poste de commande centralisée et d'une liaison avec les voyageurs. Chaque bureau de station est équipé d'un système d'alarme ainsi que d'une écoute « discrète ». Pour les voyageurs, une borne d'alarme avec interphone est implantée sur chacun des quais et dans certains couloirs isolés. Enfin, dans le matériel roulant le plus moderne, des interphones permettent aux voyageurs de joindre le conducteur. Cette possibilité, qui sera progressivement étendue, n'existe actuellement que sur une seule ligne : la 13, « Châtillon-Montrouge-Saint-Denis-Basilique ». Une décision récente viendra renforcer la mobilité et l'efficacité des agents de station : ceux-ci seront dotés peu à peu de talkies-walkies les reliant à un point fixe.

En outre, la couverture radioélectrique qui équipe depuis plusieurs années les stations du métro permet aux agents

... et pour la surveillance des stations.



de la surveillance générale et aux agents de police d'entrer en contact avec leurs PC respectifs, les districts de la police municipale et la préfecture de police.

L'intervention de la police dans le métro ne date pas d'hier mais elle a évolué en fonction des besoins de la RATP. Jusqu'en 1954, les gardiens de la paix effectuaient des rondes systématiques sur le réseau, puis le développement de la circulation automobile a requis des effectifs importants au détriment de la surveillance du métro. D'ailleurs celle-ci ne posait pas, à l'époque, de problème majeur et, pendant plus de 15 ans, la délinquance s'est tenue dans des limites constantes et très faibles, la police intervenant de façon ponctuelle, à la demande de la RATP. Après 1971, la police a effectué, dans la limite de ses possibilités, des rondes et des contrôles préventifs systématiques déterminés à l'initiative des commissariats locaux. Enfin, à partir de novembre 1973, s'ajoutant aux initiatives locales, des opérations de contrôles systématiques ont été organisées par le ministère de l'Intérieur sous forme d'interventions inopinées d'importants effectifs de diverses forces de police, sur une vaste zone de surveillance préventive.

Cependant, ces interventions ponctuelles de forces de police n'ayant pas une connaissance suffisante du terrain, ne permettaient pas d'atteindre toute l'efficacité souhaitable. Aussi, en octobre 1976, les pouvoirs publics ont-ils créé une unité de police spécialisée, de 150 hommes : la compagnie centrale de sécurité du métro (CCSM). Placée sous les ordres d'un commissaire et installée sur le réseau, cette compagnie avait pour mission exclusive d'assurer le maintien de l'ordre public et la lutte contre la délinquance dans les stations et dans les trains du métro.

Le 2 novembre 1981, la CCSM a été remplacée par le service de protection et de sécurité du métro (SPSM) qui comptait en décembre dernier 286 personnes dont 71 fournies en roulement par les commissariats de police. 64 agents de police supplémentaires sont en cours d'affectation au SPSM. Ces effectifs sont renforcés par des escadrons de gendarmes mobiles : en 1981, 307 escadrons d'une soixantaine d'hommes environ chacun, ont participé au maintien de l'ordre.

Des agents de police en tenue, mais également en civil, assurent ainsi une surveillance effective tous les jours de la semaine et pendant toute la durée du service. Leur rôle est avant tout préventif : en 1982, ils ont effectué 336 000 rondes en station et 346 300 dans les trains, mais il est également répressif : parmi les personnes qui ont été conduites au poste de police pour vérification d'identité, 12 400 ont été remises à la police judiciaire pour agression, flagrant délit de vol à la tire, faux documents administratifs ou port d'arme



Les voyageurs se sentent plus à l'aise dans les stations rénovées.

illégal. Notons qu'actuellement cinq à dix interpellations ont lieu chaque jour dans le métro pour ce dernier motif.

Par ailleurs, l'action du SPSM, dont le pouvoir s'étend à l'ensemble du métro et au RER-RATP intra-muros, est complétée par les interventions de la police locale des départements périphériques.

L'action conjuguée de la RATP et de la police pour assurer la sécurité dans le métro est efficace. Elle permet, malgré un développement rapide de la délinquance

dans l'agglomération parisienne, de limiter relativement ce phénomène dans le métro. A court terme, l'augmentation des effectifs de la RATP et de la police afin de prévenir les actes délictueux va permettre de mieux maîtriser le problème. Mais au-delà de ces conditions nécessaires, l'amélioration de la sécurité des personnes et des biens dans le métro dépend d'abord de l'attitude et du comportement du public à l'égard de la délinquance et du respect d'un code de conduite prolongeant, dans le métro, les normes admises dans la vie en société.

Une décoration personnalisée créant un lieu avec la surface.



LA RATP FACE À L'INSÉCURITÉ

Pour répondre aux attentes du public, la RATP doit prendre en charge le problème dans sa double dimension, concrète et psychologique. Elle a retenu deux orientations : d'une part, développer sa participation à l'action collective contre l'insécurité et les facteurs qui l'engendrent et, d'autre part, faire du métro, par une action en profondeur sur le milieu et l'environnement, un lieu où les voyageurs se sentent bien.

Un effort collectif

Si la présence policière est indispensable, elle doit être équilibrée par celle d'agents de la RATP suffisamment nombreux et disponibles car les voyageurs sont conscients des limites de l'action policière.

La police exerce dans le métro une fonction dissuasive et répressive indispensable qui rassure les voyageurs. La RATP se félicite que les pouvoirs publics aient récemment décidé de porter progressivement à 600 agents les effectifs du SPSM, en commençant par une « tranche » de 64 policiers supplémentaires dès maintenant.

Ce renforcement rapproche l'effectif policier de l'optimum lui permettant d'assurer une meilleure surveillance. Mais ce contrôle restera sélectif, d'une part, parce que le niveau réel de la délinquance ne justifie pas une omniprésence de la police, d'autre part, parce qu'il n'est pas possible d'exercer la surveillance en tout temps et en tous lieux d'un réseau comptant 350 stations, 80 km de couloirs et 600 trains en circulation.

C'est pourquoi un équilibre doit être recherché avec la présence, en station, d'agents de la RATP suffisamment nombreux et mobiles.

L'important programme de réhumanisation du métro entrepris en 1982 avec la mise en place d'agents visibles, et disponibles correspond à un indéniable facteur de sécurité. Pour renforcer l'efficacité des interventions de ces agents, la RATP vient de décider de doter progressivement de talkies-walkies, tous les agents appelés à circuler en station.

Par ailleurs, la RATP participe à la réflexion collective sur la délinquance. Les causes profondes de la délinquance sont multiples et procèdent du tissu social et urbain. La RATP n'a pas, en tant que transporteur, à agir directement sur elles. Le métro constitue néanmoins un remarquable observatoire social. Aussi la RATP peut-elle participer utilement à la réflexion collective sur les formes et la maîtrise de la délinquance dans la ville. Elle peut contribuer à l'élaboration de solutions propres à



RATP ARDAILLON

Un équilibre à rechercher entre la présence des agents de la RATP et une surveillance policière indispensable.



RATP CHABROL

prévenir la délinquance et apporter, le cas échéant, son aide matérielle aux pouvoirs publics pour mettre en œuvre des solutions pratiques.

La RATP a déjà été amenée à réaliser des études sur les comportements déviants comme la fraude. Service public, elle analyse les besoins spécifiques des catégories très diverses de sa clientèle, ainsi en a-t-il été pour la population immigrée, notamment pour les jeunes de la « deuxième génération » qui éprouvent nombre de difficultés d'insertion sociale. La Régie a également participé, en octobre dernier, aux travaux d'un colloque international sur le vandalisme. Enfin, elle participe à la recherche engagée par les pouvoirs publics de solutions adaptées au cas des jeunes mineurs pickpockets du métro.

Enfin, la RATP a décidé d'accentuer sa participation à cet effort collectif par deux initiatives originales : la création d'un « groupe témoin sécurité », composé d'universitaires, d'éducateurs, de sociologues, de journalistes, de policiers et d'usagers, qui sera consulté par la RATP pour l'élaboration de sa politique en matière de sécurité ; le lancement d'un séminaire consacré aux modes de vie urbains s'attachant particulièrement à l'étude des phénomènes de comportement, les débats de ces journées devant dégager des orientations qui seront présentées à l'opinion.

Guérir le malaise du métro

La seconde orientation retenue par la RATP est de faire du métro un lieu dans



L'animation donne une âme au métro.

La rue descend dans le métro.



Lequel le public se sente bien pour conjurer le sentiment d'insécurité qui semble bien dépendre très directement de la relation psychologique que le voyageur ou l'habitant entretient sur un plan général avec ce mode de transport.

Le milieu métro engendre encore trop souvent un sentiment de malaise, de mal-être, en dépit des changements importants intervenus ces dernières années.

Aussi, la RATP souhaite-t-elle que le passage de la rue au métro ne soit pas vécu comme une rupture, comme le passage d'un monde ouvert, diversifié et attractif, à un univers clos, monotone et hostile.

La station de métro est, de ce point de vue, le lieu stratégique où s'effectue le premier contact du voyageur avec l'uni-

vers métro. La qualité de ce premier contact est déterminante quant à sa sensibilité à l'égard du mode de transport, le comportement qu'il y adoptera, le sentiment de sécurité ou d'insécurité qu'il y éprouvera : une ambiance dégradée peut provoquer l'agressivité.

La RATP poursuit son programme de rénovation des stations et d'ici cinq ans, la moitié des stations du réseau auront été rénovées. Certaines feront l'objet d'un traitement personnalisé, prolongement naturel de leur quartier. Parmi les prochaines, on peut citer « Saint-Germain-des-Prés » et « Hôtel-de-Ville ».

Mais il faut aussi occuper l'espace et, l'animation joue ici un rôle essentiel. La RATP entend la développer en réalisant un meilleur équilibre entre les opérations de

type spectaculaire distractif ou culturel, et les opérations plus informatives, répondant aux préoccupations quotidiennes des voyageurs.

La RATP réalisera en 1983, dans le même esprit, une animation sonore du métro. Il s'agira d'abord d'une expérience limitée dans l'espace à quelques stations et dans le temps à quelques heures creuses en début de matinée et en fin de service. Cette animation (qui exclut les trains), sera essentiellement musicale, mais admettra quelques messages de service. Son objectif est de meubler un vide, de rendre service, de sécuriser, sans jamais importuner, ni s'imposer lourdement au public.

Le problème de la sécurité agit comme le révélateur d'un certain nombre d'attentes et d'attitudes fortement marquées d'affectivité de la part du public. La RATP est, de son côté, très soucieuse de tisser entre elle-même et ses usagers, ainsi qu'entre ces derniers, des liens qui soient ceux d'une communauté : ainsi seront créées les conditions d'une meilleure ambiance dans le métro et d'une régression des comportements déviants.

C'est dire l'importance d'une véritable relation de dialogue entre la RATP et le public.

L'amélioration et le développement des relations entre le personnel et les usagers sont à cet égard déterminants. Il est essentiel que le voyageur puisse « rencontrer » l'entreprise à d'autres occasions que l'acte d'achat d'un titre de transport ou d'un incident. Pour cela, il faut qu'il existe, en station, un personnel ouvert aux contacts humains et disponible pour répondre à toute demande. C'est tout le sens de la politique de la « réhumanisation du métro ».

Afin de marquer sa volonté de dialogue et de rapprochement avec le public, la RATP lancera, en 1983, une « station test » : dans une station de correspondance représentative, tous les moyens matériels et humains seront mis en place pour gérer cette station de façon moderne, y compris en matière de prévention de la délinquance. Seront expérimentés dans cette station tous les équipements nouveaux ; elle aura également un caractère de carrefour d'informations et de rencontres (boîte à idées, journal mural, informations vidéo, etc.).

La RATP poursuivra enfin, dans la ligne de l'action qu'elle a conduite en matière de fraude, les campagnes destinées à provoquer, face à des situations devenues intolérables, la prise de conscience de tous et à tracer la voie vers des comportements aptes à provoquer un redressement. Il est prévu de réaliser cette année une campagne « pickpocket ».

LES VAGABONDS DU MÉTRO

L'enceinte du réseau ferré abrite de plus en plus d'indésirables de toutes sortes. Certes, il y a toujours eu des vagabonds dans le métro de Paris à la recherche d'un peu de chaleur physique mais également humaine. Souvent la main tendue vers les voyageurs compatissants ! Le clochard, crasseux mais paisible, bien connu des employés du métro et des voyageurs, qui préférait le refuge moderne du métro parisien à celui traditionnel du porche des églises. Mais ce chemineau urbain, à la fois sympathique et philosophe, est aujourd'hui supplanté dans le métro par un nouveau type de vagabonds, plus jeunes et plus agressifs, voire menaçants à l'égard des voyageurs comme du personnel.

Des indésirables

Environ un millier de personnes séjournent ainsi plus ou moins régulièrement dans le métro pendant la durée du service. Certains n'hésitent pas à circuler sur les voies pour aller s'isoler dans une niche du tunnel ou un local technique, ou traverser les voies, au mépris du danger, pour changer de direction. Il en résulte des accidents graves et de nombreuses interruptions de service liées à la mise hors tension des rails de courant : 433 incidents de ce type ont été relevés en 1981.

De plus, ces individus commettent des déprédations et des souillures. En dehors des heures de services, certains se réfugient même dans des trains garés



Le centre d'hébergement de Nanterre.

aux terminus et à l'heure de prise de service, les agents du métro trouvent des trains maculés, ce qui peut retarder leur départ.

Tous ces désagréments entraînent des réactions très négatives de la part des voyageurs comme de celle des agents de la RATP, d'autant plus que ces indésirables commettent parfois des actes de violence.

Que fait la RATP ?

Face à ce problème, la RATP se heurte à un phénomène social : il s'agit en premier lieu de trouver un refuge pour ces sans-abri.

La Régie a déjà pris certaines dispositions. Elle prend en charge l'organisation et le coût des ramassages effectués quatre fois par jour (le matin, l'après-midi et deux fois en soirée) par les agents de la surveillance générale du métro, aidés des

gardiens de la paix du SPSM (Service de protection et de sécurité du métro), pour conduire les personnes sans-abri stationnant sur le réseau au centre d'hébergement de Nanterre, soit plus de 12 000 individus ainsi transportés en 1982.

En outre, depuis avril 1982, la RATP a obtenu de la préfecture de police l'autorisation d'effectuer, quatre fois par mois, des ramassages au cours de la nuit. Toutefois, en raison des difficultés d'accueil au centre de Nanterre et du principe de fonctionnement de ce centre, cette disposition supplémentaire ne permet pas de résoudre entièrement le problème.

La RATP a donc demandé aux pouvoirs publics d'appuyer et de relayer son action, d'une part en augmentant la capacité d'accueil des centres d'hébergement de nuit par la création de quatre ou cinq centres de 200 à 250 lits, d'autre part en prévoyant des mesures de réinsertion sociale et de reclassement, en particulier pour les personnes les plus jeunes en voie de marginalisation.

