

# ENTRE LES LIGNES

Sécurité,  
l'affaire de tous



—3—

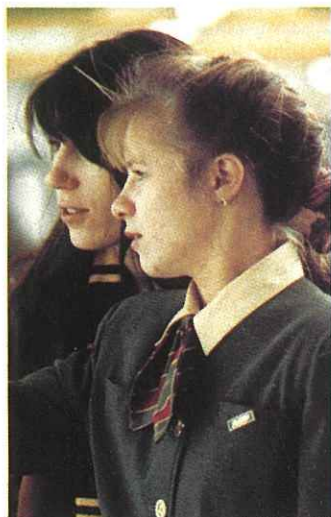
## DES TRAMS POUR REVER



Trams et funiculaires font partie de la culture de Lisbonne. Une tradition qui doit évoluer pour survivre.

—6—

## DERNIERES RETOUCHES



Après avoir porté la nouvelle tenue, les agents font part de leurs remarques.

—8—

## LE RAINCY POUR MEMOIRE



Alain, machiniste à Pavillons, a présenté un mémoire de maîtrise sur le dépôt du Raincy.

—10—

## QUAND LE BATIMENT VA...



Le centre d'Aubervilliers dispose d'une Gestion technique du bâtiment. Explications.

—12—

## SECURITE, L'AFFAIRE DE TOUS



La lutte contre l'insécurité s'installe au quotidien. Premiers bilans.

—24—

## REFLEX

Le portfolio de la RATP.

—25—

## L'ACTUALITE



Table ronde sur la continuité du service public.

# LISBONNE DES TRAMS POUR REVER



3



Depuis  
le XIX<sup>e</sup> siècle, trams  
et funiculaires  
font partie de  
la culture lisboète.  
Une tradition  
qui doit évoluer  
pour survivre.

CARRIS



L'« elevadore vertical » de Santa Justa.

« Lisbonne est ville labyrinthe dont le fil d'Ariane serait le tramway. Mais attention, le tram ne conduit pas toujours à une destination. Il permet avant tout de voyager, c'est-à-dire de se sentir bien, de rêver. Et le rêve n'est jamais très loin des saudades (1) si terriblement lisboète. » C'est ainsi que José Gil, écrivain portugais, définit ce mode de transport qui fait culturellement intégralement partie de la ville. On ne peut imaginer Lisbonne sans ces voitures électriques bariolées où l'on devine encore le jaune original, et qui circulent dans les rues étroites, à l'assaut des vieux quartiers. Comme Rome, Lisbonne s'est construite sur sept collines, chacune parcourue par un enchevêtrement de ruelles, d'escaliers ou d'impasses d'autant moins pratiques que le pavage des voies avec de petits cailloux arrondis rend la marche à pied périlleuse. C'est pourquoi, avec l'invention de l'électricité, au début du siècle, le premier des services rendus pour le transport public a été de doter certaines de ces collines de funiculaires (*elevadores* en portugais) dont le passage rythme la vie des quartiers. Ils subsistent encore pour remonter trois rues particulièrement raides : Bica, Gloria et Lavra. Depuis leur mise en service — le plus ancien, Lavra, a été inauguré en 1884, puis Gloria en 1885 et enfin Bica en 1892 — ces *elevadores* n'ont subi aucune transformation, et, chaque année, ils continuent à transporter

près de 5 millions de voyageurs. Et depuis tout ce temps, frôlant les murs, ils continuent d'interrompre régulièrement la conversation qui s'est engagée de part et d'autre de la rue. Autre particularité des transports publics de Lisbonne, l'*elevadore vertical* (ascenseur) de Santa Justa, qui, du centre de la ville historique, conduit 45 mètres plus haut, place des Carmes, reliant ainsi deux parties de la ville. La Carris, qui gère les transports en surface de Lisbonne, est sans doute la seule entreprise qui possède un tel ascenseur dans son patrimoine. Quant aux tramways, certains datent du début du siècle, et n'ont subi, eux aussi, aucune transformation, si ce n'est des portes qui se ferment automatiquement et qui empêchent aujourd'hui les plus téméraires d'attraper les voitures au vol. Malgré les quelque 65 millions de passagers qu'ils transportent chaque année, les tramways et les funiculaires ne sont pas rentables. Pour José Manuel de Sa Guimas, administrateur (directeur général) de la Companhia Carris de Ferro de Lisboa, « des raisons historiques et culturelles nous font garder le système actuel bien que nous en connaissions les coûts. Le budget consacré aux tramways et aux funiculaires est élevé, et en l'absence d'aide spécifique pour maintenir le réseau en état,

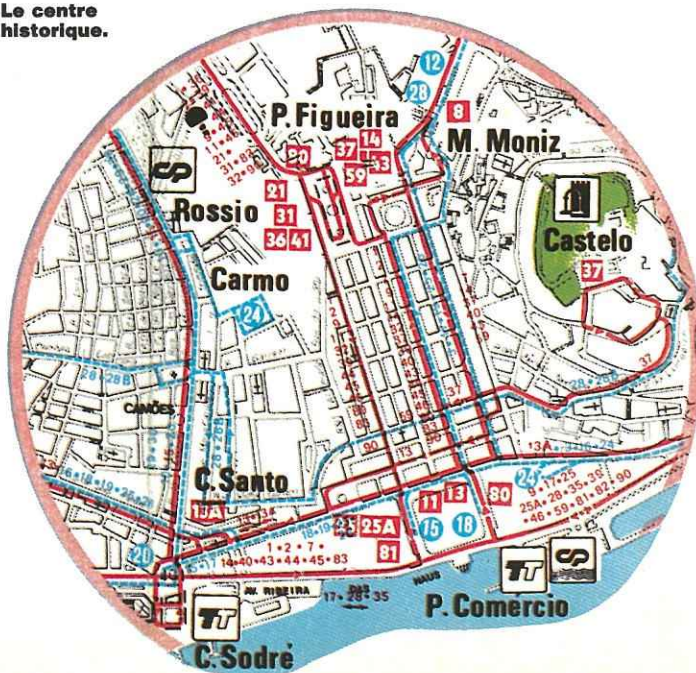


Tramway : un réseau de 83 km à travers la ville.

nous sommes conduits à rationaliser l'exploitation du réseau des tramways. Nous avons en projet de transformer l'une des lignes, située au bord du Tage, en une ligne en site propre exploitée avec un matériel moderne et performant. Nous allons aussi réduire le nombre des lignes en exploitation (actuellement 14) et introduire des minibus là où c'est possible ». Cette politique rentre dans un vaste programme de ratio-

nalisation de l'exploitation des moyens de transports en surface. Priorité est donnée à l'exploitation, avec des objectifs d'amélioration de la régularité de l'offre, mais aussi des moyens nouveaux (aide à l'exploitation, système d'information aux voyageurs à l'intérieur des véhicules, mise en place d'un système de coordination des feux rouges — inspiré du système Gertrude en service à Bordeaux —, programme de modernisation du parc des autobus avec la généralisation de la climatisation, etc.). Entreprise très centralisée dans son fonctionnement, la Carris n'en a pas moins décentralisé, au niveau local, le petit entretien du matériel sous la responsabilité des exploitants des lignes. Enfin l'informatisation des tâches d'administration et la sous-traitance de certaines fonctions, comme la surveillance des installations ou le nettoyage des véhicules, a permis de dégager du personnel et de proposer à ceux qui le souhaitent une formation d'exploitant. Les objectifs de la Carris ? Offrir un service de qualité à un coût supportable par l'entreprise. « Pour cela, dit José Manuel de Sa Guimas, il faut progressivement passer d'un mode de fonc-

Le centre historique.



## Les transports de Lisbonne en chiffres

La population de Lisbonne compte 900 000 personnes environ, 2,8 millions avec la région.

Deux sociétés publiques gèrent les transports en commun :

**Carris** (Companhia Carris de Ferro de Lisboa) gère les transports de surface, autobus, tramways, funiculaires et ascenseur.

Nombre de salariés : 5 920 dont 2 215 machinistes  
486 conducteurs de tram  
693 administratifs  
844 maintenance

### **Autobus**

Trafic : 408,7 millions de passagers (1990)

Km parcourus : 45,7 millions

Longueur du réseau : 570 km dont 21,5 km de voies prioritaires

Nombre de lignes : 90

Prix du billet unitaire : 135 escudos = 5,4 FF ; valable pour un seul voyage dans le centre de Lisbonne

Nombre de véhicules disponibles : 811

Vitesse commerciale : 13,5 km/h

### **Tramway**

Nombre de passagers : 60,4 millions (1990)

Km parcourus : 7,1 km

Longueur du réseau : 83 km dont 10,8 km de voies prioritaires

Nombre de lignes : 14

Nombre d'arrêts : 903

Nombre de véhicules : 148

### **Funiculaires**

Trafic : 5,6 millions (1990)

Prix du billet unitaire : 30 escudos = 1,20 FF

### **Metropolitano de Lisboa**

Nombre de salariés : 1 660



Trafic : 139,5 millions

Nombre de lignes : 3

Nombre de stations : 24

Longueur du réseau : 16 km

Nombre de véhicules : 136

Prix du billet unitaire : 50 escudos = 2 FF ; valable pour un voyage

Il existe pour les deux sociétés de transports un système d'abonnement unique valable sur les deux réseaux.

tionnement administratif à une gestion commerciale d'un service public. »

Il existe à Lisbonne un Métro exploité par une société publique, *Metropolitano de Lisboa* — ML —, indépendante de la Carris même si les deux sociétés ont le même « patron » : l'Etat-actionnaire. La ligne est unique. Longue de 15,7 kilomètres, elle se présente comme une sorte d'hampe dont l'une des extrémités serait prolongée par

deux branches. Ouverte au trafic en 1959, elle a connu une augmentation constante du nombre des voyageurs, mais ne représente qu'un tiers environ des capacités offertes par le réseau de surface.

Il est vrai que la multimodalité n'a pas été prise parfaitement en compte, puisque, au sud, la ligne n'atteint pas le port fluvial et la place du Commerce, principal point de départ des liaisons de surface. L'Etat vient de donner son accord pour une extension du réseau souterrain de 3 kilomètres dès la fin de l'année 1992, puis 4 kilomètres de lignes nouvelles vers les quartiers suburbains de la capitale portugaise. Autre priorité : les liaisons avec les gares de chemins de fer (CP) qui drainent l'essentiel du trafic des quartiers périphériques. Des couloirs de correspondance avec les principales gares seront prochainement équipés de trottoirs roulants afin de favoriser l'intégration du métro au système de transport.

Si la concertation fonctionne en permanence entre Carris et ML, l'attribution par l'Etat des indemnités compensatoires donnent lieu chaque année à une vive concurrence entre les deux modes de transport (auxquels il convient d'ajouter



Bus : ils sont 811 à sillonner la capitale portugaise.

la Compagnie de navigation Transtejo, nationalisée en 1975, et qui gère le trafic entre les deux rives du Tage). Actuellement, Carris reste le mode de transport le plus utilisé (2). Mais son budget d'exploitation est déficitaire, et l'Etat ne couvre pas la totalité des dettes. Cette année, la part de l'Etat a été réduite de 20 %. En tenant compte d'une inflation supérieure à 10 %, Carris doit donc réaliser cette année 10 % d'économie. Les solutions existent, et SOFRE-TU est pour les Portugais un partenaire précieux. « Il faudrait, affirme José Manuel de Sa Guimas, que les transports

publics soient plus attractifs tant en qualité qu'en régularité et en confort. Il faudrait aussi que les conditions de circulation à Lisbonne s'améliorent : il y a actuellement trop de voitures au centre-ville et trop peu de voies réservées aux bus. Et obtenir une politique volontariste contre la voiture individuelle aurait ici l'effet d'un tremblement de terre. » Mais il est vrai qu'à Lisbonne, les tremblements de terre, on a l'habitude... ■

**Yves-Bernard Fogel**

1. Les saudades sont, pour les Portugais, ce qu'est le spleen pour les Anglais...

2. Voir encadré.



Métro : une seule ligne.

# DERNIERES RETOUCHES

2

Après avoir expérimenté la tenue sur le terrain, les agents ont pu faire part de leurs remarques. De la haute couture au prêt-à-porter.

« Elle est moins triste », « plus diversifiée », « plus élégante », « elle est à la mode », « dans l'ensemble, elle plaît ». Ces appréciations ressortent de l'enquête effectuée auprès des agents qui portent la nouvelle tenue depuis le mois de juillet 1991, sur le Nouveau service en station — secteur Nord de la ligne 4 et ligne 11 —, et depuis l'automne 1991 par les agents du centre Bus de Créteil et de la gare RER de Châtelet-les-Halles. La démarche participative adoptée par le département Commercial pour la définition d'une nouvelle tenue des agents d'exploitation prévoyait, au cours de sa deuxième phase (voir *ELL* juin 1991), de faire porter les vêtements par les agents puis de recueillir leur avis. A la fin de l'année 1991, des réunions, regroupant des agents des différents métiers d'exploitation, et des entretiens individuels ont permis de connaître les principales réactions sur la tenue et de dégager des informations pour la mise au point des questions de l'enquête. En janvier dernier, le questionnaire portant sur les qualités fonctionnelles, les tissus, l'entretien, le confort des pièces du vêtement par rapport au métier exercé..., est envoyé au domicile de chacun des 883 agents ayant porté la tenue. Il obtient un bon taux de réponse, de 56 %. « L'enquête va permettre de faire évoluer la tenue en modifiant les vêtements ou en repensant la panoplie, précise Marie-Claire Battini (CML - Espace de transport). Il ne pouvait être question de réaliser immédiatement l'ensemble des modifications souhaitées, mais tout a été mis en œuvre pour trouver les meilleurs compromis afin de satisfaire le plus rapidement possible les attentes

du plus grand nombre des agents. » Le choix offert par la nouvelle tenue est, d'après l'enquête, très apprécié, surtout par les femmes, même si certains souhaiteraient une plus grande diversité encore. Appréciée également, la tenue féminine des agents des stations et des gares, particulièrement la veste courte jugée très seyante.

