

Le dossier technique

La sécurité aux TCL, « made in » Jean-Pierre Thiesson

D'après un article de la revue « Transport Public »

Cet ancien commissaire divisionnaire du district Est de Lyon, âgé de 59 ans, est devenu le « Monsieur Sécurité » de Kéolis Lyon. Avec une volonté forte de permettre un développement du réseau dans un climat plus « serein » pour les clients, tout comme pour les employés de l'entreprise, il a décidé d'utiliser les mêmes méthodes que dans son ancien métier.

Non pas qu'il souhaite que les TCL deviennent leurs propres « flics », bien au contraire. Il parle simplement d'une méthode basée sur la « sectorisation » des moyens et des hommes. Méthode qui semble avoir fait ses preuves dans la mise en place de la Police de proximité, dont il est l'un des instigateurs.

Il souhaite également que chacun joue son rôle dans la chaîne de la sécurité : éducation nationale, police nationale, travailleurs sociaux... c'est ce qu'il appelle la « sécurité partagée ».

Après sa nomination en 2005, lors de l'arrivée de M. Farrandou à la tête de l'entreprise, la nouvelle équipe en place a tout d'abord décidé de dresser un état des lieux des forces et des moyens en présence, afin de mieux tenter de les réorganiser. Il s'est alors avéré que cohabitaient à la fois des équipes de sécurité (**SPI** : **S**ervice de **P**révention et d'**I**ntervention), et des équipes de RCC (**R**elation **C**ontrôle **C**lientèle). Deux corps de métiers qui se croisaient, mais ne travaillaient pas ensemble.

Mais le changement n'a pas été simple. Il a fallu 1 an de négociations et de grèves, pour finalement arriver à monter une nouvelle équipe composée d'**APIC** : **A**gents de **P**révention, d'**I**ntervention et de **C**ontrôle. Le système semblait en effet « vérolé » par des vieilles habitudes d'exploitation, difficile à remettre en cause...

La clé du système : la prévention. Les équipages tentent en effet d'intervenir là où les dégradations pourraient survenir, à l'aide des conducteurs qui doivent désormais prévenir tout comportement anormal. Tout cela est bien théorique, même s'il existe sur le terrain des équipes nombreuses, qui sont gérées par secteurs (au nombre de 3). Un PC sécurité récoltant toutes les alertes a même été créé, avec localisation des véhicules en temps réel.