Au cours de nombreuses réunions avec la ville de Paris, au sein d'une commission interministérielle, la RATP a proposé, pour l'implantation de ces nouveaux établissements, des terrains lui appartenant dans Paris et en Seine-Saint-Denis. Un terrain situé boulevard de la Villette à Paris a été retenu pour l'hiver 1983. Des locaux provisoires, dotés d'un minimum d'équipements sanitaires, ont été construits et mis en service en janvier. Devant l'urgence de la situation, la RATP a accepté d'assurer un préfinancement des dépenses correspondantes, qui lui seront remboursées par la Région, par l'intermédiaire de la Direction départementale de l'action sanitaire et sociale. Dans le même temps, deux autres asiles de nuit seront ouverts par les pouvoirs publics (l'un aux Gobelins et l'autre rue du Chevaleret) tandis que la capacité d'accueil du centre de Nanterre sera augmentée. Globalement, 360 nouvelles places seront ainsi très rapidement disponibles.



UNE ÉTUDE EXCLUSIVE :

Le sentiment d'insécurité dans le métro

Les études réalisées auprès des voyageurs concernant la sécurité dans le métro sont nombreuses à la RATP.

Les chiffres repris dans cet article émanent de deux recherches distinctes : un sondage réalisé, en novembre 1982, par le bureau de sondage IPSOS auprès d'un échantillon de 1 000 personnes, représentatif des habitants de la région parisienne et une étude qualitative menée en 1979 et réactualisée en 1982 par un autre spécialiste du sondage, J.P.F. Consultants, auprès d'un échantillon de 1 000 personnes, représentatif de la région parisienne.

Le sondage IPSOS comprenait une centaine d'items sur la sécurité dans le métro sur lesquels les personnes interrogées devaient se prononcer quant à leur degré d'accord ou de désaccord. Ces items avaient été déterminés à la suite de réunions de groupe réunissant des utilisateurs du métro.

L'étude J.P.F. Consultants a permis de fournir une réponse aux questions suivantes :

- Quelle est l'image du phénomène « insécurité » dans le métro ? S'agit-il d'un phénomène spécifique au métro ou d'un phénomène plus vaste ?
- Quel est le contenu de cette insécurité, en quoi consiste-t-elle ?
- Quels sont les acteurs et les responsables de cette insécurité ?
- Comment l'insécurité se matérialise-t-elle ?
- Qui réagit pour freiner la violence et restaurer la sécurité ?
- Quel est le rôle du personnel dans l'insécurité du métro ?

Un problème de société

Le public est largement conscient que la sécurité dans le métro est d'abord un problème de société. 94 % des personnes interrogées sont d'accord avec l'affirmation :

« La violence n'est pas un problème du métro, c'est d'abord un problème de société ».

D'accord :	94 %
Pas d'accord :	3 %

Les statistiques confirment d'ailleurs l'opinion : le risque d'agression dans le métro (qu'il soit vol à la tire, menace verbale, vol avec violence, agression physique) n'est en fait que de 1 pour 820 000 voyages effectués.

Dans l'ensemble, les usagers du métro sont conscients de cette réalité, puisque 63 % des personnes interrogées approuvent :

« Par rapport au nombre de voyageurs transportés, le nombre des agressions est très faible ».

D'accord :	63 %
Pas d'accord :	21 %

21 % des personnes interrogées sont d'un avis opposé mais on observe que ce sont principalement les utilisateurs occasionnels, moins d'une fois par semaine, qui ont cette opinion : 36 % contre 17 % des utilisateurs qui prennent le métro chaque jour.

Le métro est jugé moins dangereux que les rues, la nuit, et se trouve pratiquement à égalité avec les parkings et les grandes villes :

1982

les rues, la nuit	29 %
le métro	19 %
les parkings	17 %
les grandes villes	16 %
les banlieues	12 %

Enfin, le public estime que la principale cause du problème revient à la montée de la violence dans la société (en 1982 : 65 % contre 58 % en 1979, bien avant la « disparition » du personnel de la RATP (52 % en 1982 contre 55 % en 1979), le chômage et la crise économique (51 % en 1982 contre 56 % en 1979).

Le sentiment de peur et la réalité

Comme toute vie en société, la vie dans le métro comporte ses instants de peur, de frayeur, qui dans le contexte du métro, souterrain, avec la foule, le brassage humain et les circonstances du transport, influent sur le sentiment global de la sécurité.

L'opinion comprend ce phénomène :

« Quand on a peur, ça ne veut pas dire que c'est dangereux ».

D'accord :	77 %
Pas d'accord :	14 %

« On peut se sentir mal à l'aise dans le métro sans pour autant avoir peur ».

D'accord :	81 %
Pas d'accord :	13 %

« Dans le métro, on est opprimé, cela ne peut pas être un lieu où l'on est bien ».

D'accord : 63 %
Pas d'accord : 31 %

On peut remarquer que les personnes qui ne prennent pas, ou rarement, le métro éprouvent plus fortement ce sentiment d'oppression : 69 %.

Du fantasme à la réalité

La sécurité dans le métro est un sujet qui suscite bien des réactions. Elles sont réalistes quant au phénomène ou à certains de ses aspects et de ses causes :

« Le problème des agressions dans le métro, ce n'est pas seulement la violence physique, mais aussi les agressions morales (insultes) ».

D'accord : 73 %
Pas d'accord : 19 %

« On parle beaucoup d'agressions dans le métro, mais ce sont surtout les pickpockets qui sont nombreux ».

D'accord : 66 %
Pas d'accord : 11 %

ou très impulsives quand il s'agit d'agression physiques :

	1979	1982
Avez-vous assisté personnellement à une agression commise dans le métro ?	9	12
Avez-vous été personnellement victime d'une agression dans le métro ?	5	7
Connaissez-vous personnellement quelqu'un qui a été victime d'une agression dans le métro ?	25	42

Les statistiques révèlent, comparativement à ces perceptions, un décalage énorme entre la réalité et le sentiment du public : le chiffre de 7 % de personnes

déclarant avoir été personnellement victimes d'une agression dans le métro représenterait environ 150 000 agressions alors qu'il y en a eu effectivement 1 585 en 1982 !

La police dans le métro

La police a un rôle important à jouer, sa présence garantit le sentiment de sécurité, on lui accorde aussi un rôle de dissuasion.

Néanmoins, on sent une différence d'appréciation entre ceux qui prennent le métro tous les jours et ceux qui ne le prennent jamais. Logiquement ou paradoxalement, ceux qui ne prennent jamais le métro, demandent plus de policiers.

« Dans le métro, voir des policiers ça rassure ».

D'accord : 77 %
Pas d'accord : 18 %

« Dans le métro, c'est à la police d'assurer la sécurité ».

D'accord : 75 %
Pas d'accord : 18 %

« Les policiers dans le métro, c'est comme sur la route, ça sert à dissuader ».

D'accord : 83 %
Pas d'accord : 10 %

La prise en charge par la RATP

84 % de l'opinion s'accordent à reconnaître « que la RATP ne peut pas protéger tout le monde contre les agres-

sions », on attend d'elle « qu'elle prenne ses responsabilités » et qu'elle manifeste son rôle dans tout ce qui touche au sentiment de sécurité : l'ambiance, l'animation, une meilleure information des usagers, une politique d'humanisation.

Cette demande de l'opinion participe d'une volonté politique et technique qui s'inscrit logiquement dans les objectifs poursuivis par la RATP. Les initiatives prises par la Régie illustrent l'importance fondamentale qu'elle accorde au problème et sa volonté d'assurer pleinement ses responsabilités.

« La RATP ne peut pas protéger tout le monde contre les agressions ».

D'accord : 84 %
Pas d'accord : 11 %

« C'est à la RATP de prendre ses responsabilités ».

D'accord : 71 %
Pas d'accord : 11 %

« Le sentiment d'insécurité dans le métro, cela dépend aussi de l'ambiance dans les stations : dans les stations rénovées, on se sent plus à l'aise ».

D'accord : 62 %
Pas d'accord : 28 %

« Lorsqu'il y a des magasins ou des commerces dans le métro, on se sent plus en sécurité ».

D'accord : 60 %
Pas d'accord : 30 %

« Quand dans une station, il y a une animation, on se sent plus en sécurité ».

D'accord : 57 %
Pas d'accord : 34 %

Il faut également souligner que l'opinion est sans illusions quant aux réactions des usagers : 84 % pensent que « c'est parce que les gens sont indifférents et qu'on sait qu'ils ne bougeront pas que l'on se sent en insécurité dans le métro ».

« C'est parce que les gens sont indifférents et qu'on sait qu'ils ne bougeront pas que l'on se sent en insécurité dans le métro ».

D'accord : 84 %
Pas d'accord : 11 %

######

L'opinion partagée

L'opinion prise dans son ensemble dégage les grandes tendances de pensée. Mais cette opinion n'est pas monolithique. Le problème de la sécurité crée des lignes de partage et même d'opposition. Pour mieux appréhender les différences existant entre l'opinion et les opinions, les services d'étude de la RATP ont défini une typologie des usagers. Cette analyse aboutit à un partage de l'opinion en quatre catégories :

LES CRAINTIFS :

Ils représentent 21 % de l'échantillon. C'est une catégorie fortement féminine (83 %). Près du tiers utilisent très rarement le métro.

Ce type est caractérisé par l'intensité des sentiments de peur dans différentes situations de la vie et en particulier dans le métro. Ce sentiment est suffisamment vif pour limiter la fréquentation du métro, surtout tard le soir.

Pour lutter contre la peur, il faut surveiller le métro en tous lieux et à toute heure. C'est pourquoi la présence de la police est nécessaire et rassurante.

Le pourcentage d'interviewés de ce type se déclarant « victime » d'une agression monte à 10 % et, 49 % indiquent connaître personnellement une victime. (Rappelons en fait qu'il y a environ une agression pour 820 000 voyages effectués !). Pour ces personnes, la presse a raison de parler de l'insécurité dans le métro et de mettre le public en garde contre ce qui s'y passe (73 %). Dans le métro, on rencontre plus de gens agressifs et de mendiants que dans le reste de la ville.

Enfin, ce type est assez favorable à l'animation, y compris aux musiciens dans les voitures du métro.

LES AUTORITAIRES :

Ils représentent 28 % de l'échantillon. Ce sont les plus âgés : 44 % ont plus de 50 ans.

Le métro devient de plus en plus dangereux. Il faut réagir, énergiquement pour y rétablir l'ordre. Il convient d'éloigner ceux qui traînent dans le métro et n'ont rien à y faire. Si on prend le métro, on souhaite avant tout qu'on vous laisse tranquille (pas de musiciens dans les trains). L'autoritaire est inconditionnellement favorable à la police. On se sent protégé lorsque l'on voit des policiers dans le métro et leur présence y est indispensable et légitime.

Les autoritaires sont partisans de laisser carte blanche à la police pour assurer la sécurité dans le métro (73 %). Pour eux, la presse a raison de parler de l'insécurité dans le métro et de mettre le public en garde contre ce qui s'y passe. Dans le métro, on rencontre plus de voleurs et de pickpockets que dans le reste de la ville : il s'y produit plus de bagarres, d'agressions violentes et de vandalisme.

L'autoritaire est partisan à la fois des mesures de surveillance et des mesures autoritaires. Il préconise la fermeture dès 20 heures de certaines stations et de certains accès. Il n'est pas favorable aux mesures de type humaniste et ne souhaite pas que se développe l'animation dans le métro.

LES PLACIDES :

Ils représentent 23 % de l'échantillon ; c'est un type très masculin (72 %).

Ce type se définit par l'absence de sentiment de peur ou d'insécurité dans le métro. Il ne possède aucune expérience vécue de la peur et ne partage aucune des craintes les plus courantes. Le placide ne se sent pas personnellement concerné par le problème de l'insécurité dans le métro.

Il se distingue peu de la moyenne de l'échantillon. Il tend à trouver que les journaux exagèrent ce qui se passe dans le métro (48 %) et contribuent ainsi à créer un sentiment d'insécurité.

LES LIBERTAIRES :

Ils constituent 28 % de l'échantillon. Ils sont jeunes (65 % ont moins de 35 ans) et usagers fréquents du métro.

Pour eux, le métro n'est pas plus dangereux qu'avant : on en parle plus, c'est tout. Il n'existe aucune raison particulière d'avoir peur dans le métro, ni de le surveiller plus spécialement, encore moins d'y faire descendre la police. Le libertaire est particulièrement critique à l'égard de l'action de la police dans le métro. Si problème d'insécurité il y a, il n'est pas spécifique au métro : c'est toute la société qui est devenue violente.

Les agresseurs du métro sont considérés soit comme des malades (50 %), soit comme des personnes manquant d'argent. C'est la RATP ou les voyageurs eux-mêmes qui devraient être responsables de la sécurité dans le métro. Les libertaires souhaitent que des règles précises soient fixées pour limiter l'action de la police dont 17 % pensent qu'elle est inutile et injustifiée. La presse contribue à créer un sentiment d'insécurité en parlant de façon exagérée des agressions commises dans le métro.

Ce type est partisan de mesures humanistes : développer toutes les formes d'animation du métro, accélérer la rénovation des stations. Le rôle des figures d'autorité devrait changer, le personnel de la RATP est là pour accueillir et informer les voyageurs et la police pour surveiller tranquillement les stations plutôt que d'effectuer des contrôles d'identité.