## Des poches en plus, SVP !

Au hit-parade des pièces du vêtement, le pantalon à pinces arrive en tête avec un score de 7,5 sur 10, comme la cravate. Ils sont suivis de très près par la tenue féminine, jupe droite (6,7), le spencer (6,5), la veste droite (6) et le nœud lavallière (6). Bon point aussi pour les chemises hommes, même si leur composition (85 % coton) devra être modifiée par le couturier Guy Laroche pour permettre, à la demande des agents, un entretien plus facile. Enfin, une nouveauté, la ceinture de toile et de cuir remporte tous les suffrages. Au chapitre des critiques, la parka n'est pas assez chaude selon la majorité des agents. Chez Guy Laroche, on retravaille donc sur un meilleur système de fermeture et une nouvelle doublure. Le tissu des tenues paraît également trop léger. Le couturier étudie donc une autre qualité tout en étant attentif à conserver au vêtement confort, aisance et légèreté qui ont fait l'unanimité. Copie à revoir également pour certains accessoires et petites pièces : les boutons

sont redessinés, les poches dont le nombre est jugé insuffisant, et pour lesquelles de nouveaux emplacements sont recherchés, les finitions des vêtements sont revues (coutures plus solides, tissu des doublures changé). A reprendre aussi le chemisier féminin : on aime sa coupe même si elle paraît trop « couture », mais le boutonnage avec patte est jugé peu pratique. Si l'imperméable est abandonné pour l'instant, en revanche, un modèle de pull est à l'étude ainsi qu'une sacoche et un couvre-chef réclamé par certains. Un seul vêtement a été rejeté par l'ensemble des agents : la veste à soufflet des machinistes. Ils se verront donc dotés du modèle de veste des agents de station et de gares qui a remporté un franc succès, avec une légère adaptation pour faciliter la conduite (veste avec fente). Ou, s'ils le préfèrent, ils choisiront le blouson en cours de création. Les femmes seront dotées des deux modèles de veste de leurs collègues des stations du métro et des gares RER. Les conducteurs n'ayant été séduits ni par la tenue proposée ni par le tissu en bachette, recevront la même tenue que les machinistes. La plupart des modifications — qui prennent en compte les souhaits des agents — réalisées, la tenue définitive verra le jour à l'occasion de la mise en service du tramway Saint-Denis - Bobigny, en juillet prochain. Avec en dernière touche la création d'un badge amovible, signe de reconnaissance indispensable, la tenue bronze et safran contribuera, de l'avis des agents, à donner une meilleure image de l'entreprise et facilitera les contacts avec les voyageurs. ■

**Simone Feignier**

MARGUERITE/COM-AV



MARGUERITE/COM-AV



ARDAILLON/COM-AV



MARGUERITE/COM-AV



ARDAILLON/COM-AV



## L'avis des voyageurs

Les agents se sont exprimés sur la tenue qu'ils allaient désormais porter, mais les voyageurs qui les côtoient quotidiennement ont aussi leur mot à dire ! Une enquête qualitative a été réalisée en février 1992 par le département Commercial (Marketing) au moyen de réunions et d'entretiens individuels auxquels ont participé une quarantaine de personnes. Les voyageurs ont remarqué et identifié, de façon positive, la nouvelle tenue. Elle est pour eux d'une véritable innovation, elle est proche du costume de ville et seyante. Sa couleur, sa coupe, en font une tenue élégante, confortable, jeune et de bon goût, qui allie modernité et classicisme. La griffe d'un grand couturier a été facilement reconnue.

Ont été particulièrement remarqués le spencer, pour son élégance, la parka et la tenue masculine des agents de stations et de gares pour son caractère raffiné et avenant. Des regrets et des souhaits : les couleurs auraient pu être choisies dans des tons plus gais, plus intenses, avec de plus jolis boutons ; la gamme d'accessoires pourrait être plus étendue, et surtout, il faudrait penser aux chaussures, complément important de toute tenue... Si cette dernière souffre de l'absence de marque de reconnaissance précise, en revanche les voyageurs ont bien identifié la fonction de responsabilité des agents de maîtrise à travers la veste croisée. « Les agents sont moins sévères », « c'est agréable, on dirait des hôtes », « ils sont smart » : mais les voyageurs ne voient pas seulement un nouveau vêtement : la tenue participe à l'identité de l'entreprise et implique de nouvelles relations agents-voyageurs fondées sur un respect mutuel.

✕ Le pantalon à pinces, le spencer, la jupe droite, la ceinture toile et cuir, le confort et l'aisance des vêtements. ✕ Les poches en nombre insuffisant, la parka pas assez chaude. ✕ Les boutons, les finitions, les doublures. ✕ La veste des machinistes, l'imperméable, la tenue des conducteurs.

# LE RAINCY POUR MEMOIRE

**P**arallèlement à son métier de machiniste à Pavillons, Alain poursuit ses études d'histoire. En 1991, il présentait un mémoire de maîtrise sur le dépôt du Raincy.

« Le système des examens, ça me plaît ! Ils sont pour moi une sorte de défi que je me lance, ils me permettent de sortir de la routine, et pourtant ce n'est pas toujours facile de concilier études et travail. » Pour Alain Sutour, 28 ans, machiniste hors ligne au centre de Pavillons-sous-Bois, les trajets entre Noisy-le-Sec où il habite, Pavillons-sous-Bois et la Sorbonne, où il poursuit ses études, sont plus que familiers.

Avec pour bagage scolaire un bac B (économie et social), il entre à la RATP, en 1983, comme ouvrier spécialisé à l'atelier d'Ivry. Après avoir tenté de poursuivre ses études, il y renonce rapidement. En 1986, l'année du service militaire à Tours est l'occasion pour lui de rencontrer d'autres jeunes et d'échanger des idées, de « faire le point » sur lui-même et de décider de reprendre ses études. Il réintègre la Régie en 1987 en tant que machiniste au centre de Pavillons, et s'inscrit donc aussitôt à l'université de Paris I-Tolbiac en Deug d'histoire. « Ma hiérarchie s'est montrée compréhensive, reconnaît Alain, en m'accordant des services directs, ce qui m'a permis de suivre les cours. » Il obtient, en 1990, une licence d'histoire, puis prépare en 1991 une maîtrise d'histoire sociale avec mémoire à l'appui. Il envisage tout d'abord comme sujet de mémoire la SOFRETU mais, à

l'occasion d'une rencontre avec Gérard Batut, chargé de la communication sur le tramway Saint-Denis - Bobigny, il se laisse convaincre de plancher sur le thème du tramway. « Histoire des transports en commun en banlieue parisienne. L'emprise du dépôt de tramways du Raincy » : tel est le titre du mémoire présenté en octobre 1991 par Alain Sutour, reçu avec mention très bien.

## Un dépôt passé au crible

Il ne s'agit pas d'une étude technique sur le tramway mais de l'histoire du dépôt du Raincy, étudiée sous deux angles : ses rapports avec l'entreprise dont il dépend, et l'emprise qu'il exerce sur son territoire proche. C'est aussi l'histoire des femmes et des hommes de ce dépôt, qui formaient une véritable population avec ses traditions et ses valeurs. La politique de gestion du dépôt, son fonctionnement quotidien, le développement de la zone desservie, l'implantation des employés de ce dépôt dans son environnement immédiat sont autant d'indicateurs

du rôle du développement des transports en commun dans la constitution de la banlieue parisienne.

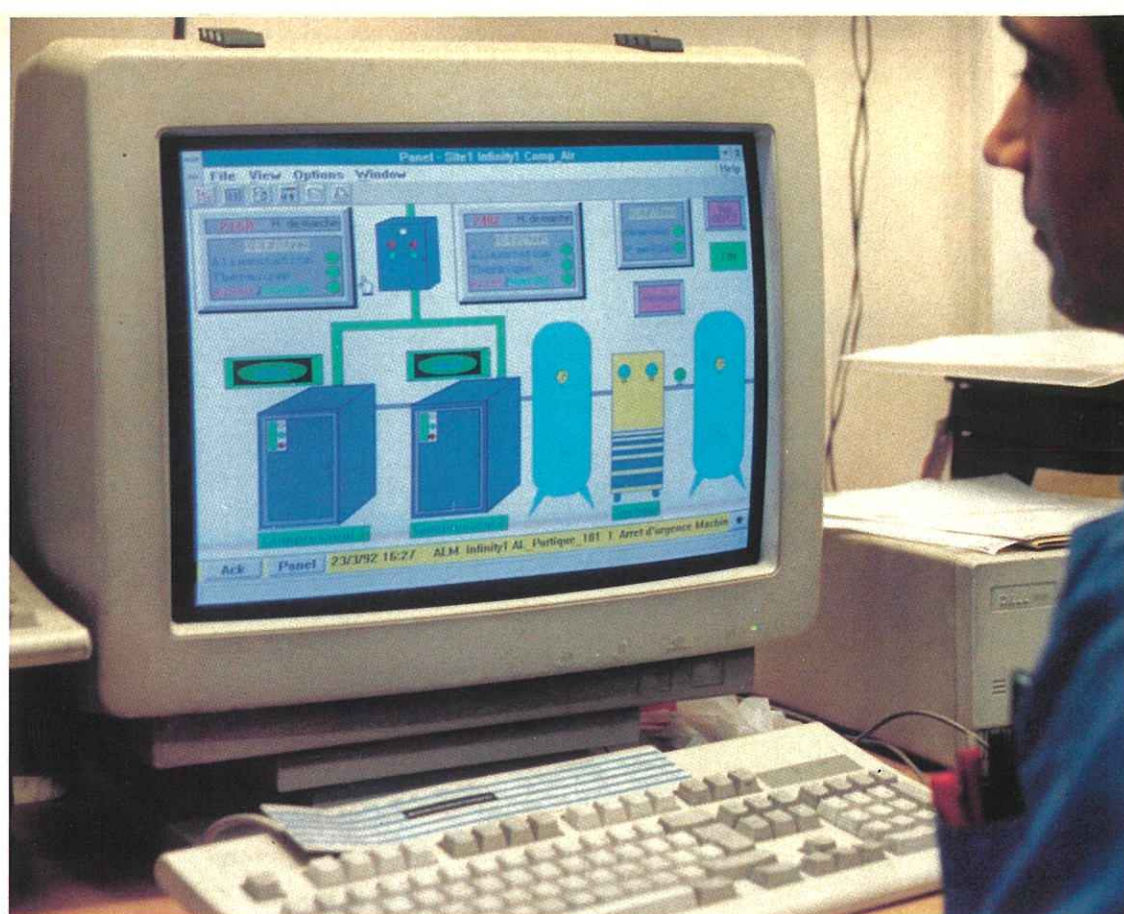
Débutant avec l'apparition des transports en commun au milieu du XIX<sup>e</sup> siècle, l'étude s'achève avec la disparition, en 1938, de la dernière ligne de tramway du dépôt du Raincy, dont Pavillons est l'héritier. En effet, en 1972, le dépôt du Raincy fermait ses portes, et les bus qui l'avaient quitté le matin rentraient en fin de service à Pavillons, qui assurait la relève. Le Raincy, un dépôt qui n'était pas étranger à Alain Sutour, Son père, en effet, est entré à la RATP, en 1956, comme receveur aux bus, avant de devenir machiniste, en 1960, au dépôt du Raincy... « Nous parlons beaucoup ensemble du métier qu'il exerçait, des conditions de travail dans les années 60, des mentalités ; établir des comparaisons dans le temps, c'est toujours intéressant... »

Et maintenant ? Nanti de sa maîtrise, Alain Sutour ne compte pas se reposer sur ses lauriers : il prépare cette année un diplôme d'études approfondies (DEA) d'histoire des relations internationales, avec un nouveau mémoire portant sur l'image du Japon au début des années 30. Un domaine moins familier pour lui que les transports.

