



Compte rendu de la réunion du 10 février 2015

Représentants pour les Associations

CDAFAL : Mme Claudia ARMALET
CNAFC : Mr Régis CREPY
FNAUT : Mme Simone BIGORGNE
INDECOSA-CGT : Mme Françoise RICHEL
UNAF : Mme Hélène MARCHAL
CGL : Mr Jean MILLET
Familles de France : Mme Jocelyne YRIBARREN
AFOC : Mr Serge MOURADIAN

Représentants excusés :

CSF CNAPFS : Mr José DUCHARNIAT

Représentants absents :

CLCV, UFC Que Choisir, Famille Rurales

AFOC : Mr Serge MOURADIAN
ADEIC : Mme Anne-Sophie QUERITE
ALLDC : Mr Gérard SCHREPFER
CLCV Mr Jacques RIBETTE

Représentants pour RATP

Mr Philippe LABBE : Médiateur de la RATP, Relations avec les Associations de Consommateurs
Mme Evelyne QUILLERE-STEPHAN : Assistante du Médiateur, Relations avec les Associations de Consommateurs
Mr Philippe LE MORVAN : Département MOP
Mr Philippe DELPONT : Département SEC

1. Questions d'actualité :

Philippe Labbé présente l'ensemble des thèmes pour 2015.

Les thèmes proposés par les associations :

- la réalisation du contrat avec le STIF,
- l'intermodalité : aménagements prévus entre la future ligne 15 avec les lignes du métro et de bus existantes à Châtillon Montrouge,
- le contrat de plan Etat-Région,
- les outils cartographiques,
- le tri sélectif des déchets dans le métro,
- une étude comparative des prix des titres de transport dans les autres métropoles mondiales,
- les recettes de transport de la RATP,
- le passe unique.

La RATP a proposé :

- la connectivité 3G/4G,
- le Plan Vigipirate à la démarche alerte attentat,
- le projet bus 2025,
- les médias distants au RER, les applications, les comptes Twitter, les blogs lignes A et B,
- les priorités du RER, schémas directeurs lignes A et B, réalisés ou déjà financés,
- la visite des nouveaux ateliers de Boulogne,
- la perception des agents du GPSR
- la valorisation du site de Lagny-Pyrénées.

Une association souhaiterait avoir davantage d'information sur les travaux de la ligne A.

Une association fait remarquer un changement dans les abribus, certains n'étant pas encore opérationnels. Elle n'est pas au courant de ce programme.

Philippe Labbé explique que ce projet est géré par la Ville de Paris. Les points d'arrêts ne sont pas des propriétés de la RATP, l'espace public appartient à la Ville. La RATP met l'information voyageurs à disposition du maître d'ouvrage.

Le projet d'automatisation de la ligne 4

Philippe Le Morvan,

Département Maîtrise d'Ouvrage et Projets, Chef de Projet, dans le cadre de l'automatisation de la ligne 4 sur la partie systèmes de transport et moyens audiovisuels.

Philippe Le Morvan a été responsable technique dans le cadre de l'automatisation de la ligne 1.

Le projet d'automatisation de la ligne 4 a été validé par le CA du 28 juin 2013 et par le Conseil du STIF le 10 juillet 2013. Depuis octobre de la même année, une organisation a été mise en place à la RATP, avec la création d'une unité « Opération d'Automatisation Ligne 4 ».

La ligne 4 est une ligne nord-sud, qui va de Porte de Clignancourt, aujourd'hui, à Mairie de Montrouge.

L'automatisation de la ligne 1 était un projet de service, comme l'est celle de la ligne 4. L'objectif n'est pas d'automatiser pour automatiser, mais pour améliorer la qualité de service.

Sur la ligne 1, la production réalisée est aujourd'hui de 100 % pendant les heures de pointe, contre 90 à 92 % auparavant. L'intervalle est de 105 secondes. La régularité et la qualité de service ont été améliorées. L'automatisation permet une grande réactivité, avec une grande facilité à résorber les incidents.

Sur la ligne 1, un défi technique et social a été relevé, avec des plannings et des budgets globalement maîtrisés. 97 à 98 % des travaux ont été réalisés entre 1 h 15 et 4 h 30 du matin.

L'automatisation de la ligne 1 a fait de la RATP une vitrine mondiale au niveau des transports. 150 à 200 visites de la ligne 1 ont été faites notamment par des réseaux étrangers, pour comprendre et prendre du retour d'expérience. Cette automatisation démontre l'utilité du modèle de l'entreprise intégrée. Un accord avec les partenaires sociaux a accompagné le projet d'automatisation.