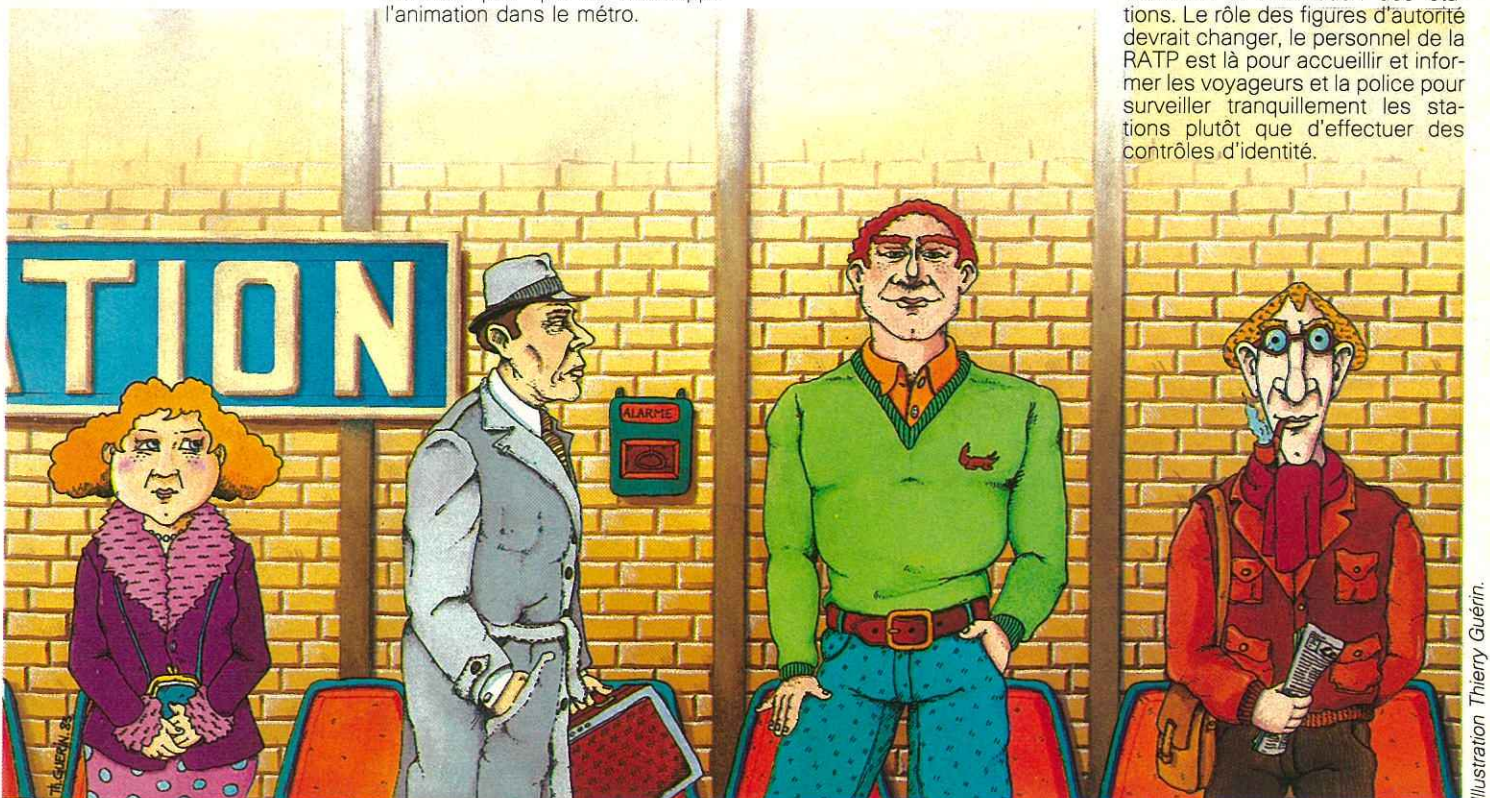


Illustration Thierry Guérin.

LE MÉTRO ET LE RAPPORT BONNEMAISON

les recommandations
de la commission
des maires
sur la sécurité dans
les villes

1. Intensifier les efforts entrepris conjointement par la RATP, la police et la gendarmerie, aboutissant à mettre en place un véritable flottage du métro parisien qui rassure les usagers.

La RATP est tout à fait favorable à cette forme d'action policière, dissuasive et préventive. Le Service de protection et de sécurité du métro travaille dans l'esprit de l'flottage puisque c'est un corps de police chargé de s'occuper spécifiquement du métro. La connaissance du milieu qui est la sienne rend ses interventions très efficaces. Le renforcement en cours des effectifs du SPSM lui permettra de mieux remplir encore ce type de mission. Toutefois sur un réseau comptant 350 stations et 80 kilomètres de couloirs, la surveillance policière est nécessairement sélective, sauf à assurer une « omniprésence » policière qui n'est ni techniquement possible, ni souhaitable.

2. Regroupement des voyageurs dans une ou deux voitures seulement aux heures creuses.

La RATP n'exclut pas de faire une telle recommandation à la clientèle fréquentant le métro en soirée. Elle écarte cependant toute solution autoritaire, comme la fermeture des portes de certaines voitures. Pour deux raisons :

- ces dispositions contraignantes auraient un caractère inutilement dramatisant eu égard au niveau réel de risque et mécontenteraient un grand nombre d'usagers ;
- même aux heures creuses de la soirée, il y a, sur nombre d'itinéraires des pointes de trafic non négligeables, liées à l'arrivée des trains de grandes lignes, à la sortie des spectacles et de manifestations diverses. La charge de certains trains est donc trop importante pour permettre de limiter le service à une ou deux voitures.

Enfin, il faut rappeler que la majorité des agressions se produisent en station et non dans les trains.

3. Liaison permanente avec le conducteur du train qui pourra prévenir un poste de secours fixe et même bloquer les portes du train.

La possibilité pour les voyageurs d'appeler le conducteur et d'engager une conversation avec lui existe sur les trains les plus récents. Ce dispositif, qui sera progressivement développé, peut du reste servir en cas de malaise d'un voyageur, d'incident quelconque, plus utilement que le frein de secours.

Sur toutes les lignes et sur tous les matériels, le conducteur est relié par téléphone au poste de commande centralisée. Ce dernier dispose des liaisons nécessaires avec la police, les pompiers, le SAMU, etc. pour provoquer dans les plus brefs délais interventions et secours. Le conducteur dispose naturellement de la possibilité de bloquer les portes d'un train, en station, pour empêcher la fuite de délinquants avant l'arrivée de la police : c'est ainsi qu'au printemps dernier les vandales du métro « Nation » ont pu être remis à la police.

4. Surveillance permanente des grandes stations par caméra de télévision

Une telle surveillance existe déjà dans les stations intra-muros du RER. Il peut être envisagé de la réaliser également dans quelques stations importantes ou « névralgiques » du métro.

Il faut cependant garder présentes à l'esprit les limites de ce système de surveillance : il existe nécessairement plus de caméras que d'écrans de surveillance (le rapport est de 10/130 à Auber), ce qui ne permet de surveiller les accès que par roulement. Il serait d'ailleurs impossible pour les agents de station de fixer constamment leur attention sur un nombre trop élevé d'écrans.

Aussi le système n'est-il, sur le métro, développé que sur les quais et les escaliers mécaniques, en vue d'assurer la sécurité des voyageurs à l'égard des accidents corporels : l'image est renvoyée, dans le premier cas aux conducteurs des trains (TV à hauteur de la loge de conduite), dans le second au bureau de station.

Une décision vient d'être prise, qui paraît plus appropriée au contexte du métro : le personnel des stations sera progressivement doté de talkies-walkies reliés à un poste fixe afin de permettre à ces agents d'exercer une surveillance active plus efficace.

5. Programmer l'entretien aux heures d'utilisation du réseau par le public

Il en va déjà ainsi pour les opérations quotidiennes de nettoyage et pour le petit entretien : remplacement de tubes, réparations de péages, etc. Par contre, les opérations plus importantes, qui exigent l'installation de véritables chantiers, doivent être effectuées pendant les heures d'interruption du service.

6. Développer la politique d'animation dans les stations et les couloirs

La RATP développe une politique d'animation soutenue depuis six ans. L'étude d'opinion récemment réalisée confirme l'intérêt du public pour cette animation qui, outre son intérêt propre d'amélioration du « vécu du transport » favorise un sentiment de plus grande sécurité. Elle entend donner une nouvelle impulsion à cette politique en cherchant à l'étendre à des stations plus nombreuses et aux heures les plus creuses. C'est ainsi que la RATP procèdera, en 1983, à l'expérimentation d'une animation sonore dans quelques stations.

LES HOMMES, L'ÉVÉNEMENT

ISSY-LES-MOULINEAUX : DESSERTE PAR MINIBUS

TUVIM (Transport urbain de la ville d'Issy-les-Moulineaux) : c'est le nom de la navette municipale d'autobus gratuite qui sillonne les rues d'Issy-les-Moulineaux depuis le 20 décembre, du lundi au samedi de 7 h à 18 h 40. Ce service urbain, exploité par la RATP, sera bientôt assuré grâce à 2 minibus « Durisotti ». Trois formules : un circuit principal partant de l'avenue Paul-Vaillant-Couturier à 7 heures avec des passages toutes les quinze minutes environ, et puis deux boucles, A et B, séparées par l'avenue de Verdun. L'itinéraire A (premier départ à 9 heures, passages toutes les quarante minutes) dessert notamment le quai de Stalingrad, le pont de Billancourt et la rue Aristide-Briand, tandis que le B emprunte le boulevard Rodin, la rue de la Défense et la rue de l'Égalité (premier départ à 9 h 20 et passages toutes les quarante minutes).



La desserte d'Issy-les-Moulineaux est assurée provisoirement par des Renault-masters.

TRA : UN NOUVEAU PARTENAIRE DE LA RATP

Le 14 janvier dernier, le Conseil d'administration de la RATP a approuvé le projet d'association entre la Régie et la société TRA (Transports rapides automobiles). La convention tripartite entre le département de Seine-Saint-Denis, TRA et la RATP a été signée le 21 janvier et ratifiée par le Syndicat des transports parisiens le 27 janvier. Quelques jours plus tard, les bus de TRA arboraient des macarons communs TRA-RATP, premier signe tangible de la nouvelle association. Au printemps, la tarification RATP devait être étendue à l'ensemble des lignes exploitées par TRA, après accord du Syndicat des transports parisiens.

L'association entre la Régie et TRA permettra d'améliorer les conditions de desserte par autobus dans la partie est de la Seine-Saint-Denis. L'objectif est d'harmoniser le service dans les communes du département desservies par les lignes de la RATP et de la société TRA. A moyen terme, les itinéraires des lignes d'auto-

bus dans l'arrondissement du Raincy seront modifiés afin d'offrir de nouvelles possibilités de liaisons et assurer une meilleure coordination des services.

Cette association reflète également une nouvelle orientation des rapports entre la RATP et les sociétés de l'APTR. La promo-

tion des transports en commun en région parisienne passe obligatoirement par le renforcement du rôle de l'autobus. En s'associant pour exploiter sans barrières administratives un réseau unique et cohérent, TRA et la RATP offrent aux habitants de la Seine-Saint-Denis des transports urbains attractifs et performants. Entre

les lignes reviendra en détail sur ce dossier dans son prochain numéro.

A l'autre bout de l'Île-de-France, des négociations sont en cours entre la RATP et la société Athis-Cars dans le cadre d'une restructuration du réseau d'autobus dans plusieurs communes du nord de l'Essonne.



La gare routière de Fort d'Aubervilliers : un point d'échange entre TRA et la RATP.

LIGNE B : PRÉPARATION DE L'INTERCONNEXION

Essais et modifications se poursuivent sur la ligne B en vue de l'interconnexion :

— depuis la fin du mois de décembre, une base d'essais statique du matériel MI 79 fonctionne sur la ligne B. Située à proximité de la gare de Massy-Verrières, cette base sert à tester les dispositifs de commutation du courant de traction, installés à bord des rames MI 79. Le MI est un matériel bi-courant capable de circuler sur les lignes électrifiées en 1 500 volts continu (lignes A et B du RER de la RATP) ou en 25 000 volts alternatif (ligne B du RER-SNCF vers Roissy ou Mitry). Au moment de l'interconnexion SNCF-RATP sur la ligne B, les trains passant d'un réseau à l'autre devront modifier leur mode d'alimentation en énergie électrique. La commutation 1 500/25 000 s'effectuera de façon automatique à la sortie de la Gare du Nord. L'ordre de commutation sera transmis aux convois par une balise fixe implantée le long de la voie. La base de Massy-Verrières permet de vérifier la fiabilité des liaisons voie-train et de détecter d'éventuelles anomalies dans les procédures de commutation automatique ;

— depuis le 17 janvier dernier, le « côté SNCF » de la ligne B du RER fonctionne déjà avec les ho-



Bientôt, certains trains auront leur terminus à Orsay-Ville.

raires prévus pour l'interconnexion. Rappelons que celle-ci, sous réserve de livraison du matériel MI 79, débutera le 29 mai prochain. A ce moment-là, aux heures de pointe, 8 trains à l'heure seront interconnectés.

Côté RATP, cela signifie une desserte de la ligne B assurée par des rafales de 4 trains en 12 minutes, soit 20 trains aux heures de pointe. Sur les 12 trains non interconnectés à cette date,

6 tourneront à Gare du Nord et 6 à Châtelet. Au sud de la ligne, venant s'ajouter aux terminus existant déjà, soit ceux de Robinson, Massy-Palaiseau et Saint-Rémy-lès-Chevreuse, une nouvelle mission arrêtant sa course à Orsay-Ville a été créée. Ainsi, les gares situées entre Massy-Palaiseau et Orsay seront desservies par les trains ayant leur terminus à Orsay-Ville tandis que les trains à destination de Saint-Rémy-lès-

Chevreuse seront directs entre Massy-Palaiseau et Orsay-Ville puis omnibus jusqu'à leur terminus. Au printemps prochain, toutes les 12 minutes, un train ira à chacune de ces quatre destinations au lieu d'un train toutes les 11 minutes vers les trois terminus précédents.

Des modifications importantes : rendez-vous donc, au printemps prochain, sur la ligne B du RER !

NOUVELLES BRÈVES • NOUVELLES BRÈVES • NOUVELLES BRÈVES

ERRATUM

Une erreur s'est glissée dans la rédaction du précédent numéro en page 13.

Il fallait lire pour les résultats des élections au comité d'entreprise :

- CGT : 38,3 % des 25 333 suffrages exprimés ;
- FO : 20,5 % ;
- liste commune Autonomes-CGC : 20,3 % ;
- CFDT : 11,7 % ;
- Indépendants : 4,9 % ;
- CFTC : 4 % ;
- Associations professionnelles : 0,3 %.

Nous vous prions de nous excuser pour cette erreur.

● A la suite des dernières élections du Comité d'entreprise, la composition du secrétariat permanent chargé du fonctionnement du Comité d'entreprise est la suivante :

- Secrétaire : M. Blaise (CGT) ;
- Trésorier : M. Jacolot (CFDT) ;
- Secrétaires adjoints : M. Wissman (CGT), M. Reitchess (CGT) ;
- Trésorier adjoint : M. Brun (CGT).

Le bureau chargé de la gestion des œuvres sociales est composé de 11 membres titulaires et de 11 membres suppléants :

1^{er} collège : personnel de direction

Titulaire : M. Caire (CGC)	Suppléant : M. Tillier (CGC)
-----------------------------------	-------------------------------------

2^e collège : cadres et maîtrise

Titulaires : M. Wissman (CGT) M. Lajardie (FO) M. Reau (Autonomes) M. Becker (CFDT)	Suppléants : M. Reitchess (CGT) M. Costa (FO) Mme Nicole (CGC) M. Jacolot (CFDT)
---	--

3^e collège : ouvriers

Titulaires : M. Blaise (CGT) M. Jobez (CGT) M. Baton (Autonomes) M. Cretin (FO) M. Sanchez (CGT) M. Brun (CGT)	Suppléants : M. Le Dour (CGT) M. Deceuse (CGT) M. Martin (Autonomes) M. Carré (FO) M. Génat (CGT) M. Guéguen (CGT)
--	--

● Le système d'inhibition du frein de secours a été mis en service en décembre 1982 sur la ligne 8 et en janvier 1983 sur la ligne 7. 3 lignes en sont désormais équipées puisque le système était déjà en application sur la ligne 13. Il permet d'éviter l'arrêt immédiat du train sous tunnel lors de l'actionnement du frein de secours. Pour cela, il faut que le train soit complètement engagé dans le tunnel. En effet, lorsque le train quitte une station, les freins de secours sont actifs, c'est-à-dire qu'un actionnement du signal d'alarme déclenche le freinage d'urgence et l'arrêt du train.