Simone Feignier



**Alain Soutour : « Le Raincy, c'est aussi l'histoire des femmes et des hommes qui forment une véritable population avec ses traditions et ses valeurs. »**



# 2 QUAND LE BATIMENT

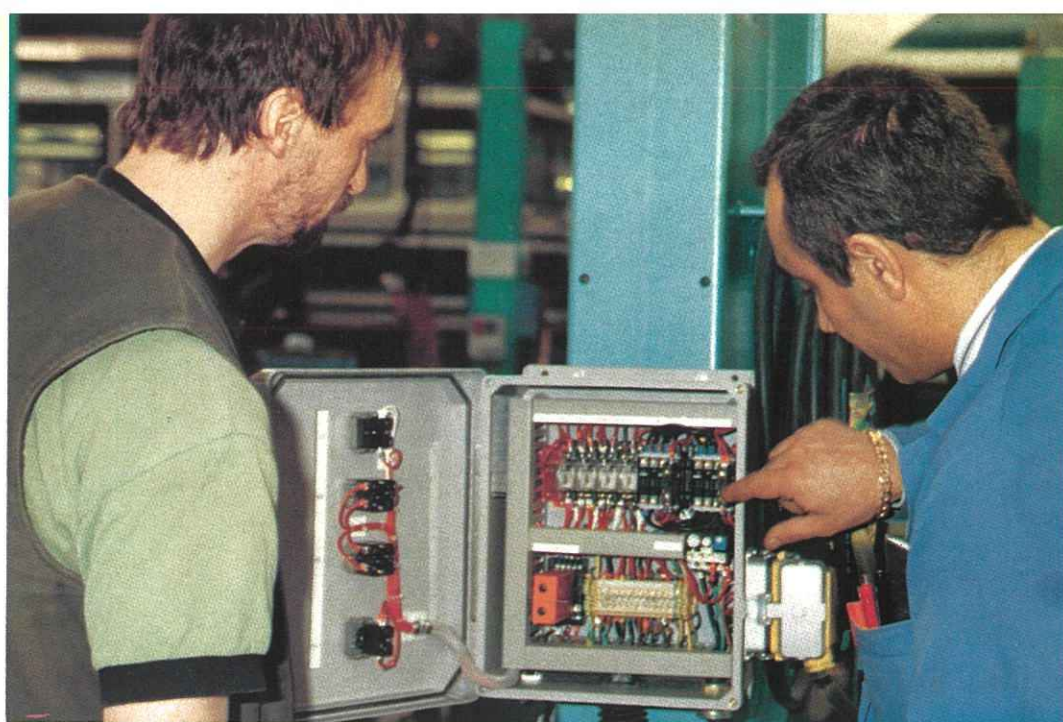
A Aubervilliers, la Gestion technique du bâtiment est en place depuis octobre 1991. Son rôle : mieux maîtriser les problèmes de maintenance de l'établissement.

« J'ai des clés dans toutes les poches », déclare Jean-Luc Napolitano, responsable de la gestion technique du bâtiment, ou GTB\*, au centre Bus d'Aubervilliers (département MRB). En effet, il doit pouvoir ouvrir à tout moment les mille et une portes, petites ou grandes, donnant accès à toutes les installations de l'établissement. Rien ne doit lui échapper ! Jean-Luc Napolitano, technicien d'entretien, exerce maintenant une nouvelle fonction qui entre dans le cadre de la décentralisation. Le centre d'Aubervilliers, ouvert le 1<sup>er</sup> octobre 1991, est un site pilote. L'unité Bâtiments du département ITA, à l'origine de la notion de GTB à la RATP, l'a appliquée à ce centre, en collaboration avec le département MRB, mais également avec ESE et SIT. « Il s'agit de régler, au plan local, le maximum de problèmes de maintenance de premier niveau, précise-t-il. Cela concerne les domaines les plus variés, le bâtiment lui-même, les multiples installa-

tions électriques, informatiques, mécaniques, de génie climatique, les équipements industriels... Je suis à pied d'œuvre depuis juin 1991, c'est-à-dire quatre mois avant l'ouverture du centre, afin de suivre le chantier et de bien connaître ainsi les installations et le matériel. » A chaque anomalie de fonctionnement, la GTB délivre un message sur un terminal informatique, ce qui permet de lancer une procédure d'intervention immédiate. En interrogeant le système, l'agent responsable de la GTB établit un diagnostic qui lui permet, soit de régler lui-même le problème, par exemple il réenclenche un disjoncteur, soit de faire appel aux agents de maintenance du site. Si la solution ne peut être trouvée au plan local, la GTB permet l'intervention, en sachant de quoi il s'agit, des équipes du département concerné, ITA, ESE ou SIT. Ainsi, une connaissance précise des anomalies conduit à un meilleur choix des intervenants, et donc à un allègement

des procédures de maintenance. Pour faciliter sa tâche, le responsable dispose d'un outil puissant, l'ordinateur. Celui-ci donne la possibilité de connaître, à tout moment, la situation et l'état de toutes les installations du centre, et de pouvoir ainsi intervenir plus sûrement et plus rapidement. L'ordinateur permet aussi de tester les installations. Prenons un exemple. Non loin du poste informatique de la GTB, et en vision directe, de grandes portes ferment le hall de charge. Un schéma animé sur écran, destiné à la gestion du hall, permet de localiser ces portes. Il suffit de « cliquer » avec la souris, et l'on voit les portes télécommandées s'ouvrir ou se fermer automatiquement. Surprenant, n'est-ce pas ? Enfin, toutes les anomalies de fonctionnement sont enregistrées, cela permet de conduire une gestion « intelligente » à partir de toutes les informations enregistrées. Prochainement ces données seront également à la disposition des différents services

De l'écran aux équipements. Ici J.-L. Napolitano diagnostique une panne dans l'armoire électrique d'une colonne élévatrice. Là, il s'informe sur le fonctionnement d'un nouveau banc de freinage en cours de réglage.

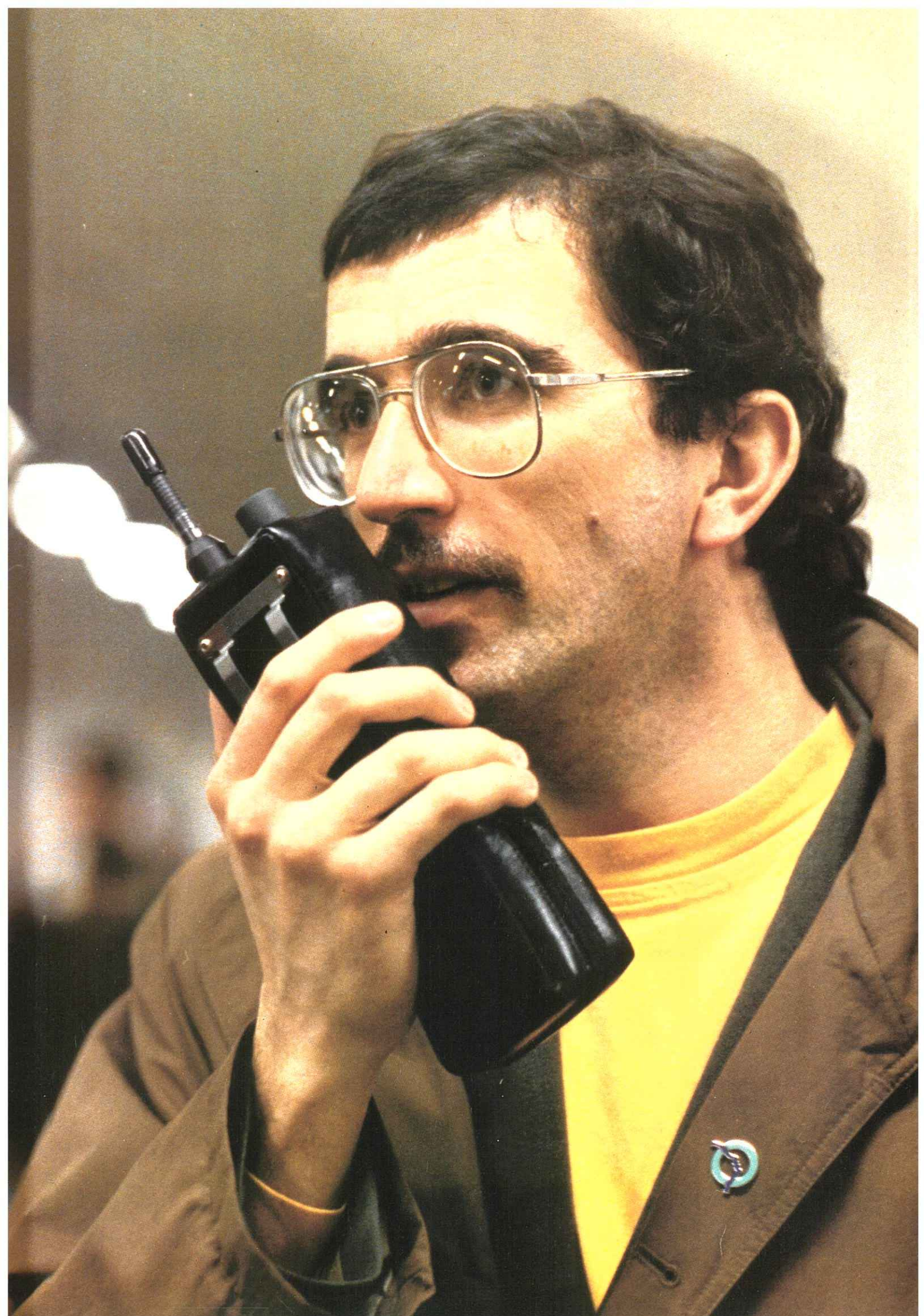


PHOTOS: ARDAILLON/COM-AV

de maintenance spécialisés. Le centre d'Aubervilliers maîtrise donc mieux ses problèmes de maintenance. C'est la recherche d'une plus grande efficacité. Jean-Luc Napolitano exerce une fonction nouvelle, expérimentale pour le moment : il est chargé de faire vivre au quotidien la GTB par une utilisation et un enrichissement constant du système. Il sensibilise également ses collègues à cette nouvelle approche de l'entretien dans un établissement tel qu'un centre Bus. « Après une période d'observation, conclut-il, la GTB est maintenant bien acceptée, tant par les opérationnels que par l'encadrement du centre, qui lui font confiance. Elle contribue à assurer la bonne marche de l'établissement. » ■

**Alain Malgaive**

\* Initialisée au centre d'Aubervilliers, la GTB est également fonctionnelle au centre informatique de Neuilly-Plaisance et à Lachambeaudie. Bien entendu, la future maison de la RATP sera dotée de ce système. D'autres applications sont à l'étude.



# SECURITE, L'AFFAIRE DE TOUS

*Le plan sécurité lancé, il y a trois ans, donne ses premiers résultats : l'insécurité a diminué d'environ 20 % sur les réseaux. Un effort que 63 % des voyageurs apprécient (sondage Ifop - janvier 1992). Mais le sentiment d'insécurité demeure : 25 % seulement des voyageurs considèrent le métro comme un lieu sûr. Et pourtant avec des équipements techniques sophistiqués, des investissements pour la propreté des stations et des trains, l'accroissement des forces de sécurité, des actions de*



*prévention qui se multiplient, l'entreprise ne lésine pas sur les moyens ! Aujourd'hui, les agents, eux-mêmes, sont conscients qu'ils ont un rôle à jouer : « Je me sens directement concerné quand je vois des fraudeurs », « En cas d'agression, j'essaie toujours d'intervenir », « Grâce aux équipes mobiles du Nouveau service en station, l'intervention sur le terrain est plus rapide », et désormais, chacun attend avec impatience les résultats. Enquête sur une mobilisation générale.*

# SENSIBILISER ET AGIR

« Transports publics : environnement et sécurité », tel est le thème du colloque organisé à Paris, du 11 au 13 mai, par la RATP et l'UITP. En avant-première, Christian Kozar, directeur du département Environnement et Sécurité, fait le point sur trois ans d'actions.



MARGUERITE/COM-AY

Christian Kozar, directeur du département Environnement et Sécurité.

**P**ourquoi un colloque « transports publics : environnement et sécurité » ?

**Christian Kozar :** A son arrivée à la RATP, il y a trois ans, Christian Blanc décide de réorganiser la maîtrise de l'espace et s'engage à présenter un bilan de sa politique en matière d'environnement et de sécurité au début de l'année 1992. Rendez-vous est pris avec l'UITP pour le colloque 1992. Nous avons donc vécu ces trois dernières années avec l'idée que nous devrions faire nos preuves, puisque nous nous étions engagés à annoncer nos échecs, et peut-être nos victoires.

**Pouvez-vous, en avant-première, nous présenter les grands traits de ce bilan, et d'abord en matière de sécurité, qui, vous le savez, préoccupe particulièrement les agents ?**

Je vais peut-être en choquer certains, mais je considère que nous avons réussi... pour le moment. 1989 : 2 992 agressions de voyageurs. 1990 : 2 746. 1991 : 2 409 — en baisse de 12 % ; vols à la tire : moins 22 % entre 1989 et 1991 : les chiffres sont éloquentes. Donc, globalement, vous voyez que nous sommes passés d'environ 20 agressions par jour (vols à la tire et agressions voyageurs) à 12 au 31 décembre 1991. Les chiffres

d'agression d'agents sont plus préoccupants : 1989 : 925. 1990 : 842, avec une légère reprise en 1991 : 874.

La récente décision du gouvernement d'augmenter le nombre des forces de police sur le réseau prouve, s'il était besoin, la considération dans laquelle est tenue notre action.