La ligne 4 compte actuellement 27 stations. Son prolongement à Bagneux l'allongera de deux nouvelles stations : Verdun et Bagneux. Elle est la deuxième ligne de métro la plus empruntée. Certaines journées ouvrables d'hiver, son trafic peut atteindre 700 à 740 000 voyageurs par jour. La ligne 4 est en correspondance avec l'ensemble des lignes du métro et du RER. Elle dessert des gares importantes comme Montparnasse, Gare de l'Est et Gare du Nord. Elle dessert également des pôles majeurs comme Denfert-Rochereau et Châtelet – Les Halles, ainsi que des sites touristiques comme Saint-Germain-des-Prés et Montmartre. Elle regroupe les mêmes caractéristiques qui ont conduit à automatiser la ligne 1.

La ligne 4 va hériter, pour partie, des trains à six voitures de la ligne 14, qui va passer dans quelques années à une exploitation à huit voitures. La décision d'automatiser la ligne 4 s'intègre dans le schéma directeur des trains pneumatiques, en cours de discussion.

Comme sur la ligne 1, les équipements de signalisation et d'installations fixes sont en fin de vie et doivent être renouvelés pour continuer à garantir une bonne disponibilité.

Le projet a du sens par rapport au Grand Paris Express. La ligne 1, la ligne 14, la ligne 4 et le Grand Paris Express vont former un maillage de lignes automatiques qui améliorera les liaisons non seulement nord-sud et est-ouest, mais également en rocade. C'est une logique d'offre de service qui s'intègre par rapport au Grand Paris.

L'automatisation de la ligne 4 n'est pas une simple copie de celle de la ligne 1. Son exploitation est complètement centralisée depuis un PCC tandis que la ligne 1 avait une exploitation avec un PCC et des terminus. La ligne 4 automatisée intégrera à terme trois générations de trains : les MP89 et MP05 de la ligne 14, ainsi que 20 nouveaux MP14 fabriqués chez Alstom.

Le prolongement de la ligne 4 se fera en parallèle de son automatisation, ce qui ajoute une complexité supplémentaire.

L'automatisation va permettre de renforcer significativement la sécurité et la régularité, avec l'installation de façades de quai. Ce sera également l'occasion de moderniser les quais. Des moyens audiovisuels seront développés dans les trains et sur les quais.

Les matériels roulants modernes ont la capacité de réinjecter l'énergie électrique au moment du freinage. Il est possible d'optimiser ce phénomène sur les lignes automatiques du fait d'une plus grande régularité. L'économie d'énergie électrique est de l'ordre de 12 à 15 %. ce qui permet en outre de moins solliciter les parties mécaniques du train ce qui s'inscrit dans la politique de développement durable.

Une association demande si la RATP est obligée de faire, comme sur la ligne 14, des espaces pour handicapés.

Quatre stations seront accessibles au Sud à partir de Porte d'Orléans. A l'occasion de l'automatisation de la ligne 4, le passage entre le quai et le train sera amélioré avec une mise à niveau des quais comme sur la ligne 1.

Une association demande si des escaliers mécaniques seront installés dans les stations où il n'y en a pas.

Il existe des projets de modernisation des escaliers mécaniques au sein de la RATP, mais cela ne fait pas partie du projet d'automatisation de la ligne 4.

Une association demande où vont aller les matériels MP89.

C'est en cours de discussion. La ligne 6 peut être une éventualité, la 11 également. Un schéma directeur est en cours de finalisation avec le STIF.

Philippe Le Morvan présente les principes d'organisation. Ils s'inspireront de ce qui a été fait sur la ligne 14 ou sur la ligne 1, avec un taux d'encadrement plus important que sur une ligne traditionnelle. Le progrès technique est au service du progrès social.

Une association demande ce que font les agents de maîtrise.

Ils sont au PCC ou encadrent les agents en contact du public. D'autre part, les agents de maîtrise ont la compétence pour intervenir sur les trains et les conduire en conduite manuelle en cas d'incident. Sur une ligne automatique l'organisation de l'exploitation tient compte de ce scénario afin de minimiser autant que possible l'attente voyageurs. .

Philippe Le Morvan donne quelques éléments de planning. Dernier trimestre 2018, pour la mise en service du nouveau PCC sur la ligne 4. Château Rouge sera la première station qui recevra les façades de quai. Elle sera modernisée et agrandie avec un accès supplémentaire. La première navette automatique devrait circuler fin 2019, début 2020. La 52^e et dernière navette est prévue pour fin 2022.

La refonte du département de la sécurité

Philippe DELPONT, directeur de l'unité opérationnelle Sécurité au département de la Sécurité

Philippe DELPONT est à la RATP depuis 15 mai 2011. Il a été colonel, commandant au régiment et ensuite est resté cinq ans chez Thales, comme consultant Sûreté Sécurité Management.

L'unité opérationnelle Sécurité est chargée de la sécurité des voyageurs, des personnels et de la protection du patrimoine. Un référentiel est en cours de définition pour assurer la protection du patrimoine. Il s'agit de définir ce qu'est le patrimoine, lister les sites qui le constituent et définir la manière de protéger chaque site.

Un historique du département de la Sécurité :

1989 : création d'un service de sécurité, rattaché à la présidence.

1990 : création du département Environnement et Sécurité et des cinq attachements KEOPS.