LA DÉFENSE : DEUX ANS APRÈS...

En avril 1981, la nouvelle gare d'autobus « sud » de La Défense entrainait en service, assurant ainsi la fonction « arrivée » des lignes ayant leur terminus à La Défense. La gare « nord » qui, jusqu'à présent cumulait les deux fonctions (départ et arrivée), n'en conservait qu'une et devenait alors la gare « départ » du terminus. Une gare mal adaptée et qui était source de nuisances pour les voyageurs (courants d'air, bruits, pollution). Bref, sa modernisation s'imposait. Les travaux, débutés à la fin de l'année 1981, viennent de s'achever.

La gare compte 3 quais : le quai nord réservé aux lignes de passage et deux autres aménagés comme quais de départ. Le principe retenu pour leur aménagement est identique à celui qui fait ses preuves depuis deux ans à la gare « sud » de La Défense. Il protège les voyageurs des nuisances extérieures. Chaque quai comporte un grand abri commun à tous les points de départ, entièrement clos. Les voyageurs peuvent y pénétrer par des portes automatiques tandis que l'ouverture pour accéder à l'autobus ne peut se faire que si, simultanément, un autobus se trouve en stationnement sur la piste devant les portes et si les voyageurs manifestent l'intention de monter à son bord, c'est-à-dire se trouvent derrière les portes.



RATP-Carrier

Pour assurer plus de confort aux voyageurs et éviter que l'air vicié ne pénètre à l'intérieur de l'abri, le local est alimenté en air surpressé et chauffé durant l'hiver. L'ambiance a elle aussi été améliorée par l'utilisation de matériaux plus agréables, un éclairage

renforcé et des sièges plus nombreux à l'intérieur des abris.

Enfin, tous les cheminements voyageurs se font en-dehors des pistes, en souterrain ou à l'aide de la passerelle qui relie les trois quais entre eux et au parvis.

Côté finances, le coût de ces

importants travaux a été approximativement de 16 MF. Pour l'avenir, la gare d'autobus de La Défense constituera, en quelque sorte, un test pour la rénovation de terminus semblables – c'est-à-dire couverts – comme celui de Noisy-le-Grand - Mont-d'Est.

NOUVELLES BRÈVES • NOUVELLES BRÈVES • NOUVELLES BRÈVES

- Depuis le début du mois de janvier, le centre d'instruction et de réglementation du réseau ferré dispose de nouveaux locaux d'enseignement dans la boucle de « Nord-ancien », sur le raccordement des lignes 2, 4 et 5. Les voies d'instruction dans l'ancienne station de Gare du Nord – ligne 5 – ont également été refaites. Les installations du centre d'instruction avaient été en partie transférées dans la boucle de Villiers pendant la construction du prolongement de la ligne B du RER.

- Depuis le début de cette année, la ligne 2 est équipée partiellement de la conduite manuelle contrôlée, soit dans le sens Porte-Dauphine - Nation. Déjà plusieurs lignes peuvent être totalement exploitées en CMC : lignes 3, 3 bis, 7, 7 bis, 8, 10, 11, 13.

- C'est le 4 décembre dernier, en présence de M. Claude Quin, qu'a été mis en service le nouvel itinéraire du 206. La ligne desservait auparavant les communes du Plessis, de Villiers-sur-Marne et de Noisy-le-Grand RER, elle assure maintenant la liaison La Queue-en-Brie - Noisy-le-Grand-Mont-d'Est RER via la gare SNCF de Villiers, du lundi au samedi de 9 h à 17 h, avec un départ toutes les heures.

- Le 20 décembre dernier, c'était le début de l'opération « dégagement des couloirs sur la ligne 54 », qui se traduit par une intensification de la répression du stationnement interdit dans les couloirs de cette ligne. Une expérience d'une durée d'un an, à l'issue de laquelle un bilan sera établi. Dans son prochain numéro, *Entre les lignes* reviendra plus en détail sur ce sujet.

- Une nouvelle ligne d'autobus prolongée en banlieue. Il s'agit du 148 A qui, depuis le 27 décembre 1982, ne s'arrête plus au Blanc-Mesnil (Rond-Point de la Division-Leclerc) mais va de l'Église de Pantin jusqu'à son nouveau terminus Aulnay-sous-Bois - Garonor. Ce prolongement de 1,5 km fonctionne du lundi au samedi matin, aux heures de pointe.

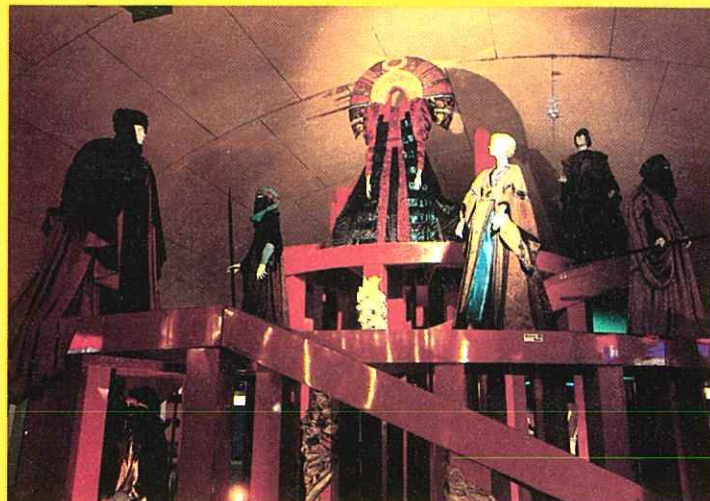
- Les 120 meilleures photos de vacances réalisées par les voyageurs du métro ayant participé à un concours organisé par la revue « Photo Pratique » ont été exposées, du 13 au 27 décembre 1982, dans le métro. Ces photos, véritable album de souvenirs d'un été 82, ont donné un petit air de vacances aux stations Denfert-Rochereau (métro), Nation (RER) et Miromesnil.

LE THÉÂTRE DE L'ODÉON A 200 ANS

... Et c'est dans le métro qu'il a décidé de fêter cet anniversaire. Pendant un mois, du 15 décembre au 15 janvier, il a présenté au public parisien dans les gares RER de « Châtelet-Les Halles » et « Auber » deux expositions.

— A « Châtelet-Les Halles », les photos exposées en six étapes, proposaient aux visiteurs un voyage dans l'histoire du théâtre

inauguré en 1782. Les documents originaux (tableaux, gravures, maquettes, papiers d'archives) sont conservés pour la plupart dans les Collections de la Comédie Française pour laquelle la salle fut construite à l'origine et font apparaître les liens privilégiés qui unissent les deux théâtres, même aux époques où ils sont officiellement séparés. Un important ensemble d'affiches a illustré les spectacles d'autrefois, mais aussi ceux donnés durant les dix dernières années dans la grande salle et au Petit-Opéra.



RATP-Carrier

— A « Auber », les voyageurs ont admiré les éléments de décor de deux spectacles récemment présentés sur la scène de l'Opéra : « La Tour de Babel », de Fernand Arrabal et « Médée », d'Euripide. Chacun a pu se promener parmi les décors et les costumes et découvrir un ensemble

de maquettes construites pour l'élaboration des décors des pièces jouées à l'Opéra durant ces dix dernières années. Un éclairage tamisé mettait en valeur la projection, sur les voûtes en berceau de la station, d'une peinture de la coupole du théâtre.



RATP-Carrier



RATP-Carrier

BRÈVES • NOUVELLES BRÈVES

● A l'occasion du prolongement de la ligne 7 jusqu'au Kremlin-Bicêtre, la bande dessinée a mis le pied dans le métro. Sept jours d'animation dans sept stations différentes, situées au sud de la ligne (Maison-Blanche, Le Kremlin-Bicêtre, Porte d'Italie, Porte de Choisy, Porte d'Ivry, Pierre Curie et Mairie d'Ivry). Citons notamment Pirana et Dan Bucquoy, deux dessinateurs humoristes belges, qui ont battu le record du monde de la plus longue bande dessinée en couleurs à la station « Le Kremlin-Bicêtre ». Des extraits de bandes dessinées étaient également apposés dans les cadres publicitaires sur les quais. Des auteurs ont dédié leurs œuvres, à la grande joie des enfants mais aussi des plus grands.

● Après de nombreuses villes dans le monde, c'est maintenant Lagos, capitale du Nigéria et une des plus grandes villes d'Afrique noire (4,5 millions d'habitants), qui vient d'adopter le métro français. Le contrat qui porte sur une somme de 7 milliards de francs intéresse 19 entreprises françaises dont la SOFRETU.

Pour l'accomplissement des tâches, divers sous-groupements ont été constitués ; SOFRETU est le chef de file du sous-groupe Ingénierie. Dans son prochain numéro, *Entre les lignes* reviendra plus en détail sur la construction du métro de Lagos.

CONFÉRENCE DE PRESSE : DOSSIER SÉCURITÉ

Le mercredi 12 janvier dernier, M. Claude Quin, président de la RATP, et M. Philippe Essig, directeur général, en présence du

Préfet de police de Paris, M. Jean Périé, ont présenté, lors d'une conférence de presse, le plan d'ensemble proposé par la RATP pour lutter contre l'insécurité dans le métro. Prenant appui sur la connaissance de la délinquance urbaine et des phénomènes d'opinion qui s'y rattachent, ce plan associe le développement de moyens humains et de moyens matériels à un approfondissement du dialogue et des relations entre la Régie, les usagers et l'opinion (voir notre dossier en page 7).

Parmi les mesures annoncées : le renforcement des effectifs du SPSM, dirigé par Madame le Commissaire Nadine Joly, avec dans l'immédiat 64 policiers supplémentaires, chargés de la surveillance du métro - ils seront 600 à terme - ; l'équipement progressif du personnel des stations en « talkies-walkies » reliés à un poste fixe en contact direct avec la surveillance générale ; l'accélération de la mise en place de caméras dans les escaliers et couloirs de correspondances ; l'étude d'une installation dans les trains

d'équipements d'écoute par le conducteur en cas d'actionnement du système d'alarme ; la construction de nouveaux centres d'hébergement pour les sans-abri ; et une initiative originale avec la création d'une « station test », une station pilote sur le plan technique et un carrefour d'information et de dialogue avec les usagers et le public qui servira de lieu d'application et de vérification de l'ensemble de la politique de la Régie.



RATP-Ardailon

5 000^e EMBAUCHÉ : UNE MACHINISTE

Murielle Debesque, vingt-quatre ans, recrutée le 13 décembre dernier en qualité d'élève machiniste receveur, est la 5 000^e personne embauchée par la RATP en une année.

Entre le 14 décembre 1981 et le 13 décembre 1982, la Régie a recruté 5 016 agents. Un chiffre deux fois et demie supérieur à celui des années précédentes. Pour ne citer que les quatre dernières années, on a embauché en 1979 1 350 agents, en 1980 1 860, en 1981 2 390. Parmi les 5 016 nouveaux recrutés, certains arrivent en remplacement d'agents retraités, mais au total ce sont 2 400 nouveaux postes qui ont été créés. En quinze mois, les effectifs totaux des agents de la RATP sont passés d'environ 36 500 à 39 200 aujourd'hui.

Les embauches concernent



Photo G. Azenstark

essentiellement les exploitations métro et autobus et, au sein de celles-ci, les fonctions d'exécution. Elles concourent à l'amélioration du service public et ont également été entraînées par la réduction du temps de travail. En

1982, ce sont 1 625 machinistes, 1 875 conducteurs, agents de station et autres spécialistes de l'exploitation qui auront été recrutés ; ce sont aussi 1 042 femmes, Murielle Debesque est cette 1 042^e !

NOMINATION

M. Jean-Pierre Balladur a été nommé directeur financier, à compter du 1^{er} janvier 1983. Né en 1943, M. Balladur est un ancien élève de l'École polytechnique et de l'École nationale de la statistique et de l'administration économique. Il a débuté sa carrière au ministère de l'Économie et des Finances, à la direction de la Prévision, puis, à partir de juin 1978, à la direction du Budget : chef de bureau chargé des évaluations de recettes budgétaires, de l'analyse de l'exécution du budget en cours d'année, de la politique budgétaire globale à moyen terme et de la coordination des politiques budgétaires à court terme entre les états membres de la CEE. Chargé en outre, pendant deux ans, du bureau informatique de la direction du Budget dont la mission consiste non seulement à fournir les prestations de service informatique pour la direction mais aussi à suivre, en liaison avec l'ensemble des ministères et des établissements publics le développement informatique dans le secteur public.

Le 1^{er} novembre 1981, il entre à la RATP comme adjoint au directeur financier, poste qu'il a occupé jusqu'au 31 décembre 1982.

LA MÉDECINE DE SOINS À LA RATP

Le régime médical particulier de la RATP célèbre cette année ses 85 années d'existence. Son origine remonte à celle de la création du métro par une convention, qui constitue encore la base du régime actuel, passée le 27 janvier 1898 entre la Compagnie générale de traction et la ville de Paris. Celle-ci, redoutant les conséquences du travail en souterrain, avait imposé au concessionnaire du chemin de fer métropolitain de créer un service médical qui prévoyait principalement qu'en cas de maladie, les intéressés pourraient bénéficier de congés à plein salaire pendant un an, que les travailleurs seraient assurés contre les accidents, que ce service médical et pharmaceutique serait gratuit.

Lorsqu'en 1945 fut créé en France le régime général de la Sécurité sociale, les avantages accordés aux employés de la Régie restaient supérieurs, aussi fut-il décidé que la RATP ferait partie des entreprises devant conserver un régime spécial.



Cabinet du stomatologiste

Près d'un siècle s'est écoulé, les connaissances médicales d'aujourd'hui ne sont plus celles de 1898 et la consommation médicale a considérablement évolué. Le service médical s'est adapté et sa composition a beaucoup changé pour répondre aux besoins nouveaux des malades.