**Pourtant, le sentiment d'insécurité demeure, si l'on en croit un récent sondage publié par « La Vie du rail » ?**

Il faut distinguer insécurité réelle et sentiment d'insécurité. Des quais sales, des néons qui ne s'allument pas, des vendeurs à la sauvette dont on tolère l'installation, et c'est le début du sentiment d'insécurité, dont on ne soulignera jamais assez qu'il est largement plus répandu que l'insécurité elle-même. Que celui qui n'a pas ressenti une impression de malaise diffus en parcourant un couloir mal éclairé, à l'odeur nauséabonde et à la céramique écaillée me dise le contraire !...

J'affirme donc que la sécurité, c'est l'affaire de tous. Certes, c'est l'affaire du département Environnement et Sécurité mais c'est déjà l'affaire de l'exploitation, qui doit intervenir pour régler tous ces problèmes. Enfin, il ne faut appeler les services de sécurité que dans leur champ de compétence. Je n'ai aucun pouvoir pour intervenir contre les dealers, pas plus que je n'ai pouvoir pour vérifier les identités. Cela est du ressort de la Police nationale et c'est bien ainsi. Seuls les pouvoirs publics sont garants de la sécurité publique.



Fermeture magnétique des accès (ici, la gare de Chessy)...

CHABROL/COM-AV



... la propreté décentralisée au niveau de la ligne...

CHABROL/COM-AV



... des actions qui luttent contre le sentiment d'insécurité.

ROY/COM-AV

## Environnement et sécurité sont liés. Allez-vous présenter les résultats de la lutte anti-graffitis ?

Nous avons enregistré un réel succès que chacun s'accorde à reconnaître. D'abord les chiffres le montrent — sur la B par exemple, le taux de graffitiage est passé de 30 % à moins de 5 % — mais aussi les nombreuses lettres de félicitations que nous recevons des voyageurs. Depuis deux ans, nous avons convenu d'une seule stratégie : « effacer ». En menant, dans le même temps, une action de prévention auprès des jeunes — et c'est le travail du commissaire principal, Gérard d'Andréa. Parallèlement, une action de sensibilisation des magistrats a été entreprise sous la direction de Daniel Chadeville, directeur du département Juridique.

Vous voyez donc le chemin parcouru en deux ans ! Si effacer coûte cher — 80 millions de francs par an — les résultats sont là, et nous continuons. La seconde phase est de rendre le métro imperméable. Nous avons commencé à changer les serrures et d'ici à trois ans nous allons mettre en œuvre un système informatisé de fermeture du réseau. Il est certain qu'il faudra que chacun d'entre nous réorganise ses interventions sur le réseau, en particulier la nuit. Tout cela va être amélioré grâce à la décentralisation mise en place et aux directeurs de ligne qui sont responsables de leur ligne. Par exemple, toute entreprise qui travaille sur le réseau devra, dans l'avenir, avoir une clé numérotée, elle pourra ainsi être mieux contrôlée dans ses allées et venues. C'est toute une nouvelle organisation qu'il faut repenser... Mais la fermeture du réseau est à ce prix.

## Et concernant la propreté — nettoyage — dans les réseaux ?

Je jouerai cartes sur table. Du point de vue de la propreté, un gros travail reste à faire dans les stations, sur les voies, dans les recettes et dans les couloirs.

Le réseau n'était pas organisé pour être propre avec des moyens modernes : pas de sites de nettoyage, des prises d'électricité chichement réparties, peu d'évacuations d'eau. Il nous a fallu rattraper le retard et équiper le réseau pour l'avenir.

Désormais la décentralisation confie la responsabilité de maintenance aux

directeurs de ligne, la propreté leur revient donc de droit. C'est pourquoi actuellement, nous adaptons le contrat Comatec à la nouvelle structure de la RATP.

Un avenant sera signé avant la fin de l'année qui précisera la nouvelle organisation, c'est-à-dire la désignation d'un interlocuteur Comatec par ligne avec des objectifs et des moyens pour les exécuter.

Le département Environnement et Sécurité sera là comme conseil, traitera du contentieux et prendra les décisions générales et transversales qui s'imposeront.

### Dans plusieurs de ces interventions, Christian Blanc a évoqué le problème de la fraude...

C'est un domaine dans lequel nous avons effectivement des difficultés.

Nous avons fait des progrès sur le terrain, les agents se sont engagés fortement et retournent dans des stations difficiles — le nombre d'agressions d'agents de contrôle agressés en témoigne. Il n'empêche que cet effort important ne suffit pas à lui seul à faire diminuer la fraude...

Je pense personnellement que le principe selon lequel chaque voyageur est filtré et suspecté d'être un fraudeur n'est plus adapté à notre époque. Les gens n'acceptent plus ce système. Avec les portes, les tripodes... nous sommes allés au maximum de ce que nous pouvions faire techniquement. Il nous faut maintenant imaginer d'autres solutions pour trouver directement le fraudeur.

### Comment voyez-vous l'avenir ?

Il existe plusieurs niveaux d'interven-

tion dans le domaine de l'environnement et de la sécurité. Le premier niveau est du ressort des agents d'exploitation qui doivent assurer la maintenance de l'espace public, faire respecter la police des chemins de fer et gérer des situations conflictuelles en évitant toute dérive.

Le deuxième niveau incombe aux agents de sécurité, que l'on doit appeler quand des situations, malgré tout ce que l'exploitant a pu faire, sont devenues trop difficiles à gérer et qu'elles requièrent un spécialiste. Le troisième niveau relève de la sécurité publique et donc de la Police nationale.

Quand je pense à l'avenir, j'aimerais qu'il existe un niveau zéro, où le voyageur aurait à cœur de préserver son espace et apprendrait à réagir en cas de problèmes ou d'angoisses. ■

## SECURITE : UN VRAI METIER



ROY/COM-AV

Phénomène de société, l'insécurité qui touche les réseaux oblige la RATP à adapter ses ripostes et à repenser l'organisation de ses forces de sécurité. Christian Kozar s'en explique : « Nous avons prouvé que nous étions là au bon moment pour intervenir. C'est la suite logique de notre démarche initiale qui a été de comprendre les phénomènes pour pouvoir les anticiper avec des hommes motivés. C'est la raison qui nous a fait créer un véritable "métier sécurité", très valorisant pour nos agents. »

Un métier de sécurité composé de deux entités distinctes, le GIPR et la Surveillance générale, chargés de faire respecter la police des chemins de fer, avec des missions de prévention, de dissuasion et d'intervention.

Créé à l'arrivée du président Christian Blanc, le GIPR (groupe d'intervention

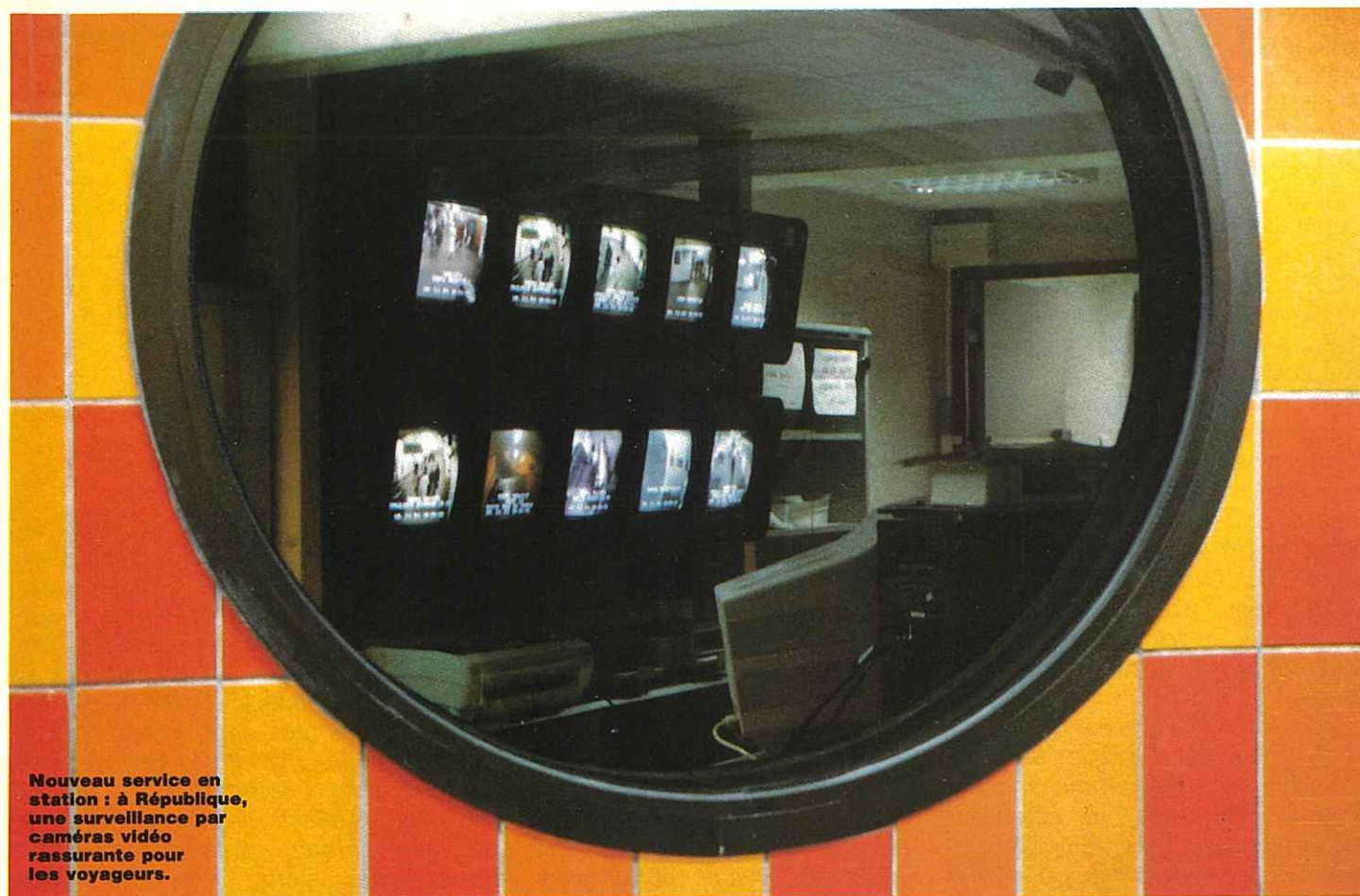
et de protection des réseaux) comprend 140 agents RATP assermentés — autorisés à dresser des PV —, qui travaillent par patrouille de 10 agents, en mixte et en nuit.

Patrouillant en tenue, ils utilisent comme arme de défense un bâton de 60 cm de long, le « tonfa ». Recrutés à l'extérieur et à l'intérieur de l'entreprise, selon des critères physiques très sélectifs (taille minimum 1,75 m, pratique des arts martiaux), des critères psychosociologiques (aptitude aux tests psychotechniques de maîtrise de soi), ils doivent suivre une formation de trois mois, comprenant des cours de droit, une initiation aux réseaux et un entraînement physique intensif. L'objectif est d'arriver à 180 personnes en 1994.

La Surveillance générale existe depuis une quarantaine d'années. Ses

310 agents travaillent par roulement en équipe de quatre, 24 heures sur 24. Le port de la tenue est adapté au service — ils opèrent en civil pour certaines missions, comme le repérage et la surveillance des taggers, des voleurs à la tire — mais elle devra se généraliser. On sait, en effet, que la vue d'agents de sécurité en uniforme rassure les voyageurs. Ils sont assermentés et ont l'autorisation du port d'arme. Ces agents suivent actuellement des stages de formation continue de quinze jours (droit, connaissance du réseau, self-défense). « Un seul métier, un même recrutement, une même tenue, explique Pierre Joncour. S'il s'agit de deux entités distinctes, les agents, recrutés au sein ou à l'extérieur de l'entreprise, sont avant tout des professionnels, dont l'efficacité est reconnue de tous. » En 1991, le service de Sécurité de la RATP a procédé à plus de 1 200 interpellations — dont plus de 600 auteurs d'agression et plus de 300 graffiteurs —, a effectué près de 8 000 saisies de marchandises vendues à la sauvette, a transporté vers le centre d'hébergement de Nanterre plus de 15 000 sans-abri...

Et Christian Kozar de conclure : « Savez-vous, par exemple, qu'un déroulement de carrière d'agent de sécurité se situe au niveau de celui des conducteurs et des machinistes ? Et c'est bien ainsi, car le travail de mes hommes mérite largement cette reconnaissance de l'entreprise. »



Nouveau service en station : à République, une surveillance par caméras vidéo rassurante pour les voyageurs.

DUMAX/COM-AY

# DES OUTILS POUR PROTEGER

*La RATP se dote de nouveaux outils de surveillance, d'alarme et de protection. La technique au service de la sécurité.*

**Q**u'il soit agent de bureau de recette ou machiniste, agent d'une équipe mobile ou contrôleur, chacun doit pouvoir disposer dans son travail de moyens lui permettant d'appeler des secours. Une pédale d'alarme est à la disposition des agents de recette (reliée actuellement au PC de Bourdon, puis — comme c'est le cas déjà pour les lignes 4 et 11 — progressivement au PC Sécurité de Denfert), et des machinistes (alarme avec écoute discrète reliée à la Permanence générale (PG) et ultérieurement au PC de Denfert). Ce disposi-

tif sera complété par une caméra vidéo, comme c'est déjà le cas sur les lignes 4 et 11 du nouveau service en station, et par une écoute discrète sur la ligne A du RER.

