



**Département Formation**

**20<sup>ème</sup> session nationale d'études**

**RAPPORT DU G.D.S N°5**

**Protection des moyens de transport,  
intermodalité et insertion dans le tissu urbain,  
comment mieux structurer l'offre de sécurité ?**

### Liste des auditeurs

<b>AÏT YOUSSEF</b>	Driss		<i>Agir pour la citoyenneté - recrutement (APC)</i>
		Directeur	
<b>BERTRAND</b>	Philippe	Commissaire Divisionnaire - Chef d'Etat-major	<i>Ministère de l'Intérieur, de l'Outre-mer et des Collectivités territoriales Direction centrale de la sécurité publique</i>
<b>CAPERAN</b>	Philippe	Directeur Général opérationnel	<i>Etienne Lacroix tous artifices SA</i>
<b>CAZENAVE-LACROUTZ</b>	Guy	Colonel de gendarmerie - Chef du bureau de l'exécution du budget	<i>Ministère de la Défense - Direction générale de la gendarmerie nationale Direction des soutiens et des finances - Sous-direction administrative et financière</i>
<b>CHALET</b>	Sabine	Directrice de Cabinet	<i>Mairie de Saint-Dizier</i>
<b>EVAIN</b>	Nicolas	Directeur des programmes de recherche	<i>THALES</i>
<b>GUMBAU</b>	Laurent	Commissaire Divisionnaire - Chef d'Etat-major à la direction départementale de la sécurité publique des Bouches-du-Rhône	<i>Ministère de l'Intérieur, de l'Outre-mer et des Collectivités territoriales Direction centrale de la police judiciaire</i>
<b>GUYONNEAU</b>	Patrick	Ingénieur en chef de l'armement - Chef du service des technologies de sécurité intérieure	<i>Ministère de l'Intérieur, de l'Outre-mer et des Collectivités territoriales Direction de l'administration de la police nationale</i>
<b>HALLEZ</b>	Olivier	Directeur de Westeel Voyages	<i>Keolis Transports de voyageurs</i>
<b>ICARD</b>	Jean-Michel	Avocat	<i>PRAXES Avocats</i>
<b>LENE</b>	Michel	Colonel de l'armée de l'Air - Adjoint au commandant de l'Etat-major opérationnel AIR	<i>Ministère de la Défense</i>
<b>MARCHAND-LACOUR</b>	Pierre	Commissaire Divisionnaire - Conseiller technique auprès du Préfet de Police	<i>Préfecture de Police - Cabinet -</i>
<b>SIMEONIN</b>	Pascal	Directeur Délégué à l'organisation	<i>France 3</i>
<b>TIRELLI</b>	Marco	Directeur Technique - Gérant	<i>SYS.MI.LAN (Systèmes intégrés de protection et de surveillance)</i>

<b>REMERCIEMENTS</b>
----------------------

<b>Madame GALAND</b>	Responsable de la Division PSEE – Direction Exploitation - STIF - Paris
<b>Madame NERCESSIAN</b>	Directrice Zonale Adjointe de la Police aux Frontières – DDSF - Marseille
<b>Madame REVEL MOURET</b>	Chef du Bureau de la Défense Civile et Economique - Préfecture des Bouches du Rhône - Marseille
<b>Mademoiselle COSTARD</b>	Chef adjointe du SRPT – DSPP Paris
<b>Mademoiselle ROULEAU</b>	Responsable Régionale SUGE - SNCF - Marseille
<b>Monsieur ANTONETTI</b>	Responsable Régional Sûreté RATP - Paris
<b>Monsieur ARNAUD</b>	Chef de la Sûreté - Régie des Transports Marseillais - Marseille
<b>Monsieur AUDOUARD</b>	Responsable du PAGO Zonal de la Direction Zonale de la Police aux Frontières – DDSF - Marseille
<b>Monsieur CASTELAIN</b>	Directeur Contrôle Sûreté Environnement - Groupe Transpole - Lille
<b>Monsieur DE PLINVAL</b>	LCL BSPP – La Défense
<b>Monsieur DELEBARRE</b>	Directeur Adjoint - Lille Métropole - Lille
<b>Monsieur DELMAS</b>	Directeur Adjoint EPGD - La Défense
<b>Monsieur DESCHAMPS</b>	Chef de la Mission Sûreté-Défense - HFSD du Ministère Transports – La Défense
<b>Monsieur DUCASTEL</b>	Directeur Sécurité Tour DEXIA – La Défense
<b>Monsieur DUPONT</b>	Responsable Développement Urbain du Groupe TICE - Evry
<b>Monsieur FELKAY</b>	Contrôleur Général Chef du Service National Police Ferroviaire - Ministère Intérieur - Paris
<b>Monsieur GUIMBAUD</b>	Directeur de l'Exploitation - STIF - Paris
<b>Monsieur GUYAMIER</b>	Directeur Zonal de la Police aux Frontières – DDSF - Marseille
<b>Monsieur HENRY</b>	Directeur Sûreté SNCF - Paris
<b>Monsieur HULOT</b>	Délégué Régional Sûreté - SNCF - Paris
<b>Monsieur LE BIGOT</b>	Comandant BSPP - La Défense
<b>Monsieur MARTIN</b>	Chef du SISTC – DDSF - Marseille
<b>Monsieur NOVARRO</b>	Chef du SRPT – DSPP - Paris
<b>Monsieur PARMENTIER</b>	Président de l'ADEZAC, Représentant du MEDEF au