Cependant, il faut bien reconnaître que certains aspects de l'organisation du service médical sont souvent remis en cause par bon nombre d'agents réticents à l'égard des contraintes qu'impose le régime spécial. Tout système organisé a ses avantages et ses inconvénients : c'est le principe des contreparties. Si le régime particulier d'assurance maladie du personnel de la Régie comporte certaines limitations, il offre par ailleurs des avantages importants tels que la couverture du risque sans contrepartie de cotisations, la gratuité totale des prestations et le système du tiers-payant, la possibilité de consulter les médecins sur le temps de

travail et le maintien du plein salaire dans des conditions très avantageuses.

Le propos de cet article n'est pas de « balayer » tous les travers du système au profit des seuls aspects positifs mais plutôt de reprendre point par point les rouages de cette importante organisation. Ne critique-t-on pas mieux ce que l'on connaît bien ?

Dans le numéro de janvier d'*Entre les lignes*, nous vous avons présenté l'ensemble des activités médicales de la RATP. Dans ce numéro, nous avons choisi de parler de manière plus approfondie du service de la médecine de soins. Dans un prochain numéro, nous envisageons de donner la parole à celles et à ceux qui ont la charge de faire fonctionner le service médical et de répondre aux questions que ces articles pourraient susciter.

Le plateau technique

Prendre en charge la santé de près de

39 000 agents implique des infrastructures et un matériel adaptés à des techniques médicales qui évoluent, des moyens importants en hommes, mais aussi une gestion administrative, peu visible mais pourtant essentielle, qui conditionne le fonctionnement harmonieux de l'ensemble.

Le service médical de la RATP met à la disposition du personnel 22 centres de médecine générale disséminés dans la grande agglomération parisienne, 15 d'entre eux disposant d'un cabinet dentaire. La station centrale médicale de Bercy regroupe une vingtaine de spécialités, un laboratoire d'analyses médicales et un service de radiologie ultra-moderne.

Répartis dans les 22 centres médicaux, 33 médecins généralistes titulaires et 20 suppléants assurent plus de 100 000 consultations par an. Sélectionnés par le médecin en chef, parmi de nombreux postulants, pour leurs qualités professionnelles et humaines, ils assurent une présence médicale continue chaque matin – voire l'après-midi pour les plus chargés d'entre eux – sur les lieux de travail des agents.

Les 24 chirurgiens-dentistes titulaires, aidés de 17 suppléants, sont sélectionnés par le stomatologiste-chef de la Régie. Ils dispensent plus de 58 000 consultations par an.

Les consultations de spécialités sont assurées par 65 spécialistes titulaires et 44 suppléants. Tous de haut niveau, la plupart d'entre eux exercent parallèlement dans des services hospitaliers, ils assurent annuellement plus de 90 000 consultations pour les agents de la Régie.

Les praticiens sont assistés par plus de cent infirmiers ou infirmières diplômés d'État. Enfin, la gestion matérielle de l'ensemble consiste à répartir le mieux possible la charge dans les centres médicaux, à gérer le personnel infirmier et les médecins pour faire face aux absences éventuelles, surveiller l'état de marche des locaux et du matériel, enfin gérer les fonds.

Le médecin agréé à domicile

Pour un agent de la Régie, le médecin traitant est le médecin qu'il consulte au centre médical dont il dépend.

Le médecin agréé est ce qu'on appelle un « médecin d'urgence » qui vient au domicile de l'agent quand l'état de celui-ci l'empêche de se déplacer.

Une critique souvent formulée est relative aux choix limités de médecins agréés dans certaines communes de banlieue. A cet égard, les chiffres montrent que des progrès ont été faits pour offrir aux agents le choix entre au moins trois praticiens agréés dans les secteurs où les effectifs sont faibles, certaines communes où rési-



Le laboratoire d'analyses médicales

dent 700 à 800 agents pouvant même offrir un choix entre 8 médecins, voire plus.

Ainsi, la RATP a donné son agrément à 750 médecins dans plus de 360 communes de la région parisienne. Qui sont ces médecins ? Des praticiens généralistes comme les autres, mais qui ont accepté d'aller visiter à domicile les agents de la RATP sans leur demander directement d'honoraires et de rester en contact avec les médecins de la Régie pour assurer la continuité des soins. Il serait en tout cas injuste de penser qu'il s'agit de « laissés-pour-compte » de la clientèle privée. Il faut bien le dire, cette idée traîne encore dans les esprits et date de l'époque où les médecins agréés étaient rémunérés sur une base inférieure à celle du tarif de convention de la Sécurité sociale. L'alignement des honoraires suscite un plus grand nombre de candidatures, ce qui permet de procéder à une sélection des meilleurs praticiens avec plus d'efficacité que par le passé. Comme les médecins de centre, les médecins de ville sont agréés sur avis du médecin en chef qui choisit et classe les candidats en fonction de leurs titres et de leurs références. La population des médecins agréés a d'ailleurs été largement renouvelée ces dernières années, puisqu'on compte 350 nouveaux sur les 750 médecins agréés.

Le libre choix

Nous abordons ici une question essentielle qui suscite des réactions très diverses. Elle concerne le choix des médecins agréés à domicile comme celui des médecins de centre. Les agents les plus attachés à cette notion en font une question de principe, voire déontologique : chaque individu devrait pouvoir choisir son médecin, lui accorder sa confiance pour parler sans réticence de ses problèmes, un médecin qui connaît son malade et même un peu sa vie privée, bref un médecin de famille.

Certes, ces demandes sont légitimes et il n'est pas question de nier l'importance de l'aspect psychologique dans les relations entre le médecin et son patient. Toutefois, dans le secteur privé, le choix est en réalité moins étendu qu'il n'y paraît. Le principe des remplacements pendant les congés des médecins, les tours de garde la nuit et les week-ends, la tendance actuelle aux associations de médecins dans des cabinets de groupe, chacun assurant une permanence, enfin, la sous-médicalisation de certains secteurs géographiques sont autant de motifs qui limitent la liberté du choix.

Il en est de même pour les consultations de spécialistes car, le plus souvent, c'est le médecin traitant qui dirige son patient vers tel ou tel confrère qu'il connaît. Le choix est ainsi rarement personnel et ceci est encore plus vrai lorsqu'il s'agit



Un soin en chirurgie

Le service de radiologie



d'une consultation dans un service hospitalier.

Jusqu'à quel point les agents de la RATP sont-ils désavantagés par rapport aux assurés du régime général ? Ils sont tenus d'aller consulter les médecins des centres dont ils dépendent et sont dirigés, quand c'est nécessaire, vers les spécialistes de la Régie et ne peuvent, en outre, appeler à domicile que des médecins agréés. Un choix limité certes, mais le nombre important de praticiens permet cependant au personnel de la Régie de choisir entre deux ou trois médecins, voire plus, dans chaque centre médical, entre trois ou quatre spécialistes par discipline et entre au moins trois médecins dans la plupart des communes. Au fond, le plus important reste le niveau de confiance qui s'établit entre le malade et le médecin. Nous l'avons constaté, la sélection est rigoureuse et les médecins qui choisissent de collaborer au service médical de la Régie exercent leur profession en parfaite indépendance. Ils ne travaillent pas à plein temps pour la RATP et exercent tous parallèlement dans le secteur privé ou les hôpitaux. L'image plutôt négative des médecins de centres d'il y a 25 ou 30 ans est périmée, un nouvel état d'esprit s'est installé, sous l'impulsion de praticiens de valeur.

Par ailleurs, pour répondre à un souhait longtemps formulé par les agents, la qualité de l'accueil dans les centres médicaux s'est sensiblement améliorée au cours de ces dernières années. En particulier, l'accent a été mis sur la nécessité de préserver la relation privilégiée qui doit s'instaurer entre le médecin et son patient. Le « colloque singulier » est favorisé, dans toute la mesure du possible, par un aménagement particulier des locaux : les centres nouvellement construits ont été conçus de telle façon que l'infirmière chargée de l'accueil des agents se trouve dans un bureau séparé du cabinet de consultation, tandis que dans les anciens centres on a essayé de séparer le plus possible les deux fonctions. Cependant, l'exiguïté de certains centres ne permet pas de telles dispositions et le consultant qui le souhaite peut demander à être seul avec le médecin. Les infirmières sont toujours prêtes à respecter ce souci des agents et savent se montrer discrètes.

* *

Tous les agents du cadre permanent bénéficient du régime spécial d'assurance maladie dès le premier jour de leur entrée à la RATP. A ce titre, ils ne versent pas de cotisation pour eux-mêmes mais cotisent



Une radiographie des maxillaires

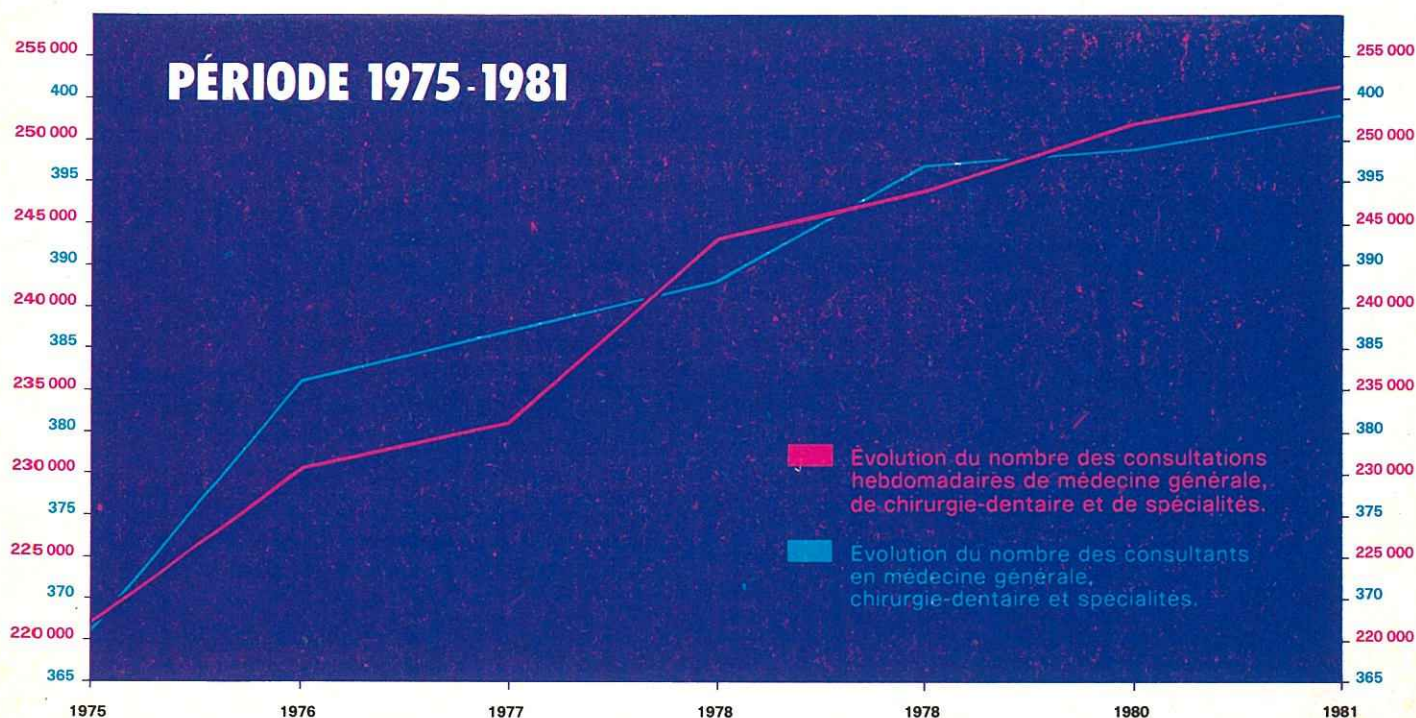
à la caisse de coordination aux assurances sociales pour leurs ayants-droit, qui sont assurés dans les mêmes conditions qu'au régime général de Sécurité sociale. Ainsi, le service des prestations aux agents en activité est entièrement gratuit. La RATP intervient en qualité de tiers-payant pour se substituer aux malades et effectuer le paiement des honoraires dus aux praticiens, auxiliaires médicaux ou pharmaciens. Par ailleurs, les prestations en espèces sont versées dès le premier jour de l'arrêt de travail, c'est-à-dire sans aucun délai de carence, à l'inverse du régime général de Sécurité sociale.

Dans leur ensemble, les agents sont attachés au maintien du régime spécial, tout en regrettant certaines lourdeurs du système. Des améliorations peuvent encore être apportées, mais la tâche de la RATP est aussi de défendre son régime spécial auprès des organismes de tutelle. La demande d'un assouplissement de la réglementation concernant, par exemple, le libre choix, est-elle compatible avec le maintien de l'ensemble des avantages particuliers consentis aux agents de la Régie ? Alors, « jusqu'où pouvons-nous aller trop loin » ?

La médecine de soins se porte bien

Comme le montre le graphique, le nombre de consultants du service médical de soins ne cesse de croître à effectif RATP pratiquement constant (36 244 agents en 1975 - 36 631 en 1981).

Le nombre de consultations ouvertes par le service médico-social suit sensiblement l'évolution de la consommation médicale. Et on constate que les agents n'ont aucunement tendance à délaisser le service médical de soins de la Régie.



LA FIN DES PGR

Depuis quelques semaines, les autobus Berliet PGR sont définitivement retirés du service. Leur disparition illustre les vicissitudes des autobus à gabarit réduit en région parisienne.



Un des premiers PGR en service au début du mois de décembre 1968

« Autobus Berliet à gabarit réduit du type « PGR », livré à 560 exemplaires entre novembre 1968 et juillet 1971. Les dernières voitures ont roulé le 6 décembre 1982 sur la ligne 66 (Opéra - Clichy-Boulevard Victor-Hugo). » Ce bref historique figurera peut-être sur une plaque du musée des transports parisiens, mais le visiteur ne manquera pas de s'interroger sur l'origine de ce curieux autobus miniature, à la silhouette pataude.

Un monde en miniature

Dans l'histoire des transports parisiens, les expériences de bus « petit format » sont nombreuses et variées. Trois exemples : 1924, la STCRP décide d'utiliser sur plusieurs lignes des autobus de 25 places à un seul agent, baptisés « bus express ». 1961 : les nouvelles lignes A (Bourse - Porte Maillot) et B (Invalides - Place Clichy), desservant les quartiers

d'affaires de la capitale, sont exploitées avec des minibus Verney de 32 places, peints en bleu. 1972 : des minibus Citroën Currus de 13 places assurent une desserte à la demande le long d'un itinéraire fixe reliant La Défense au quartier de La Verboise à Garches. Dans le premier cas, la STCRP souhaitait réduire les coûts d'exploitation des lignes les moins fréquentées du réseau, dans les deux autres cas, la RATP désirait séduire de nouvelles clientèles en jouant la carte du confort et de la commodité.