Du côté des voyageurs, un système de télésurveillance est expérimenté dans quatre stations de métro (Les Halles, Réaumur-Sébastopol, Strasbourg-Saint-Denis et République). La décision d'étendre l'expérience sera prise avant l'été, mais le système ne sera pas généralisé. En équipant une quinzaine de gares et stations à fort trafic, on traite 80 % de la délinquance du réseau. Des bornes alarme de

sécurité seront installées partout ailleurs, comme cela existe déjà, sur le secteur SNCF de la ligne B. L'équipement de la partie sud est prévu en 1992, puis celui de l'ensemble du réseau se fera au rythme d'une ou deux lignes par an, avec trois bornes en moyenne par station. Une caméra pourra éventuellement être ajoutée aux bornes.

Un nouveau réseau radio, qui va se mettre en place progressivement, s'étendra jusqu'à 35 km autour de Paris, assurant une continuité parfaite entre surface et souterrain. Ce réseau comprendra trois canaux, un premier

traditionnel, un deuxième de type radio-téléphone et un troisième de type talkie-walkie auxquels s'ajoute un dispositif d'alarme. Le réseau de surface est progressivement équipé avec les trois canaux. Une première tranche de travaux a démarré l'automne dernier ; la mise en service du premier canal est prévue en février 1993, celle des deux autres canaux fin 1993. Le réseau souterrain, où les investissements sont plus importants, sera équipé ensuite.

Autre innovation, la localisation, avec l'utilisation du système GPS (Global Positioning System), système militaire américain et étendu au domaine civil. Il s'agit d'une liaison par satellite qui permettra de localiser les bus, les voitures de sécurité et ultérieurement les trains en surface. Elle sera étendue ensuite au souterrain, avec des systèmes techniques différents, pour les trains du RER, les conducteurs, les équipes mobiles et les équipes de sécurité. Une expérimentation sera menée à la fin de 1993 sur une cinquantaine de bus, avec une extension possible ensuite à 400 véhicules. Les terminus, zone de garage ou ateliers ne sont pas oubliés et des moyens de détection et d'intervention seront installés. Actuellement, le lieu que l'on veut protéger est clos par grillage et surveillé par des maîtres-chiens. Un moyen dissuasif, mais pas entièrement satisfaisant. Les nouveaux dispositifs, avec centralisation des alarmes, permettent de signaler toute intrusion dans les lieux à surveiller. Ce qui permet d'avoir des maîtres-chiens itinérants, en liaison avec plusieurs PC reliés au PC Sécurité de Denfert. Massy-Palaiseau puis Mairie-d'Ivry et Porte-d'Ivry seront les premiers sites à recevoir ces équipements. La protection des biens, c'est aussi l'amélioration des alarmes intrusions dans les recettes, le remplacement des serrures par un contrôle d'accès par badge — c'est déjà le cas à Chessy-Marne-la-Vallée (RER A), et cela le sera bientôt à titre expérimental sur la ligne 11. Enfin, la mise en service en 1994 d'un nouveau PC Sécurité dont l'installation est envisagée à la Maison de la RATP, comprenant côte à côte une salle pour la police et une salle pour la RATP, permettra de tirer le meilleur parti de l'ensemble de ces équipements pour assurer la protection de tous. ■

S.F.

# UNE RECONQUETE AU QUOTIDIEN

*Les agents d'exploitation font un premier bilan de leurs expériences : après les tâtonnements des premiers mois, la riposte s'installe peu à peu.*

**S**tation République, ligne 11 direction Châtelet, 16 heures 30, une voyante tient boutique sur deux cageots. Eric Benhamou, chef de secteur sur la 11 qui rejoignait son métro lui demande de partir et confisque les cageots, lui supprimant ainsi son étal. Scène ordinaire de la reconquête du territoire que mènent les agents du nouveau service en station. « Il y a un an, je n'aurais pas pensé à intervenir, les sauvettes, c'était entré dans les mœurs. C'est comme les fraudeurs, je me sentais concerné, mais indirectement. » Mais d'ajouter : « La voyante, je suis sûr de la retrouver sur un quai dans dix minutes. » Gilles Le Boulanger, également chef de secteur, explique : « Au niveau local, on essaie d'améliorer notre environnement, mais on n'a pas l'impression d'être suivi, il n'y a pas suffisamment de monde à la sécurité pour intervenir quand on demande du renfort. Nous, on ne peut faire ni saisie ni expulsions : il faut être assermenté. Les fraudeurs, les sauvettes, les clochards le savent bien, et ils en profitent. » « Au Bus, l'insécurité qui règne dans certains secteurs risque de polluer tout le réseau. Le pire, c'est l'usure qui vient des petites agressions quotidiennes », raconte Catherine Cyffers, directeur du centre de Flandre. La sécurité est un problème récemment pris en compte par l'entreprise, dont les résultats sont encore peu visibles. Aussi le bilan encourageant, présenté par le département Environnement et Sécurité, a du mal à passer au quotidien, et le fossé demeure entre l'insécurité chiffrée et le sentiment d'insécurité ressenti par les agents. La sécurité est l'affaire de tous, pas seulement celle

du département Environnement et Sécurité, et les exploitants en ont bien pris conscience à travers la décentralisation ou le nouveau service en station. Tous sont unanimes pour affirmer leur volonté de reconquérir le territoire. Reste à en déterminer les modalités, à éclaircir les responsabilités. « Si on n'avait pas déployé avec la Sécurité et le département Juridique tous ces efforts, la situation serait catastrophique, analyse José-Marie Tomezak, chargé de la mission Maîtrise des espaces Sécurité-propreté du RER. La collaboration avec le GIPR et la Surveillance générale est entrée dans les mœurs. Nous menons actuellement ensemble une opération vendeurs à la sauvette où tous les agents concernés sont sur le coup. Avec des résultats positifs. » Au bout d'un an d'existence de NSS sur la 11, Dominique Chaumet, son directeur, fait les comptes. « La sécurité sur la ligne s'est améliorée. Les agents sortent des recettes, les centres de liaison sont visibles de l'extérieur. Les voyageurs se sentent sécurisés, et cela change l'image qu'ils ont de la RATP. La vidéosurveillance, la création d'équipes mobiles entraînent une détection des événements plus grande qu'avant, et NSS fournit des outils aux agents, comme l'installation de caméras, qui permettent d'amorcer une lutte contre l'insécurité. Malheureusement, aujourd'hui, les contrevenants savent qu'ils sont tranquilles dans 80 % des cas s'ils résistent aux agents de station. » Et de tirer la sonnette d'alarme « si la sécurité n'assure pas le relais, l'investissement du Nouveau service en station sera inutile. Il faut comprendre le désappointement des agents depuis quelques mois, surtout



DUMAX/COM-AV



CHABROL/COM-AV



CHABROL/COM-AV

après des débuts particulièrement prometteurs ».

Mêmes échos du côté des centres bus : « Le bus est le parent pauvre, explique Catherine Cyffers, cela se comprend, car notre territoire — la ville — est totalement différent de celui du métro, plus difficile à maîtriser. N'empêche, nous nous sentons abandonnés. » Mais elle ajoute aussitôt : « Cette situation incite les agents à se prendre en charge, elle favorise l'entraide et la solidarité. A Flandre, nous avons testé une cabine de protection pour le machiniste ; ce sont les agents eux-mêmes qui ont été à l'origine du projet. » « Certains centres gèrent des lignes plus tranquilles, mais, à Charlebourg, le sentiment qui domine, c'est celui d'être des laissés-pour-compte, même si les raisons en sont connues, reprend Didier Tournot, directeur du centre. Nous espérons que les récentes mesures, qui augmentent le nombre des policiers sur le réseau ferré, permettront de mettre davantage d'agents de sécurité RATP sur le réseau bus. » Chacun a conscience des limites du système. « On sait très bien qu'on n'aura jamais un policier derrière chaque bus ! » « Les agents doivent aller au maximum des moyens de dissuasion. Tout le monde peut inciter quelqu'un en situation irrégulière à sortir — clochard, musicien, fraudeur, sauvette —, et il ne faut pas toujours compter sur les autres pour le faire, mais la suite des événements dépend du niveau de résistance du contrevenant. »

La bataille de la sécurité ressemble fort au mythe de Sisyphe, il faut sans cesse recommencer. Une présence moindre sur un territoire, et les sauvettes, les dealers, les voleurs à la tire, les fraudeurs et les clochards se réinstallent. De quoi décourager les meilleures volontés. Au département Environnement et Sécurité, on rappelle qu'il faut rester réaliste. Et Pierre Joncour, responsable de l'unité Sécurité des réseaux, d'expliquer : « Les forces de sécurité RATP ne sont pas des forces d'intervention au même titre que la police, elles doivent faire respecter la police des chemins de fer. Nous ne pouvons, avec nos effectifs, être partout. Il y a actuellement peu de policiers sur le RER, nous avons donc décidé de faire un effort particulier surtout sur la ligne A. C'est pour nous une priorité. Le GIPR y est

présent en permanence l'après-midi, jusqu'à la fin de l'exploitation, ce qui lui permet de se faire connaître des agents, de faire respecter la législation et d'être dissuasif. La Surveillance générale, quant à elle, est présente 24 heures sur 24 sur l'ensemble des réseaux, assurant ses missions en liaison permanente avec le PC de Denfert. Le réseau routier pose un problème délicat, car notre compétence se limite à l'intérieur du bus et au terminus alors qu'au ferré nous avons la possibilité d'intervenir sur l'ensemble du territoire. » Faute d'avoir trouvé des modalités d'action conformes à la loi, les actions entreprises au Bus sont très limitées. Et le département Environnement et Sécurité doit se cantonner pour le moment

à une mission d'aide : prévention, conseils, liaisons avec les polices urbaines, études pour la radiolocalisation... mais reste toujours prêt à intervenir sur des actions ponctuelles. Au catalogue des causes d'insécurité sur les réseaux, la fraude arrive en bonne place. Visiblement, multipliée, elle concourt au sentiment d'insécurité. Un individu passe de façon visiblement illicite : ce refus de la loi donne une image de désordre et génère un sentiment d'inquiétude et de malaise, car on assiste à la transgression de l'ordre sans qu'il y ait sanction. En octobre 1990, la RATP a donc mis sur pied un plan sur deux ans pour lutter contre la fraude, dont les résultats n'ont pas encore répondu aux attentes. Fernand Sebban, responsable de

l'UO Fraude se défend de présenter un bilan totalement négatif. « De 6,1 % des voyages en 1990, le taux de fraude est passé à 7,2 % en 1991. La carte de la fraude sur le réseau se superpose souvent aux cartes de la délinquance, identiques elles-mêmes à celles des quartiers défavorisés. Les actions localisées doivent être multipliées dans ces quartiers et les réflexions avec les pouvoirs publics devraient être approfondies. »

NSS ou l'expérience de la brigade surveillance menée au Bus, dans la boucle de Seine, tentent d'apporter des solutions. Sur la 11, tous les agents peuvent être appelés à effectuer un contrôle, pour environ 30 % de leur temps. Après une période de dissuasion, où les agents ont incité les fraudeurs à acheter un titre de transport, le contrôle est entré, depuis le début novembre, dans une phase de répression. « NSS est une bonne réponse, se félicite Dominique Chaumet, les agents sont contents d'être au contact de leur public, ils sont chez eux désormais sur l'ensemble du territoire. Et grâce aux indicateurs que nous publions, ils savent que ça marche. » Même cheminement lors de l'expérimentation de la brigade de surveillance dans la boucle de Seine (voir ELL n° 15). Elle a commencé par une phase de prévention, où les contrôleurs incitaient les fraudeurs à régler leur titre de transport. Une seconde phase doit suivre, plus répressive. Quoiqu'il en soit, l'effet de dissuasion porte ses fruits, et l'on a vu les chiffres d'agression d'agents chuter de près d'un tiers... tandis que graffitis, détériorations en tout genre, lacérations, voire jets de pierre se multipliaient. Preuve que l'agressivité demeure mais a changé de cible. Il n'existe pas de solution miracle. Après les premiers enthousiasmes, les tâtonnements, et parfois le découragement, la riposte s'installe au quotidien. D'abord par des formations au contrôle, pour apprendre à gérer les situations conflictuelles. « On sait que 90 % du succès de la relation avec le contrevenant se joue dans les 20 à 30 premières secondes », explique Fernand Sebban, dont 300 agents de contrôle ont suivi une formation de cinq jours. Au Bus, Didier Tournot note qu'« il existe un retard à combler. Les machinistes n'ont pas appris à régler les situations conflictuelles,

## LES ASSISTANTS PROPRETE SURVEILLANCE

Les premiers assistants propreté surveillance (APS) ont pris leurs fonctions, à titre expérimental, le 23 mars dernier, au centre d'Asnières, sur la ligne 9 du métro, et sur la ligne B du RER. Leur objectif est de sécuriser par leur présence les agents et les voyageurs, en assistant les exploitants et les équipes sécurité dans leurs tâches journalières. Les APS sont des agents inaptes, privés provisoirement de leur emploi statutaire (Appes) et volontaires pour cette nouvelle fonction.