1994 : création du Groupe de Protection de Sécurité des Réseaux. C'est l'unité opérationnelle, avec environ 1 250 personnes.

2000 : création des 22 relais de sécurisation dans les centres bus.

2008 : réorganisation du département autour de la sécurité. Demain, le département s'appellera département de la Sûreté. La sûreté, c'est toute menace venant de l'extérieur.

Le Recueil Social fait partie du département. Il invite les personnes dans une misère profonde à monter dans des bus, affrétés par la RATP, pour se rendre dans des lieux où ils peuvent prendre leur douche, prendre des repas, etc. Faut-il encore qu'ils le veuillent, on ne peut pas les obliger.

Il existe cinq attachements KEOPS pour le GPSR à Paris, Bobigny, La Défense, Fontenay-sous-Bois et Bourg-la-Reine.

Le GPSR comporte environ 1 200 agents, dont les compétences sont définies par le législateur. La RATP est la seule entreprise de transport avec la SNCF à disposer d'un tel service. Chacun intervient dans ses propres espaces de transport.

Les agents reçoivent une formation initiale de trois mois, suivie d'une mise en situation sur le terrain de sept mois. Un effort est fait dans deux domaines :

- faire face à l'émotivité, la gestion du stress. Les agents ont des cours et s'entraînent,
- les postures à avoir sur le terrain. Par rapport à une attaque, il y a une parade à faire, une position à avoir. Le chien est également un vecteur dissuasif. Dès qu'un chien est présent, les gens se comportent autrement. Il a une muselière renforcée, donc il ne mord pas, mais il attaque et il pousse. C'est efficace.

Ensuite, tout au long de la carrière des agents, il existe des formations continues et adaptées, treize jours par an.

Une association demande si les agents sont armés.

Ils ont tous une arme, un revolver. Avec un barillet à cinq coups.

Les agents du GPSR assurent la prévention, essentiellement par leur présence. Et aussi la dissuasion. Ils sont présents dans tous les espaces de la RATP, visibles et rassurants au quotidien. Ils vont vers les clients et répondent aux questions. Ils ont pour mission de se mettre au service des clients.

Ils font respecter la réglementation et peuvent verbaliser les personnes qui sautent les tourniquets, par exemple.

Ils agissent sur la maîtrise des lieux. Leur intervention peut être déclenchée dans l'urgence par le poste de commandement. Ou être planifiée à l'avance dans le cadre d'événements.

Les conducteurs de métros, RER, tramways, bus, ont l'habitude de parcourir les voies ou les routes tous les jours. S'ils sont attentifs à l'environnement, ils peuvent ressentir ou constater quelque chose et faire remonter cette information. Lorsque l'on recoupe ces renseignements d'ambiance, on peut définir la sensibilité d'une zone. Si le voyant est orange, il faut tout mettre en œuvre pour qu'il ne passe pas au rouge, mais qu'il repasse très vite au vert. C'est une planification d'actions à mener sur une semaine, quinze jours.

Les agents du GPSR sont titulaires d'un port d'arme et assermentés. C'est la Préfecture de Police qui délivre l'assermentation. Elle leur est remise de façon très officielle.

Les quatre grandes missions du GPSR sont :

- prévenir les délits,
- lutter plus efficacement contre la fraude,
- lutter contre les PSI, Personnes Séjournant Indûment dans les espaces,
- lutter contre les incivilités.

Une coordination opérationnelle exemplaire est rendue possible par des liaisons au quotidien pour traiter les faits de sécurité, des réunions institutionnalisées entre les centres de décisions pour examiner les évolutions de la délinquance. Des contacts réguliers avec les grands organismes, la Préfecture de Police, le Ministère des transports, permettent d'établir des diagnostics, et d'examiner les causes des progressions ou régressions de certains problèmes.

Un agent de maîtrise est détaché en permanence à l'UCSTC et à la Préfecture de Police.

Un partenariat étroit est mené avec la Police Nationale. La Brigade des Réseaux Ferrés est très efficace et travaille en coproduction avec le GPSR. Elle dispose de 1 350 fonctionnaires.

Les délais d'intervention ont été réduits à dix minutes comme ceux des Pompiers de Paris. Près de 90 % des interventions respectent ce délai.

Des moyens performants permettent un déclenchement d'alarme pour une intervention. Sur tous les bus par exemple, avec une remontée directement au PC et une géolocalisation de l'alarme, qui apparaît sur les cartes. Tous les espaces ont des caméras vidéo de surveillance, ce qui permet ensuite à la Police de réquisitionner le CD avec les photos. L'écoute d'ambiance est également importante.

Une association demande comment les agents interviennent.

Philippe DELPONT répond qu'ils ont des voitures. Ils n'ont pas de gyrophares à deux tons et doivent respecter le code de la route. Il serait intéressant de pouvoir les doter d'un gyrophare à trois tons, qui leur permettrait de montrer qu'ils sont pressés.