Malgré ces différences de finalité, les expériences d'autobus « petit format » présentent dans la pratique de nombreux points communs. Elles sont menées sur des liaisons à faible trafic et ont souvent un caractère pilote qu'accentue l'emploi d'un matériel différent. En outre, l'utilisation de véhicules plus courts et moins larges permet aux autobus de se faufiler un peu partout et d'assurer une meilleure

desserte en empruntant des itinéraires tracés dans des rues étroites. C'est d'ailleurs pourquoi un grand nombre de municipalités emploient des minibus sur les services urbains. Mais la recherche de la maniabilité n'implique pas toujours le choix d'un autobus plus étroit. Ainsi, les bus bleus des lignes A et B étaient aussi larges que les APU et que les OP 5 qu'ils côtoyaient dans les rues de Paris. En revanche, cette recherche a joué un rôle capital dans la naissance des PGR.

Au début des années 1960, la vitesse commerciale des bus parisiens pendant l'heure de pointe du soir était tombée à 11 kilomètres à l'heure, contre 13,5 kilomètres à l'heure dix ans plus tôt. L'agglomération parisienne entrait en plein dans l'ère de l'automobile ! A l'époque, la RATP exploitait encore beaucoup de lignes avec des bus à plate-forme. Elle souhaitait néanmoins les remplacer par des voitures plus spacieuses et plus confortables... Mais les réticences étaient nombreuses. Les autobus continueraient-ils à se faufiler dans les rues étroites de la capitale sans provoquer d'inextricables bouchons ? Le doute régnait dans les esprits. Entre le gabarit des anciens Renault TN4H (2,35 m) et celui des Chausson APU (2,50 m), il n'y avait qu'une quinzaine de centimètres, mais cela devait suffire à immobiliser des bus pendant de longues minutes derrière une camionnette de livraison ou une voiture garée en double file.

A la demande de la Préfecture de police, la RATP définit entre 1962 et 1965 les grandes lignes d'un projet d'autobus à gabarit réduit, adapté aux petites rues de la capitale. La Régie envisageait alors de commander une centaine de voitures de ce type qui seraient affectées en priorité sur les lignes les plus tortueuses du réseau. Mais, l'étroitesse du marché fit renoncer de nombreux constructeurs. En février 1966, Berliet proposa néanmoins un modèle d'autobus à gabarit réduit, dit PGR, construit à partir d'un châssis de camion *Stradair*. En juillet 1966, la RATP passait commande de 100 autobus urbains de ce type, avec une promesse ferme de commandes supplémentaires afin d'équiper d'autres lignes. L'ensemble des besoins était évalué à 250 véhicules.

Le temps des PGR

La plupart des lignes concernées par la mise en service des autobus à gabarit réduit avaient un trafic assez faible, notamment aux heures creuses. La RATP désirait en outre réduire les coûts d'exploitation de son réseau d'autobus parisien, alors menacé de disparition. Les PGR furent donc, dès l'origine, conçus pour une exploitation à un seul agent. Extérieurement, ils ressemblaient aux autobus standards qui commençaient à circuler dans Paris. Les premiers PGR furent affectés en novembre 1968 sur la ligne 29 qui traversait



sait Les Halles et le Marais. Au fur et à mesure des livraisons, une trentaine de lignes furent équipées en PGR. En 1972, la RATP possédait 560 autobus à gabarit réduit.

Du *Stradair* d'origine, le PGR ne possédait plus grand chose, les ingénieurs de la Régie ayant fait transformer de nombreux organes jugés pas assez fiables ou mal adaptés à un autobus urbain. Malgré cela, les PGR ont connu de nombreux ennuis mécaniques, dès le début de leur carrière. Avec une suspension raide et un moteur bruyant engendrant de multiples variations, le PGR était loin d'offrir le même confort que l'autobus standard. De nombreux machinistes se plaignaient d'ailleurs de violents maux de dos causés par les trépidations du moteur. Beaucoup d'usagers critiquaient également la disposition des sièges qui les obligeait à se glisser entre les banquettes pour atteindre les places situées à côté des fenêtres.

L'arrivée des PGR permit néanmoins d'enrayer la dégradation des conditions

Paris au temps des PGR.





RATP-Carrier

Le temps d'une rencontre au dépôt de Clichy.

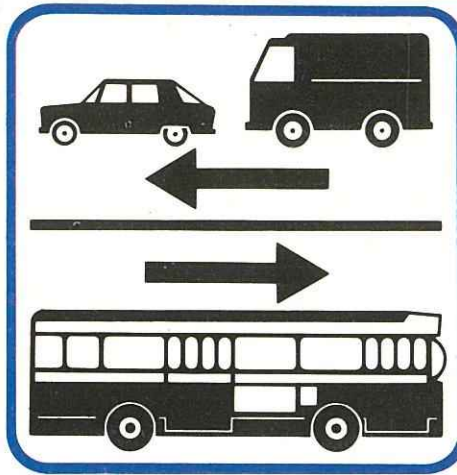
d'exploitation sur plusieurs lignes difficiles. Les temps de parcours se stabilisèrent et les accrochages matériels devinrent moins nombreux. En 1973, la direction du réseau routier estimait qu'il « était sage de disposer, avant même la réforme des PGR, d'un matériel présentant les mêmes caractéristiques d'exploitation ». Un appel d'offre de 1 000 autobus à gabarit réduit (AGR) fut lancé en 1974. Mais l'amélioration fut de courte durée ! La création de la carte orange, en juillet 1976, provoqua une brutale augmentation du trafic des bus parisiens. De nombreuses lignes craquèrent et les PGR affichèrent « complet » aux heures de pointe. Sur les lignes les plus chargées (type 63, 80, 95 ou 96), les PGR furent vite remplacés par des autobus standards. Ces lignes n'empruntant que quelques petites rues étroites, le retour aux autobus à gabarit normal améliora le confort des usagers, sans perturber gravement l'exploitation.

Des petits aux grands

Courant 1977, une réflexion sur l'avenir des autobus à gabarit réduit (AGR) débuta à la Régie. D'un côté, on tentait de dresser un nouveau bilan de l'expérience « PGR », de l'autre, on étudiait une nouvelle génération d'autobus destinés à remplacer les PGR qui commençaient à donner des signes de vieillissement prématuré. Les autobus à petit gabarit n'ayant finalement d'intérêt que sur des lignes sinueuses et pas trop chargées, le parc de PGR s'avérait pléthorique. Dans un premier temps, la RATP envisagea le renouvellement de 400 des 560 PGR puis, finalement, les besoins en AGR de seconde génération tombèrent à 250, 150, puis 100 véhicules. La plupart des constructeurs refusèrent alors d'engager des étu-



RATP



La signalétique des couloirs réservés avait emprunté au PGR sa silhouette caractéristique.

des pour satisfaire un marché en forme de peau de chagrin.

Au printemps 1980, une centaine de PGR restaient encore en service sur quatre lignes (29, 58, 66 et 70), mais l'idée des AGR était abandonnée. Le plan d'entreprise mentionnait d'ailleurs le remplacement des PGR par des autobus standards, sous réserve « que puissent être réalisés quelques aménagements de voirie nécessaires à leur passage dans les rues étroites et encombrées du centre de Paris ». Quelques mois plus tard, la RATP présentait à la Ville de Paris, aux Services de la voirie et à la Préfecture de police, les résultats d'une importante étude de circulation sur les modalités du « remplacement des PGR par des standards ». Les quatre dernières lignes équipées en PGR ayant des itinéraires très difficiles, la RATP proposait divers aménagements de voirie permettant aux bus standards de circuler dans des conditions acceptables. Grâce à une excellente collaboration entre tous les intervenants, ces propositions débouchèrent rapidement sur un catalogue de mesures concrètes (création de couloirs, mise en place de stationnements unilatéraux, modification des trottoirs pour permettre le virage des autobus et éviter les stationnements illicites, estimées à 1,3 million de francs. La RATP décida par ailleurs de dévier légèrement la ligne 66 dans le quartier des Batignolles, les voitures empruntant désormais la rue Boursault pour descendre vers l'Opéra. Les travaux de voirie commencèrent au premier trimestre 1982 et huit mois plus tard, les derniers PGR étaient retirés du service.

Un juste milieu

La disparition des PGR ne signifie pas pour autant que la Régie renonce aux petits autobus. L'utilisation de véhicules de 15 à 35 places permet d'assurer des dessertes de qualité là où le trafic et la topographie urbaine interdisent l'emploi d'autobus classiques de 70 places. Personne n' imagine des autobus standards se frayant un passage rue Lepic, pour atteindre le Sacré-Cœur ! L'emploi de minibus s'impose également dans le cas de desserte à la demande (transport des personnes à mobilité réduite, busphone...). Malheureusement, on ne dispose pas d'une gamme de petits véhicules de transport en commun, entre 15 et 30 places, conçus pour assurer un service d'autobus en zone urbaine. La plupart des minibus ou des autobus à gabarit réduit sont dérivés de véhicules utilitaires. Les organes de motorisation, les aménagements intérieurs, les accès ne sont pas toujours adaptés au service à effectuer et les défauts se révèlent vite en exploitation urbaine. Depuis deux ans, CBM, Renault Véhicules Industriels et Heuliez font toutefois

un effort commun pour promouvoir un véhicule à gabarit réduit qui soit un véritable autobus urbain. Quelques-uns de ces bus circulent sur des réseaux de province. Mais cela reste un véhicule fabriqué en petite série.

Malgré les dimensions de la région parisienne, les besoins réels de la RATP en véhicules de petites dimensions (minibus et éventuellement autobus à gabarit réduit) ne dépasseront jamais une centaine de voitures. Cumulés au plan national, les besoins des divers réseaux de transports urbains n'atteindront pas trois à quatre cents voitures. Étudier un vrai prototype, comme pour le SC 10 ou le bus futur, puis lancer une fabrication en série entraînerait des dépenses considérables. Finalement, la construction d'un petit autobus urbain reviendrait aussi cher que celle des autobus standards classiques.

L'utilisation de petits véhicules de transport repose donc sur un juste équilibre entre les avantages de desserte et d'exploitation, et les inconvénients d'entretien et de gestion du parc de matériel. La concertation avec les services de la Voirie parisienne et de la Police a permis d'étendre le domaine d'action des autobus standards. D'autres mesures permettront bientôt de résoudre les derniers problèmes en suspens dans le quartier de la rue Dauphine et de la rue Guénégaud. Mais quels que soient les aménagements réalisés, l'utilisation de minibus reste indispensable pour compléter le maillage du réseau et satisfaire la demande de certaines catégories d'usagers.

Caractéristiques de l'autobus Berliet « PGR »



- Longueur : 9 mètres
- largeur : 2,35 mètres
- places offertes : assis 28
debout 17
- poids maximal en charge : 11 600 kg
- rayon de giration : 9,25 mètres
- moteur Berliet M 420/30,
4 cylindres, 5 881 cm³,
puissance nominale 125 ch,
refroidissement à eau ;
- suspension mixte ressort
et soufflets pneumatiques,
sauf sur les voitures 2883 à 2902
qui avaient une suspension
pneumatique intégrale à l'arrière.

BIENTÔT LE MÉTRO À BOBIGNY-PRÉFECTURE

Les travaux, débutés en 1981, se poursuivent pour réaliser le prolongement de la ligne 5 de la station « Église de Pantin » à « Bobigny-Préfecture ». Ce prolongement, qui devrait être mis en service dans son intégralité à la fin de l'année 1984, comporte une station intermédiaire « Carrefour des Limites ».

3 km de prolongement...

Plus précisément, c'est sur 3 034 mètres que se développe le prolongement depuis l'extrémité des ouvrages de garage du terminus actuel « Église de Pantin » jusqu'à celle de l'arrière-gare de « Bobigny-Préfecture ». Le tracé est établi en tunnel à deux voies depuis l'origine jusqu'au-delà du franchissement du canal de l'Ourcq situé peu après la station « Carrefour des Limites ». Il se développe ensuite en surface sur plus d'un kilomètre longeant la berge nord du canal et parallèle à

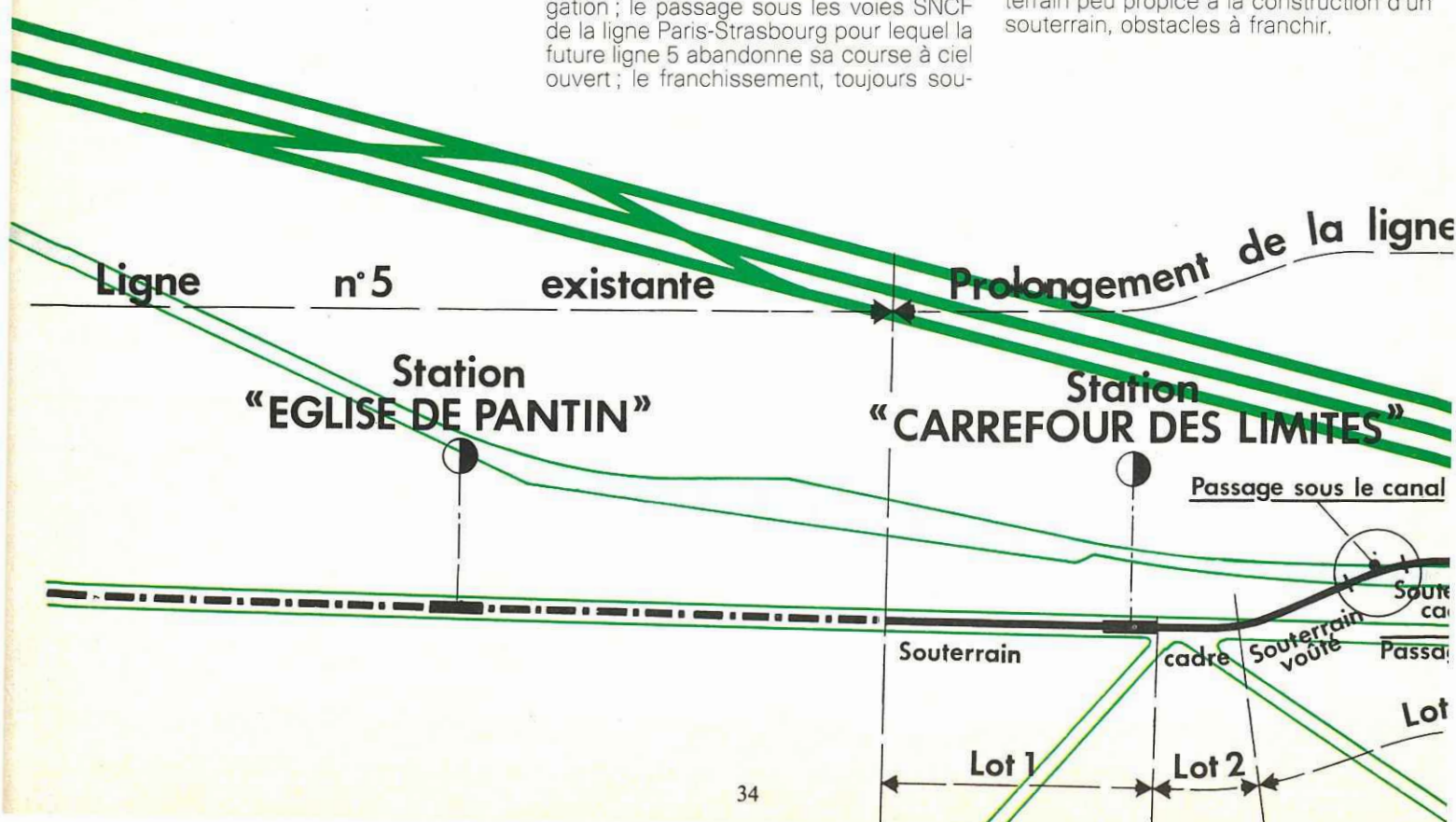
la RN 3. Puis, il s'infléchit vers le nord pour disparaître en souterrain dans le quartier de la préfecture à Bobigny. Le prolongement traverse les communes de Pantin et de Bobigny tandis que la station « Carrefour des Limites » est située à proximité de la commune de Romainville.