Leur activité, qui comporte des missions bien précises, consiste à assister les exploitants et les agents de sécurité dans un rôle uniquement dissuasif et préventif, l'action répressive restant échue aux agents de sécurité, spécialisés et assermentés. Il s'agira pour les APS sécurité, dans leur mission de maîtrise du territoire, d'assurer par exemple l'acheminement des saisies aux organismes destinataires, hôpitaux ou associations caritatives. Les APS aideront, en accord avec le responsable de l'unité, les agents d'exploitation dans leur travail quotidien et en particulier dans la lutte contre le sentiment d'insécurité. Au Bus, ils accompagneront les machinistes, informeront et aideront les voyageurs aux points d'arrêt et dans les voitures, signaleront les installations taggées (potelets, abribus...) et alerteront les gradés en cas de difficultés. Les APS métro et RER seront en contact avec les voyageurs dans les trains, les stations et les ga-



MINOLI/COM-AV

res, assureront les signalements dans les domaines de la sécurité et de la propreté.

Cette nouvelle structure permettra de redonner une place dans l'entreprise à des agents dont on utilise peu ou pas les compétences. Elle jouera un rôle de réinsertion en les intégrant à des équipes de travail. Les APS connaîtront de nouveaux métiers, noueront des contacts, et seront ainsi préparés à une éventuelle mobilité.

S.F.



CHABROL/COM-AV

ils n'ont pas été suffisamment formés, surtout sur des lignes difficiles. Nous travaillons d'ailleurs à l'élaboration d'un module de formation». Mais tous sont unanimes : l'accompagnement systématique par des agents de sécurité n'est pas souhaitable : « Il donne du contrôle une image trop répressive, et lorsque les agents ne bénéficient plus d'accompagnement, ils deviennent beaucoup plus vulnérables. »

Au Bus, les directeurs de centre développent aussi une politique de partenariat avec les pouvoirs publics. « A Charlebourg, nous sommes désormais connus de nos différents interlocuteurs, et sûrs d'être écoutés. C'est un travail de longue haleine dont nous commençons à récolter les

fruits. » « Les actions locales entreprises à Flandre ne seraient rien si elles n'étaient menées en synergie avec le département Environnement et Sécurité, le comité Prévention-Sécurité, les commissariats. »

La RATP reprend l'initiative, orchestrée par le département Environnement et Sécurité. Les résultats présentés le 11 mai sans triomphalisme excessif devraient consacrer les orientations prises en matière de sécurité, de propreté, de gardiennage et de prévention. Prévention qui commence lentement — c'est une telle rupture avec la culture de l'entreprise — à prendre sur le terrain et à enregistrer ses premiers succès, tant au ferré qu'au bus.

Didier Tournot y croit, qui raconte :

« A Charlebourg, nous avons eu l'an dernier près de 500 heures de bénévolat, il existe ici un noyau de gens qui croient à la prévention. Mais c'est parfois dur d'en faire admettre l'importance : il n'y a pas d'effets immédiats, tandis que nos machinistes sont confrontés chaque jour à des problèmes bien réels. »

Et Catherine Cyffers d'ajouter : « La prévention demeure notre souci quotidien, et réussit grâce à la participation de tous. »

Tandis que les agents font entendre une autre voix qui ressemble furieusement à celle de la citoyenneté : « La sécurité, c'est l'affaire de tous, y compris des voyageurs. On aimerait qu'ils nous soutiennent davantage. » ■

## JURIDIQUE : « LES AGENTS SE SAVENT SOUTENUS »

En 1991, les tribunaux ont prononcé 938 condamnations (32 en comparution immédiate), dont 660 pour coups et blessures volontaires à l'encontre d'agents de la RATP, et 278 pour dégradations volontaires des installations de la Régie.

Ce bilan impressionnant reflète le travail considérable réalisé depuis deux ans par le département Juridique. Tout d'abord auprès des magistrats. Ainsi, le 1<sup>er</sup> octobre 1991, le procureur de la République près du tribunal de grande instance de Nanterre rencontre les responsables du RER, pour évoquer les différents problèmes d'insécurité dans les Hauts-de-Seine, en particulier dans certaines gares de la ligne B. A l'issue de cette réunion, il assure la RATP de son soutien dans la lutte menée contre la délinquance.

Un exemple parmi d'autres de l'action de sensibilisation qu'a entreprise l'équipe des Affaires pénales.

Dans un souci de prévention, la RATP et certains parquets périphériques, comme Nanterre et Créteil, ont mis en place une convention qui permet à des taggers interpellés en flagrant délit de venir nettoyer les graffitis. S'ils acceptent et remplissent leur contrat en travaillant dans les centres d'autobus aux dates convenues, l'affaire n'aura pas de suites judiciaires.

Cette mesure avant tout pédagogique devrait s'étendre ultérieurement à toute la Région parisienne.

Mais c'est surtout le travail quotidien des onze membres de l'équipe Affaire pénales qui fait l'unanimité. La permanence agression 24 heures sur 24, 7 jours sur 7, l'assistance du département Juridique pour tout agent agressé dans l'exercice de son métier, le suivi exemplaire des dossiers et la lourdeur des peines prononcées sont appréciés de tous. Après la parution d'un jugement particulièrement exemplaire à la suite d'une agression, des machinistes ont souhaité le voir affiché dans le bus, sur la ligne où s'était produit l'incident. « Désormais, les agents savent qu'ils seront soutenus ».

# PREVENTION : UNE ACTION PIONNIERE

*Contacts dans les écoles, rencontres avec les élus et les associations, initiatives qui permettent de créer de nouveaux liens entre agents et jeunes. Des actions qui se développent sur le terrain.*

Placé sous la responsabilité de Gérard d'Andréa, commissaire principal, conseiller technique du président, le Comité de prévention et de sécurité, né en décembre 1989, par sa démarche originale articulée autour du dialogue avec les jeunes, a contribué avec efficacité à désamorcer la délinquance. « Au départ, nous étions une toute petite équipe... Après les succès du tour de l'Ile-de-France en VTT, le championnat de football intercités, la création des points "coup de pouce" (ELL n° 11 avril 1991, p. 27) notamment, il fallait transmettre ce savoir-faire aux agents d'exploitation, bus, métro, RER. Pour réaliser cette transmission, des correspondants prévention sécurité dans chaque unité d'exploitation ont été nommés : au début de l'année dernière dans tous les centres bus, à la fin de la même année pour chaque ligne de métro et de RER », explique Jérôme Grolleau, secrétaire du Comité de prévention et de sécurité. A la fois relais sur le terrain et acteurs locaux, « ils effectuent un gros travail sur l'environnement en repérant d'abord les sources d'insécurité, les endroits à problèmes... Ensuite, ils doivent contacter les acteurs extérieurs, les éducateurs de rue, les proviseurs des lycées, les élus locaux... pour les fédérer sur un projet commun associant les jeunes en difficulté ». Pour mobiliser les énergies, convaincre les agents de l'entreprise de s'impliquer afin de renouer le dialogue avec les

jeunes, positiver l'image de la RATP, il faut posséder une motivation à toute épreuve ! « J'ai tout de suite été totalement intéressé par ce nouvel aspect social », avance Philippe Audebert, correspondant prévention fraîchement nommé sur la ligne 8, en novembre de l'année dernière. « En tant que sous-chef de terminus, j'avais déjà identifié les problèmes d'insécurité grâce aux conducteurs et aux agents de station de la ligne qui me rapportaient leurs difficultés... Une campagne de prévention santé-jeunesse organisée par le conseil général du Val-de-Marne a été l'occasion idéale pour contacter les jeunes des quartiers difficiles de Créteil. En effet, j'ai proposé que la station Créteil-Université serve de lieu d'installation du forum d'information sur le sida que souhaitait disposer le conseil général... Beaucoup de jeunes sont venus, et j'en ai profité pour réaliser mes premiers contacts !... J'ai ensuite rencontré les animateurs de quartier, les gens qui s'occupent de prévention. Nous avons à faire face davantage à des problèmes de dégradation du matériel et surtout de clochardisation plutôt que de délinquance. C'est pourquoi j'ai fait participer les agents de station de la ligne 8 en leur demandant d'effectuer un recensement des stations touchées par les clochards. Grâce à leur collaboration, j'ai pu rapidement savoir ce qui se passait sur les stations de la ligne et transmettre ces résultats aux points "coup de pouce". En



Pendant toute l'année scolaire 1991-1992, chaque mercredi, la Régie met un bus à disposition, avec un machiniste du centre de Gonesse, ainsi que des vélos, afin de permettre à 40 jeunes du lycée Roger-Martin du Gard (Épinay-sur-Seine) d'effectuer des sorties en plein air en toute sérénité. Ici, Michel Faure, le correspondant prévention sécurité du centre bus de Gonesse à Saint-Denis, entouré par les jeunes de l'établissement pour une sortie en VTT : un exemple type, parmi tant d'autres, associant les jeunes, la RATP et la Police nationale (en survêtement bleu sur la photo).



Le 15 avril dernier, la RATP, par l'intermédiaire notamment des correspondants prévention sécurité de la ligne 1, de la ligne A, de l'UDO fraude et du centre bus de Charlebourg, remettait officiellement à l'Éducation nationale, partenaire à part entière de l'opération « Un bus pour un emploi », et plus précisément au LEP Ronceray à Bezons, un bus-exposition. Entièrement décoré par les élèves et leurs professeurs, il présente les métiers et les formations assurés par les LEP. Ce bus itinérant fera le tour des trois académies de l'Île-de-France. Un nouvel exemple de prévention très transversal auprès des jeunes permettant en retour de leur faire connaître les métiers de la RATP.

février dernier, avec des agents de la ligne, nous avons organisé une journée "rencontre" autour d'un baptême de plongée sous-marine à Melun, qui comprenait 40 jeunes des quartiers les plus durs de Créteil, encadrés par leurs animateurs... Le lien s'est créé à partir de cette journée, les jeunes saluent les agents de la station et prennent leur carte orange ! Quand il y a dialogue, il n'y a plus d'agression », conclut Philippe Audebert.

« La situation ne pouvait plus durer... Au début, les machinistes n'étaient pas très convaincus... Pourtant, après le premier tournoi de football inter-cités, j'ai contacté les éducateurs, les clubs de prévention à Asnières, à Gennevilliers... La prévention, c'est un peu comme un écheveau : on tire un fil, après le reste vient tout seul ! », raconte Alain Stempfelet, correspondant prévention nommé en mars 1991 au centre bus d'Asnières. « Nous mettons des bus à disposition pour accompagner les jeunes aux bases de loisirs, à des manifestations sportives, nous leur prêtons du matériel... Nous avons même été les premiers à organiser un tournoi de football entre les machinistes des centres bus de Nanterre, Charlebourg, Asnières et ces jeunes des banlieues... Pour lutter contre les agressions, nous avons créé une brigade d'accompagnement, composée de machinistes inaptes, qui suivent à bord d'une Renault 4L, les machinistes sur des lignes difficiles. Rien que par cette simple présence, c'est magique, toutes les sorties d'école se passaient très bien ! L'idée a été reprise et ils sont devenus les APS : assistants propreté surveillance... C'est aussi de la prévention envers nos agents... Dans un autre domaine, une femme machiniste du centre bus d'Asnières, inapte, s'est vu confier l'alphabétisation de femmes maghrébines à Gennevilliers. Grâce à ces cours de réglementation, de tarification, de connaissance des réseaux, les enfants de ces femmes respectent maintenant nos agents... Il faudrait que ces jeunes connaissent les machinistes comme on connaît son facteur, avec ce petit côté familial... » Une manière de rappeler que la prévention peut s'exercer au quotidien par chaque agent.

■ Ph. C.

Dossier réalisé par  
Yvonne Kappès-Grangé



# Transparences

*Deux moments de  
l'exposition photos organisée  
à Belliard.*



PHOTOS : I.-J. COURTINAT/RAPHO

# L'ACTUALITE

**Aytré, berceau du tram • Le nouveau PCC de Vincennes •  
Le ticket se met au vert • Les « Arts déco » à Lognes •  
Le pin's, pour quoi faire ? • La 11 en coulisses •**

## TABLE RONDE : DEBAT OUVERT

La table ronde sur la continuité du service public qui s'est tenue le 15 avril dernier, en présence d'associations d'usagers — FUT et FNAUT — et de trois syndicats de la RATP — FO Exécution, Syndicat Autonome Machinistes et CGC —, a permis de dégager un certain nombre de propositions. Une autre table ronde, à laquelle seront à nouveau conviés les associations d'usagers et tous les syndicats, se réunira vers la mi-mai et devra permettre d'aboutir à des conclusions.

Durant les 3 heures 30 qu'a duré la table ronde du 15 avril, les participants ont pu faire connaître leurs positions face à l'application actuelle du droit de grève à la RATP. S'il n'est en aucun cas question de remettre en cause ce droit qui est inscrit dans la Constitution, chacun a souligné les dérives auxquelles conduit aujourd'hui son usage à la Régie. Côté représentants des usagers, chacun souligne que l'usage de la grève exprime un malaise que la direction devrait davantage prendre en compte. Afin d'offrir à la concertation des chances d'aboutir, il est proposé un code de bonne



conduite qui passerait par le respect du préavis de cinq jours, l'ouverture de négociations et l'instauration d'un service qui garantisse aux usagers l'intégralité des moyens de transport durant quelques heures, par exemple le matin — de 6 h 30 à 9 h — ainsi que le soir — de 16 h 30 à 19 h 30. Côté représentants syndicaux, on s'accorde pour estimer que les solutions doivent être recherchées au sein de l'entreprise, des solutions qui privilégient la voie de la négociation.

### Six axes pour un dialogue

Parmi les propositions faites par les différents participants, les points suivants sont plus particulièrement examinés :

1 - le recours à des procédures de conciliation : sous l'autorité d'un magistrat, un comité externe à la RATP, composé de représentants désignés par les associations d'usagers, par l'Entreprise et les syndicats, pourrait émettre des avis sur les préavis de grève avant

que ceux-ci ne deviennent effectifs ;

2 - l'idée d'une publicité des préavis de grève vers l'ensemble des syndicats et vers les associations d'usagers ;

3 - un code de déontologie ayant pour but de mieux maîtriser l'usage des préavis, et de limiter la multiplication de grèves partielles particulièrement pénalisantes pour les usagers ;

4 - la stricte application de

la loi de 1982 en matière de retenues salariales ;

5 - la possibilité donnée aux associations d'usagers d'être des interlocuteurs au niveau des lignes et des dépôts ;

6 - un service minimum par lequel les partenaires s'engagent à assurer pendant les seules heures de pointe un niveau de service cohérent avec les exigences de sécurité et les fonctions vitales de la région Ile-de-France.

## AYTRE, BERCEAU DU TRAM

Le tramway de Saint-Denis-Bobigny sort de l'usine GEC Alsthom de Ayré - La Rochelle, comme le TGV Transmanche et le TGV Réseau également en cours de construction. Les caisses, l'habillage, le montage des équipements électrotechniques et électroniques (en provenance des usines de GEC Alsthom de Tarbes et de Villeurbanne), ainsi que les essais, sont réalisés à Ayré. En revanche les intercirculations entre les deux voitures sont fabriquées par De Dietrich à Reichshoffen, mais mises en place à Ayré. Cadence de sortie des tramways : une rame par semaine, ce qui correspond à un rythme soutenu. L'usine travaille également pour Nantes, Saint-Etienne et Rouen.



Différentes phases de la production du tramway Saint-Denis-Bobigny à l'usine d'Ayré.

## METEOR : LU ET APPROUVE

Dans sa séance du 27 mars 1992, le Conseil d'administration a approuvé les modifications du projet de marché avec Matra-Transport pour l'étude et la réalisation du système d'automatisation de l'exploitation des trains de Météor. Le premier marché approuvé le 22 février 1991 n'a pu être signé en raison de la modification de l'avant-projet prévoyant de ne réaliser en première phase que la section Madeleine - ZAC de Tolbiac. Le montant du marché est de 703 MF.

## ON DEMANDE APS

Le département Environnement et Sécurité recherche, dans le cadre de la lutte contre l'insécurité et les graffitis sur les réseaux, des agents provisoirement privés de leur emploi statutaire, qui souhaiteraient découvrir une activité différente, celle d'assistant propreté surveillance — dans un secteur proche de leur métier d'origine — bus, RER, métro (voir dossier de ce numéro, page 20).

Renseignements : APS, 3, place Denfert-Rochereau, 75014 Paris. Tél. : (40 48 79 98) ou (40 48 79 96).



Le département Commercial a créé un étui spécial remis aux voyageurs achetant des billets aller-retour pour Marne-la-Vallée-Chessy.



## LE TICKET SE MET AU VERT

Le nouveau ticket est arrivé avec le printemps, le 21 mars dernier. 30 millimètres de large pour 66 millimètres de long, 0,27 millimètres d'épaisseur, 0,5 gramme : si le ticket n'a pas changé de dimensions, en revanche, ses couleurs jaune et marron, datant de

1969, ont viré au vert. Métro, RER et Bus ont fêté l'événement, chacun à sa façon. Des autobus pavosaient tandis que des recettes de stations et de gares arboraient fièrement des tickets géants et se couvraient, sur la ligne 1, de feuillages, printemps oblige...



## CALENDRIER PREVENTION

● Les principales actions du Comité de prévention et de sécurité avant l'été 1992 :

— du 27 avril au 3 mai : 2<sup>e</sup> Tour de l'Île-de-France en VTT, avec 288 jeunes de 12 à 16 ans, recrutés par l'ensemble des correspondants prévention, encadrés par une quarantaine d'agents de la RATP et de policiers.

La nouveauté : les coureurs s'identifieront aux Unités en tant que parrains de l'opération ;

— mi-mai : 2<sup>e</sup> finale au Parc des Princes, prêtée gracieusement à la RATP à cette occasion, du championnat de football intercités. 750 jeunes, 33 cités de la banlieue parisienne, 50 équipes engagées avec en finale pour les 14-16 ans : Clichy-Paris XIX<sup>e</sup> ; pour les 17-20 ans : Chennevières-Bois-l'Abbé - Issy-les-Moulineaux ;

— 16 et 17 mai : tournoi intercités de basket-ball de rue (avec un seul panneau) organisé en collaboration avec la Fédération française de basket. 4 000 jeunes attendus sur 16 sites ;

— 30 mai : finale du tournoi de basket de rue à Auber.

## VINCENNES : LE NOUVEAU PCC

Depuis le 1<sup>er</sup> avril, le prolongement de la ligne A du RER entre Torcy et Marne-la-Vallée-Chessy est en service voyageurs. Il est géré jusqu'ici par le PCC de Vincennes, qui date de l'ouverture de la ligne de Boissy-Saint-Léger en 1969. Depuis, les techniques et les exigences ont largement évolué. D'où la décision de renouveler complètement le PCC de la ligne A.

A la gare de Vincennes, une nouvelle salle a été construite. Son tableau de contrôle optique, le TCO, atteint 32 mètres (celui du PCC de la ligne B à Denfert fait 20 mètres). Le système informatique du suivi des trains a été

complètement renouvelé et il est en service depuis début mars dans l'ancienne salle. Dans une première phase, seule la branche nord-est de la ligne va être prise en compte par le nouveau PCC. Sa mise en service va intervenir courant mai avec deux postes de manœuvres locaux (PML), Torcy et Chessy. Provisoirement, depuis fin mars, date d'ouverture du prolongement, ces deux postes sont gérés localement. La seconde phase consistera à basculer progressivement l'ensemble de la ligne A de l'ancienne salle dans la nouvelle salle. L'opération devrait être terminée fin 1994.

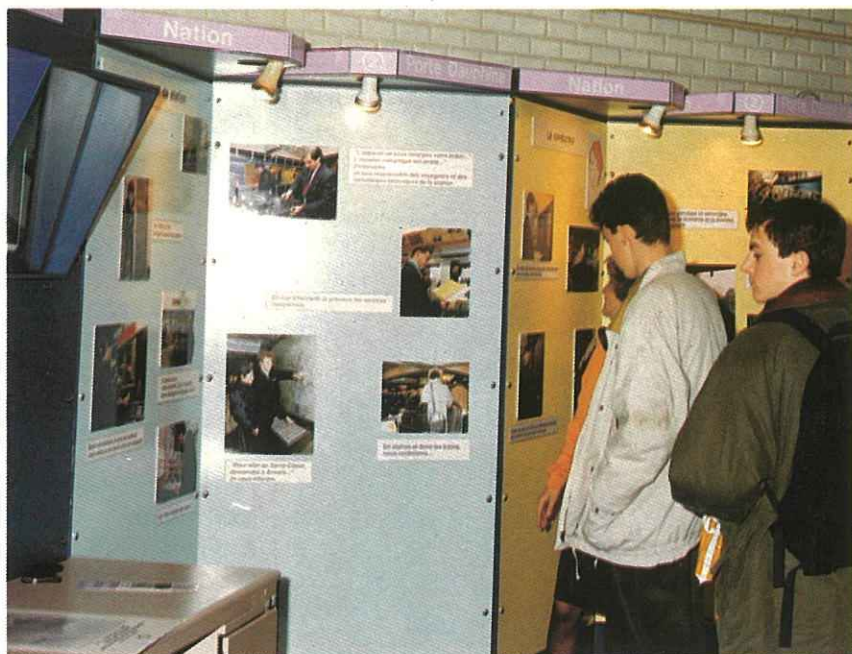
## SIEL SUR LA LIGNE A

Le système d'information sur l'exploitation de la ligne (SIEL), est opérationnel sur la ligne A depuis fin mars. Côté voyageurs, dans 15 gares couvrant les 2/3 du trafic, 87 moniteurs sont installés sur les quais et dans certaines salles. Ils donnent l'heure d'arri-

vée réelle, recalculée en permanence, des cinq prochains trains, avec leur destination et leur code mission, ainsi que des messages d'exploitation. Les agents, quant à eux, reçoivent les mêmes informations, avec, en plus, des messages spécifiques.



## LES METIERS DE LA 2



BAROUNICOM-AV

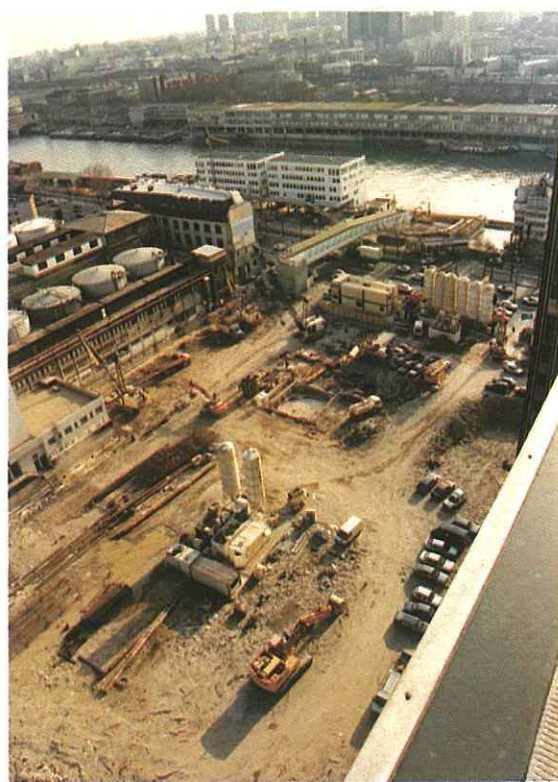
A la suite des « Rencontres » organisées par la ligne 2 avec des voyageurs (ELL n° 17, déc. 91), différentes actions ont été prévues par les agents de la ligne. Une première exposition itinérante répond aux souhaits des voyageurs en présentant « La ligne 2, sa vie, ses métiers ». Résul-

tats d'un travail d'équipe mené depuis octobre dernier : une plaquette, des photos, une vidéo avec la mascotte Titi, d'après un scénario de Joël Hérode, conducteur, et tournée avec l'aide du CFPR (département Métro) et... un pin's, disponible sur le lieu de l'exposition, dessiné par

un autre conducteur, Eric Rouault. Après avoir été présentée à la station Ternes (23-29 mars), à Porte-Dauphine (18-23 avril), on pourra la voir, avant l'été, aux stations Etoile (12-17 mai), Villiers (19-24 mai), Jaurès (10-14 juin) et Belleville (16-21 juin).

## LA RAPEE, C'EST FINI

Les 230 personnes des départements CGF et PRS qui occupaient le dernier immeuble de la Rapée, celui du 48, se sont installées, fin avril, 14, place de la Coupole à Charenton, au métro Liberté. En ce qui concerne le chantier de la Maison de la RATP, les travaux de construction des parois moulées sont en cours. Prise début mars, la photo permet de voir le chantier, l'immeuble du 48, quai de la Rapée, les bureaux de chantier implantés sur la berge, et l'auto-pont en construction permettant l'évacuation des déblais par voie fluviale.



BOUCHER/COM-AV

## LES « ARTS DECO » A LOGNES

Une mosaïque vient d'être réalisée par Isabelle Jousset et Virginie Riu, élèves de l'Ecole nationale supérieure des arts décoratifs de Paris, sur un des murs de la gare de Lognes (RER-ligne A). Créée par Isabelle, la mosaïque en pâte de verre teintée symbolise des visages. Six

groupes de quatre portraits décorent ainsi le mur jusqu'à trop souvent recouvert de graffitis. Une façon pour la mairie de Lognes et la RATP de lutter contre les graffitis tout en permettant à une jeune artiste d'exposer pour la première fois une de ses œuvres.