... et quelques difficultés particulières

Comme tout prolongement, celui-ci n'est pas sans poser certains problèmes à la direction des travaux neufs. Le franchissement du canal de l'Ourcq, en cours actuellement, tout en maintenant la navigation ; le passage sous les voies SNCF de la ligne Paris-Strasbourg pour lequel la future ligne 5 abandonne sa course à ciel ouvert ; le franchissement, toujours sou-

terrain, de la ligne SNCF de grande ceinture complémentaire, à proximité de la station « Bobigny-Préfecture » sont autant de points délicats.

Pour tenir compte de ces difficultés techniques et les répartir afin que le prolongement de la ligne 5 à « Bobigny-Préfecture » soit réalisé dans les délais prévus, les travaux ont été divisés en 9 « lots » de génie civil. Un peu moins de deux ans avant la mise en service du prolongement, les stades d'avancement des travaux diffèrent suivant les lots et sont fonction des difficultés rencontrées : tissu urbain dense pour certaines parties du prolongement, terrain peu propice à la construction d'un souterrain, obstacles à franchir.



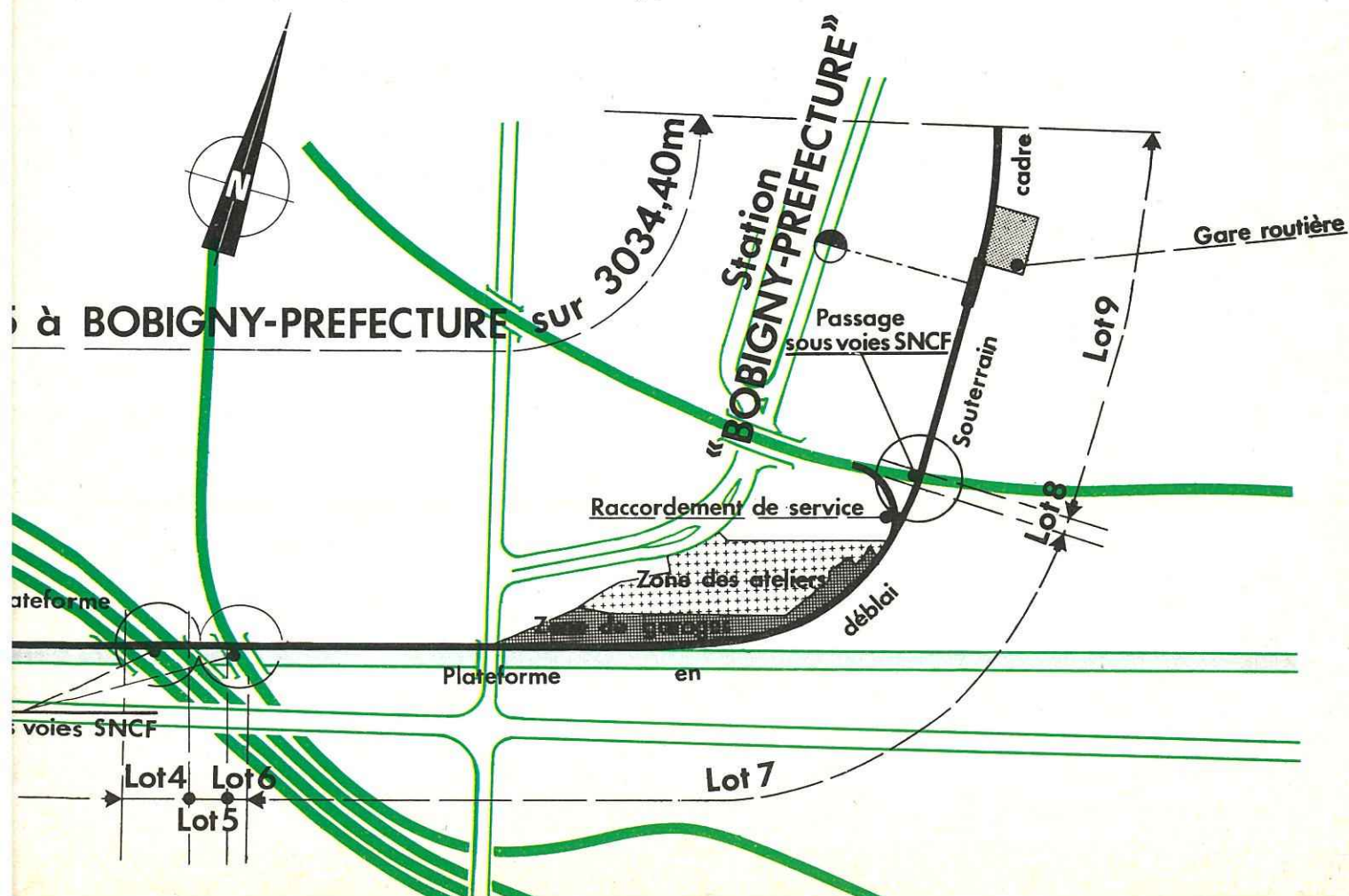


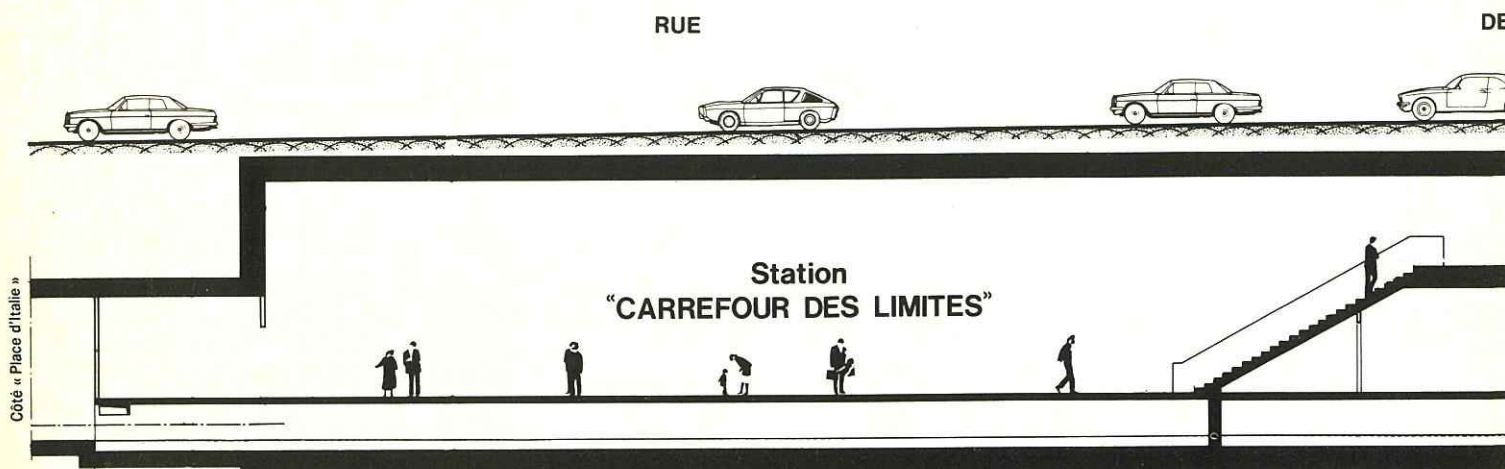
Le prolongement longeant le canal de l'Ourcq : au premier plan, le franchissement du canal puis celui des voies SNCF de Paris-Est. À l'arrière-plan, l'emplacement des futurs ateliers de Bobigny.

Le point sur les travaux

Les travaux de gros œuvre sont déjà bien avancés sur l'ensemble du prolongement tandis que l'installation des équipements et des aménagements divers ne débutera qu'au mois de juin 1983. C'est pourquoi l'état d'avancement ne concernera, en règle générale, que le gros œuvre.

Sur la première partie du prolongement comprenant la station « Carrefour des Limites », les travaux de gros œuvre sont entièrement terminés. La station fait aussi, en quelque sorte, exception à la règle puisque les aménagements et la pose des équipements sont en cours. Les travaux ont été exécutés à ciel ouvert suivant le principe des parois berlinoises : on fait un forage, on y met des poteaux métalliques que l'on scelle, puis progressivement on creuse la tranchée en blindant entre ces poteaux et en la soutenant par des poutres métalliques appelées butons.





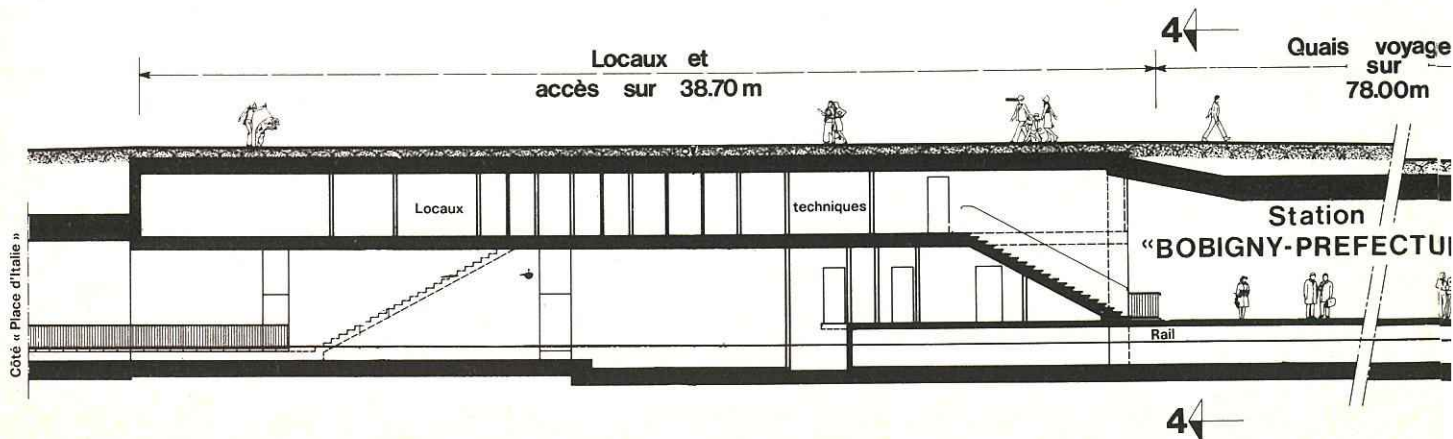
En suivant le tracé de la ligne, à la sortie de la station « Carrefour des Limites », un important carrefour est à franchir. Ce sera chose faite à la fin du mois de juin. Là aussi, l'ouvrage spécial d'après station est réalisé à ciel ouvert par méthode berlinoise, tandis que le tunnel courant ensuite sous la RN 3 est exécuté en souterrain.

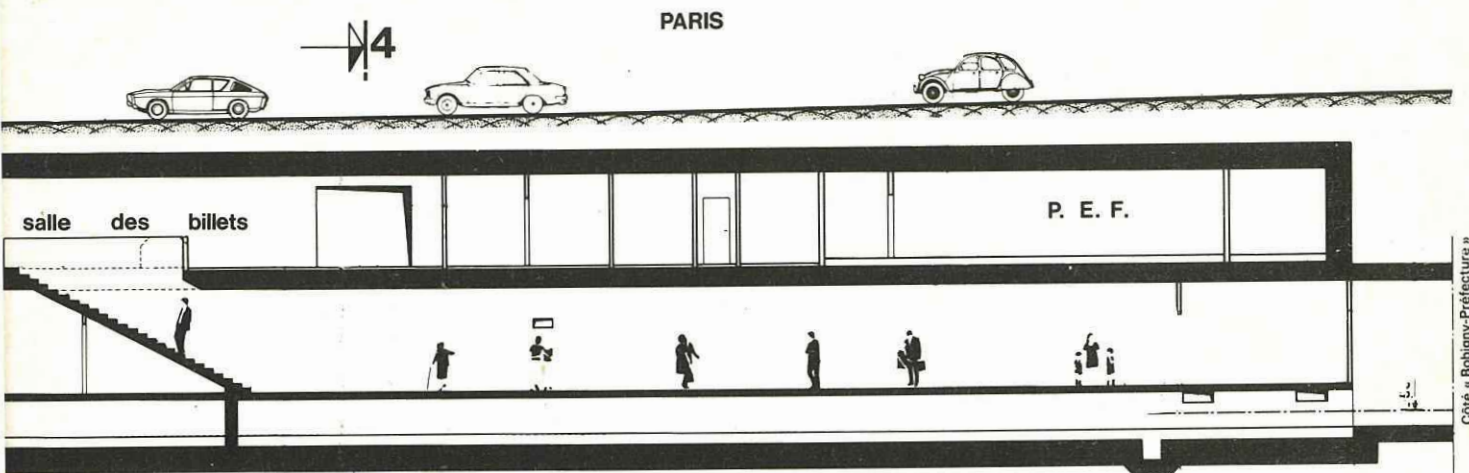
Puis, la ligne quitte la nationale pour passer sous les habitations longeant le canal et traverser, point ô combien délicat, celui-ci. Les travaux, effectués pour l'instant au tiers, sont ici exécutés en plein air, à l'abri d'un batardeau installé sur une moitié du canal afin de préserver la navigation. De l'autre côté de la berge, c'est-à-dire sur la rive nord, les travaux se poursuivent à ciel ouvert toujours mais selon la méthode dite des « parois moulées » : on creuse deux tranchées que l'on stabilise avec de la « boue » (bentonite mélangée avec de l'eau), elle est ensuite chassée par le béton que l'on coule dans cette excavation puis on la réutilise à un autre endroit et ainsi de suite.