MARGUERITE/COM-AV

## QUATRE GENERATIONS AU SERVICE DES TRANSPORTS PARISIENS

Dans « Entre les Lignes » de janvier 1992, nous avons indiqué que le journal de la STIB (les transports bruxellois) a retrouvé une famille qui, depuis cinq générations, est au service des transports de Bruxelles. L'un de nos jeunes lecteurs, Sébastien Labed, 14 ans, qui habite à Boissise-le-Roi (77), nous a indiqué avec fierté, dans une sympathique lettre, que dans sa famille il y a aussi plusieurs générations au service des transports parisiens. Son père, Schériff Labed est agent de maîtrise exploitation au centre Bus d'Ivry, et

son oncle au centre des Lilas. Ses grands-pères étaient respectivement au Hainaut, aujourd'hui fermé, et à Thiais. L'un de ses arrière-grands-pères, successivement à la STCRP puis à la RATP, travaillait à Ivry. Enfin son arrière-arrière-grand-père a été machiniste à la CGO. Sébastien, qui ne sait pas encore s'il entrera à la RATP, termine sa lettre en indiquant qu'il voudrait qu'elle soit publiée. Voilà qui est fait. Et bravo à cette famille qui témoigne d'une grande continuité dans le service public.

## LE PIN'S, POUR QUOI FAIRE ?

Le pin's n'est-il qu'une simple mode ou est-il utilisé comme moyen de communication interne ? Selon une enquête réalisée en février dernier par BVA auprès de directeurs ou de responsables de communication, 77 % des entreprises de plus de trois cents salariés ont réalisé un ou plusieurs pin's et 49,2 % d'entre elles plus de trois. La RATP avec sa centaine de pin's dénombrée — non sans mal — est en bonne position !

Le pin's est offert à un partenaire, à un client (62 % des réponses), donné aux consommateurs (64 %),



REPRO THIBAUT/COM-AY

mais on le diffuse également à l'interne, comme élément fédérateur de l'entreprise (49 %). L'objectif du pin's peut être la diffusion d'une marque (60 %), la promotion des ventes (61 %), mais aussi la constitution d'un signe de reconnaissance interne (51 %). Il est porté par 55 % des personnes interrogées parce que c'est un signe de reconnaissance pour 57,8 % d'entre eux.

Le pin's a-t-il de l'avenir ? Sans doute, puisque 39 % des gens ne voient vraiment pas ce qui pourrait le remplacer...

## A L'EST, DU NOUVEAU...

« Aménagement et service public en Ile-de-France » est le titre de l'exposition présentée à la gare de Chessy-Marne-la-Vallée, à l'occasion du prolongement de la ligne A du RER. France Télécom, Electricité de France, le conseil général de Seine-et-Marne, l'Agence



MARGUERITE/COM-AY

de l'eau de Seine-Normandie... ils sont douze partenaires publics, acteurs du développement de la ville nouvelle et de la région, à présenter leurs activités et leurs compétences à travers cette exposition. Projections vidéo, photographies, maquettes et plans courent le long d'une structure sinusoïdale. Du 31 mars au 15 mai, gare de Chessy-Marne-la-Vallée.

## LA RATP ET LA SECURITE ROUTIERE

**● Du 2 au 5 avril, sur le parvis de La Défense, le Centre de psychologie du travail du département Protection, Prestations et Prévention sociales et le Nouvel espace formation du département Bus, ont participé aux manifestations organisées par le rallye de la Sécurité routière.**

**A cette occasion, un certain nombre de tests psychomoteurs utilisés pour la sélection de personnels de conduite, tels que les machinistes ont été présentés au public.**

## LES BUS A GARE-DE-LYON

**● Depuis le 30 mars, les terminus des lignes 20, 57 et 63 à Gare-de-Lyon ont été déplacés de la rue de Bercy à la rue Michel-Chasles, qui débouche face à la gare SNCF. Néanmoins, les arrêts de passage des lignes 24 et 87 demeurent rue de Bercy. Ces aménagements sont liés aux travaux de la ligne D, de Météor et d'un parking ; ils vont durer environ quatre ans.**

## LA RATP EN VOYAGE (S)

La saison 1992 des excursions RATP a débuté fin mars ; elle se poursuivra jusqu'au début novembre. Au programme : des voyages à travers l'Histoire, la découverte des régions, des balades pittoresques, des spectacles, des évocations de l'art et des artistes, des voyages à travers la France et l'Europe. Les excursions les plus longues sont organisées par la société Estournet. Une nouveauté, celles qui sont organisées et accompagnées par la RATP ne se font plus en bus mais dans des autocars privés.



CHABROL/COM-AY

Jean Rochefort cherche en vain à pénétrer dans le métro... Une scène du film d'Yves Robert, « Le bal des casse-pieds », avec Miou-Miou, sorti en février dernier sur les écrans.

## REVUE DE PRESSE INTERNE

Le dernier « Info ligne 3 et 3 bis » est consacré essentiellement au problème de l'absentéisme. « Si bon nombre d'absences maladie se justifient pleinement, sans remettre en cause les instances médicales, d'autres nous amènent à réfléchir sur un problème épineux et longtemps tabou : l'absentéisme. » « Info ligne 3 et 3 bis » - mars 1992 - n° 9.



Un spécial « Bus Info Repères » dresse le bilan de l'année 1991. Cette année « restera dans l'histoire de la RATP comme l'an Un de la décentralisation ». Le point sur la production, la qualité de service, le trafic, l'absentéisme, l'offre de service, les ressources humaines, l'organisation, la



gestion, la sécurité. La conclusion de Jean-Noël Payan, le directeur du département : « Aucun des défis qui nous est aujourd'hui lancé n'est inaccessible. »

« Repères », la Lettre d'information de l'encadrement de Bus - mars 1992 - n° 3.

Intervention 24 h/24, tel est le thème de « Bus Info », consacré à la Permanence générale. « A



partir du 1<sup>er</sup> mai, la PG prendra le relais des cinq centres de la capitale et assurera seule la surveillance du réseau de Paris en soirée. »

« Bus Info » - 26 mars 1992 - n° 57.



Jean-Pierre Vallot, directeur du centre bus d'Aubervilliers présente, dans un spécial « Info Flash », la nouvelle organisation Bus de son établissement. « La réforme de l'encadrement va faire sentir progressivement ses effets : une ligne hiérarchique plus courte et donc plus opérationnelle entre le machiniste et le directeur du centre, des équipes d'encadrement de ligne bénéficiant de l'autorité et des latitudes d'organisation interne nécessaires pour améliorer

la qualité de service au quotidien, des relations personnalisées entre chaque machiniste et son chef d'équipe de lignes. » « Info Flash » - mars 1992.

La « Note d'information du centre de Lagny » présente la réorganisation des équipes d'encadrement bus. « Cette réorganisation s'appuie sur deux outils : l'élaboration de contrats d'objectifs entre les chefs d'équipe de ligne et les inspecteurs de ligne, des entretiens d'évaluation permettant à chaque agent d'avoir une appréciation de ses qualités professionnelles et d'exprimer ses besoins en matière de formation. » « Note d'information du centre de Lagny » 20 mars 1992, n° 5.



« Malak'Bus info » indique, sous la rubrique Habilleme, que « dès la fin mars 1992, les centres bus, dotés d'un nouveau logiciel, vont proposer aux agents de gérer eux-mêmes leur dotation vestimentaire. Le principe est simple : créé annuel pour chaque agent d'un certain nombre de points, choix des vêtements sur catalogue, choix du fournisseur, débit du compte de l'agent (chaque vêtement correspondant à un certain nombre de points), commandes à tout moment sur un imprimé spécial, et en fonction des articles, livraison soit chez le fournisseur, soit au magasin du centre. » « Malak'Bus info » du centre de Malakoff - mars 1992 - n° 2.

## LA 11 EN COULISSES

Le métier de poseur de voies, l'entretien des boîtes noires, la machinerie d'un escalier mécanique, le Nouveau service en station ou la sécurité des voyageurs... autant de sujets présentés dans les stations de la ligne 11 au cours des journées portes ouvertes, les 21 et 22 mars dernier. Pilotées par Aline Palladin, agent de



maîtrise, ces journées répondaient au souhait des agents de la ligne de faire connaître aux voyageurs leurs métiers et de leur faire découvrir leurs activités. Il s'agissait aussi de présenter, à côté de l'exploitation, les différents départements qui participent au fonctionnement de la ligne et lui permettent de vivre au quotidien. L'atelier des Lilas s'était également rallié à l'opération et battait des records d'affluence.

## PORTES OUVERTES SUR LA 5

Portes ouvertes sur la 5, les 23, 24 et 25 avril à la station Porte-de-Pantin. Placée sous le signe de la multimodalité, une exposition a présenté les différents métiers du transport à la RATP : machinistes, conducteurs, agents de station, conducteurs de tramways, agents de maintenance, à bord de voitures Sprague-Thomson et du métro Boa. Des agents — métro et bus — ont expliqué aux voyageurs et aux nombreux scolaires présents, leurs différents métiers, souvent inconnus du grand public. Les visiteurs ont pu se rendre — en Sprague — au terminus métro Bobigny-



DUMAX/COM-AY

Pablo-Picasso et à l'atelier d'entretien, où des agents leur ont présenté le tramway. La visite se poursuivait, en ancien bus à plate-

forme, par la gare routière de Bobigny. Une occasion pour chacun de dialoguer, de se faire connaître et de rencontrer des collègues.

## TIR A L'ARC

« L'arc, c'est la plus belle arme que l'homme ait inventée depuis 50 000 ans ! », s'exclame Jean-Claude Ogier, conducteur, et président de cette section de l'USMT depuis sa création en 1982. Cette discipline olympique comprend quatre distances de tir sur cible : 90 m, 70 m, 50 m et 30 m. Pour chaque distance, le compétiteur dispose de 36 flèches. La cible, qui a un diamètre de 0,80 m (tir à 30 et 50 m) et de 1,22 m (tir à 70 et 90 m), est divisée en dix zones concentriques, avec le « 10 », centre de la cible, qui fait 8 cm ! « C'est une discipline avant tout très technique... Il faut être calme, bien concentré, et contrairement à ce que l'on pourrait croire, il est inutile d'avoir une musculature de type "Rambo"... Les femmes et même les enfants peuvent bander un



ARDAILLON/COM-AY

arc sans trop de difficulté ! » L'arc de compétition, dont la puissance varie de 8 à 20 kg, possède une poignée en alu-magnésium, deux branches en bois et fibre de verre, un viseur, un petit ergot sur lequel repo-

se la flèche, et enfin une corde en fibre synthétique de type « kevlar ». Autrefois, nos amies les girafes « offraient » leurs tendons pour servir de corde ! « J'ai organisé les Championnats de Paris, paradoxalement

## SABRE : L'USMT A BARCELONE

Jean-Philippe Daurelle, conducteur sur la ligne 4, athlète de haut niveau à la RATP, membre de l'USMT, sera aux Jeux olympiques. Après quatre épreuves, en coupe du monde de sabre, comptant pour la sélection olympique, Jean-Philippe Daurelle se classe deuxième au niveau national, et Franck Ducheix, conducteur sur la ligne 2, troisième. Mais il reste encore deux épreuves pour désigner les tireurs participant à l'épreuve individuelle et par équipe. Néanmoins, J.-Ph. Daurelle est déjà sûr de participer à l'épreuve par équipe des Jeux de Barcelone.

absents des compétitions, alors qu'il existait des championnats départementaux. Sur les 18 Championnats de Paris, nouvellement créés, notre section a terminé 15 fois à la première place. Il n'existe malheureusement pas de classement national, mais quand on sait que les meilleures équipes sont en région parisienne, cela situe assez bien notre niveau, car nous sommes régulièrement classés dans les dix premiers sur les 200 clubs que compte cette région. » D'ailleurs, derrière Jean-Claude Ogier se cache un véritable Guillaume Tell : avec un total de 340 points sur 360 maximaux, il est assez proche du record du monde de 354 points. Le club est ouvert les lundi, mardi, vendredi et samedi, de 14 h à 19 h, au 13, avenue de la porte de Choisy. Un dernier détail enfin : la flèche part à la vitesse « modeste » de 200 km/h...

## LIGNE 10 : TERMINUS

Depuis avril 1991, l'ensemble des trains de la ligne 10 vont jusqu'au terminus de Boulogne Pont-de-Saint-Cloud, sauf aux heures d'affluence, le terminus étant durant ces périodes desservi par 2 trains sur 3. Un sondage réalisé auprès des voyageurs montre que 70 % des utilisateurs sont satisfaits.

## SK A NOISY-LE-GRAND

C'est en mai que doivent commencer les travaux d'installation d'un système SK (transport hectométrique) de 600 mètres de long, entre la gare de Noisy-le-Grand - Mont-d'Est de la ligne A du RER et l'ensemble immobilier des Mailles Horizon. Mise en service prévue en janvier 1993.

## METEOR

La réalisation de puits de service pour les travaux de Météor a démarré sur différents sites : boulevard de la Madeleine, rue de la Ferronnerie, rue de Bercy et rue de Tolbiac. Par ailleurs, les arbres du boulevard de la Bastille ont été transplantés. Les travaux préparatoires pour l'arrivée des tunneliers de Météor et de la ligne D vont commencer.

# CHESSY

RATP



RER ligne A  
gare de Chessy  
à l'enseigne  
de Mickey