Vient ensuite un autre point délicat : le franchissement des voies SNCF de la ligne Paris-Strasbourg. Les travaux, qui viennent de débuter, sont réalisés par la SNCF/Région Est et seront terminés à la fin du mois de septembre 1983.



Les travaux de prolongement de la ligne 5 à Bobigny.





Le prolongement poursuit son chemin à l'air libre. Les travaux de gros œuvre, qui seront terminés en juillet 1983, en sont actuellement à 25 % de leur avancement. Les travaux de terrassement et de traitement de la plate-forme sont terminés tandis que ceux concernant le réseau d'assainissement, c'est-à-dire l'évacuation des eaux, sont en cours. Puis, la plate-forme s'élargit pour permettre l'implantation d'un faisceau de garage avec des aires de nettoyage et de finition. La construction des bâtiments (machines à laver, locaux de personnel et techniques) débutera au milieu de cette année.

C'est ensuite au tour des voies SNCF de grande ceinture complémentaire d'être franchies en souterrain. C'est la SNCF/Région Nord qui a la charge de ce travail débuté à la mi-novembre et qui est actuellement à 25 % environ de son avancement. Les travaux de gros œuvre devraient être terminés à la mi-avril.

Ce passage sous les voies SNCF comporte en fait 2 niveaux ; la Direction départementale de l'équipement, saisissant l'opportunité du prolongement, a demandé la réalisation d'un passage piétons souterrain reliant la rue du Chemin-Vert au parc de la Bergère. Au niveau inférieur, le tunnel RATP comporte 3 voies, et ce jusqu'à la station « Bobigny-Préfecture ».

Un prolongement et deux stations

La première, « Carrefour des Limites », est située sous la nationale 3. Elle comporte un quai en îlot de 5 m de largeur dans sa partie centrale. La salle de billets, en mezzanine au-dessus des voies, est reliée à la voirie par un accès desservant le nord de la RN 3. Un accès au sud, équipé d'un escalier mécanique, sera réalisé lors de la création d'un passage souterrain routier. Une issue de secours est prévue à l'ouest de la station.

Bobigny était la seule préfecture de la petite couronne à ne pas bénéficier d'une desserte ferroviaire. Ce sera chose faite puisque la future station est implantée entre la préfecture, le centre commercial, la trésorerie générale et l'hôtel des postes. Longue de 78 m, large de 16,15 m, la station comporte un quai en îlot de 5 m de largeur (quai départ) et un quai latéral de 3 m de largeur (quai arrivée). Deux accès relient la station à la voirie :

– l'accès nord, qui dessert plus particulièrement la gare routière, comporte un escalier mécanique reliant les quais à la salle de billets. Il est relié à la voirie locale à l'ouest, par une trémie en bordure de la rue Pablo

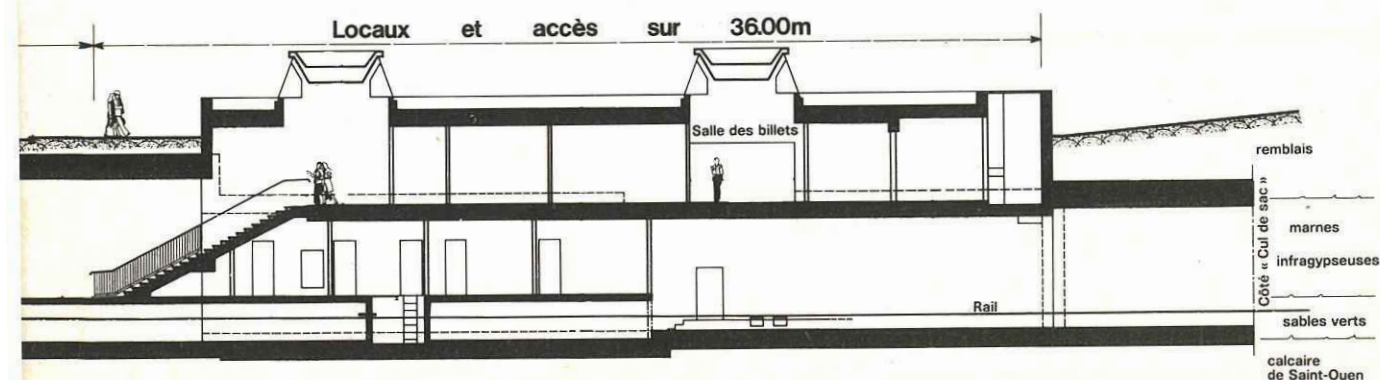
Picasso. Un parking de 350 places environ est prévu sous la gare routière.

– au sud de la station, une dalle intermédiaire reçoit des locaux techniques et abrite le personnel de la ligne. L'accès sud est en liaison directe, par un escalier mécanique, avec le parvis de la préfecture.

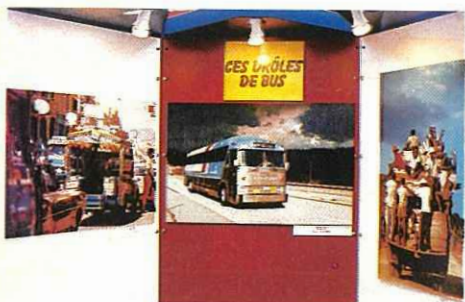
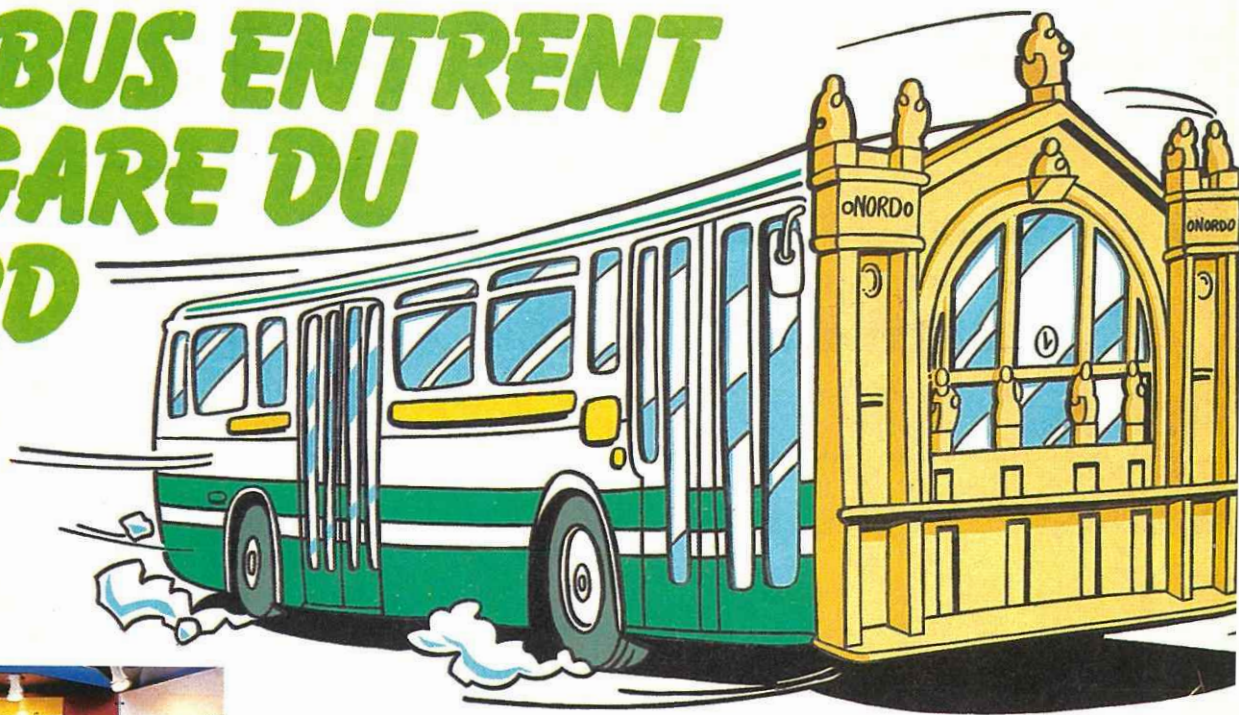
Les travaux de gros œuvre de la station devraient s'achever en octobre 1983. Il restera alors un peu plus d'un an pour son aménagement.

Ceci est également vrai pour l'ensemble du prolongement, exception faite de la station « Carrefour des Limites ». La pose des premiers équipements débutera en juin 1983, celle des voies s'effectuera entre juillet 1983 et mai 1984, tandis que les équipements électriques en ligne seront installés à partir du mois d'avril 1984, juste après la pose des voies principales.

Dans moins de deux ans, les premières rames de métro circuleront sur la ligne 5, entre « Église de Pantin » et « Bobigny-Préfecture », à la grande satisfaction des usagers des environs. Rappelons qu'à l'horizon 1985, un trafic de 5 600 voyageurs est attendu à l'heure de pointe du soir, dans le sens Paris-Bobigny, sur l'ensemble du prolongement.



LES BUS ENTRENT EN GARE DU NORD



Depuis le lundi 10 janvier au petit matin, le terminal autobus de la gare du Nord est en service. Quelques heures plus tard, Michel Giraud, Claude Quin, André Chadeau et Guy Braibant inauguraient officiellement les installations.

Dès le premier jour, le nouveau terminal bus a connu une intense animation. De grands calicots peints avaient été dressés dans toute la gare du Nord afin d'indiquer aux banlieusards l'emplacement de leurs autobus. Un marquage au sol avec de grandes flèches BUS vertes et jaunes complétait le guidage. Des dépliants d'information avaient été placés dans les bus et dans les gares de la banlieue nord dès les premiers jours de janvier. Enfin, des plans de situation des nouveaux terminus furent affichés dans les abris-bus abandonnés.

Jusqu'à la fin janvier, le nouveau terminal bus fut le cadre de deux expositions où l'insolite côtoyait l'humour. La première exposition rassemblait une série de 25 dessins humoristiques, réalisés sur le thème « Les bus entrent en gare du Nord ». La seconde exposition conviait les voyageurs à un voyage insolite à bord de « drôles de bus ». Des autobus décorés des Philippines aux autocars rutilants des cités américaines, une quarantaine de photos présentaient des images du bus dans la ville, aux quatre coins du monde et de la France. Un agréable dépaysement qui faisait oublier pendant quelques instants la grisaille de l'hiver parisien.





Athlétisme

Malgré des conditions climatiques difficiles, 30 crossmen ont participé le 18 décembre au traditionnel cross du Figaro. Gilbert Bessières a réalisé dans le cross des As une brillante performance en se classant 4^e, tandis que l'équipe obtenait la 6^e place grâce à G. Bessières, mais grâce également à Bouiller 33^e, Guillaume 81^e, Ray 83^e et Adrouche 93^e. Les vétérans, toujours invaincus depuis l'année dernière, sont vainqueurs par équipes avec Vigne 9^e, Jandie 11^e, Héreau 14^e, Jallet 18^e, Bouffara 37^e, Hélié 39^e et Pierre 51^e. Zamy se classe 10^e chez les vétérans II. En seniors première catégorie, Poulain obtient la 54^e place, tandis que Marie-Laurence Michel se place 77^e de la course des seniors dames.



Cyclotourisme

La saison des cyclo-cross a débuté le 7 novembre par l'organisation du prix Roudot à Clamart qui a obtenu un grand succès grâce à la présence de très nombreux concurrents.

A noter la bonne performance des deux cadets du club, Éric Jamet (4^e) et Thierry Guilmar (5^e). Le 14 mars au challenge de Brévanes, André Gibon remporte l'épreuve des vétérans.



Handball

A la fin du mois de novembre, l'équipe 1^{re} qui évolue en excellence régionale partage la 1^{re} place avec Puteaux grâce à 4 succès, 1 match nul et 1 défaite seulement. La montée en division nationale est en vue.



Tir à l'arc

A Créteil, le 14 novembre, sur les onze tireurs engagés, cinq d'entre eux se sont qualifiés pour les championnats de ligne qui auront lieu le 12 février à Meaux : Ogier, Staub, Chauchet chez les seniors ; Olivier Gortier en cadets et David Cividin en benjamins.



Hockey sur gazon

L'équipe 1^{re} seniors hommes parvient à la trêve de Noël en 2^e position de sa poule dans son championnat national. A noter par ailleurs la sélection du junior Morillon en équipe de France.



Lutte

Le 6 novembre, aux Championnats d'Ile-de-France 2^e série, il faut souligner les performances de Luc Casi 2^e, de Porsa 3^e dans la catégorie des 68 kg en lutte libre, de Parvaresh 1^{er} et de Xiberras 3^e dans la catégorie des 74 kg de lutte gréco-romaine et de Rigolet 1^{er} en 90 kg de gréco-romaine. Par équipes, l'USMT sort vainqueur de cette épreuve.

Victoire également de l'USMT devant 20 clubs dans le traditionnel challenge Bouazzat de lutte gréco-romaine qui est réservé aux seniors de 1^{re} série. Individuellement, Kizimark (62 kg), s'est fait particulièrement remarquer par sa performance.



Football

De nombreux équipiers devant s'intégrer aux anciens, il a fallu plusieurs semaines pour que l'équipe 1^{re} trouve la cohésion qui lui faisait défaut en début de saison. Elle y est désormais parvenue et effectue une remontée dans le classement qui lui permet d'occuper fin décembre la 7^e place à 6 points de l'équipe leader.



Rugby

Comme au football, l'équipe 1^{re} a débuté fort timidement la saison 82-83 et effectue actuellement une brillante série de bons résultats et parvient ainsi à la 3^e place de sa poule de championnat de France de 2^e division (avec un match de retard). Avec son niveau de jeu actuel, la qualification pour la phase finale peut être envisagée avec optimisme.

Le conseil d'administration et le comité directeur de l'USMT présentent à tous les sportifs, dirigeants et entraîneurs, leurs meilleurs vœux pour la nouvelle année et leur souhaitent de nombreux succès sportifs.

La nouvelle salle Pantin-Courtois

Le 15 décembre dernier, en présence de M. Marcq, directeur général adjoint, représentant le directeur général, de nombreux invités, parmi lesquels nous pouvions reconnaître des directeurs et chefs de service de la Régie, des représentants du Comité d'entreprise, du Conseil d'administration, du Comité directeur et des présidents des sections du club, l'U.S.M.T. a inauguré officiellement les nouvelles installations de Pantin-Courtois. Ces nouvelles installations, très accessibles, situées à quelques mètres du métro Église de Pantin, comprennent une salle d'entraînement, des vestiaires, des sanitaires et des locaux annexes destinés aux sections lutte et gymnastique. A l'occasion de cette sympathique manifestation, une démonstration de lutte et de gymnastique a été particulièrement appréciée de l'assistance.

L'ouverture de cette salle permettra, au cours de l'année 83, à d'autres disciplines, comme l'escrime et le tennis de table, d'évoluer dans de meilleures conditions dans les salles des rues Netter et Pascal.