	Conseil d'Administration du STIF
<b>Monsieur RICHARDOT</b>	Directeur Sécurité du Groupe Keolis - Paris
<b>Monsieur ROUSSELLE</b>	Directeur Sûreté RATP - Paris
<b>Monsieur SCOTTO</b>	Directeur Régional Sûreté Adjoint RATP - Paris
<b>Monsieur SESMAT</b>	Directeur Sûreté - Régie des Transports Marseillais - Marseille
<b>Monsieur VACCARI</b>	Délégué Régional Sûreté SNCF - Marseille
<b>Monsieur VALLOT</b>	Commissaire - Ministère de l'Intérieur - DDSP 92 - Chef du Commissariat de Paris - La Défense
<b>Monsieur VINOT</b>	Adjoint au Chef du SISTC – DDSP - Marseille
<b>Monsieur ZALESKY</b>	Directeur de Cabinet du Directeur Régional SNCF - Marseille

---

## Sommaire

1. Introduction.....	8
2. Contexte.....	10
A. Etat des lieux .....	10
I. Les acteurs du transport et de sa sécurité.....	10
1) Les acteurs du transport.....	10
a) autorités organisatrices du transport (Etat, région, STIF, département, syndicats mixtes, interco, municipalités).....	10
b) Les opérateurs publics et privés .....	11
2) Les acteurs de la sécurité.....	13
a) Les services de l'Etat : au sens des acteurs publics de sécurité.....	13
b) Les opérateurs de sécurité réglementés .....	16
II. L'environnement législatif et réglementaire .....	17
1) Une réglementation hétérogène.....	17
2) Les institutions qui interviennent dans l'organisation des transports.....	20
3) L'organisation et la réalisation des déplacements .....	21
a) L'organisation des déplacements .....	21
b) La réalisation des déplacements.....	24
4) Le cas particulier des SAIV .....	25
a) La planification de sécurité .....	25
b) La protection des secteurs d'activité d'importance vitale.....	25
III. Les moyens.....	27
1) La vidéo protection dans les transports en milieu urbain.....	27
a) Les usages de la vidéo en milieu urbain .....	27
b) Les usages de la vidéo dans les transports publics.....	28
2) L'interopérabilité des communications : le réseau ACROPOL.....	31
a) Le réseau radio police ACROPOL.....	31
b) Le cas des lieux souterrains et l'application à la RATP .....	31
B. Etude des cas .....	32
I. Lille.....	34
1) Environnement et Besoins en Transport .....	34
2) L'originalité de Lille en matière de transport urbain : un contrat d'affermage qui désigne un seul opérateur sur l'agglomération.....	35
3) Les acteurs locaux en matière de sécurité .....	37
a) Le Syndicat Mixte d'Exploitation des Transports en commun de la Communauté urbaine de Lille (SMT) .....	37
b) La société TRANSPOLE .....	37
c) Les Services de la Police Nationale .....	38
4) Articulation des moyens.....	39
a) Des moyens techniques coordonnés.....	39
b) Une coordination des différents acteurs au sein d'instances formalisées .....	40
c) Les problématiques cernées .....	40
II. Marseille Saint Charles .....	41
1) L'environnement (sociétal, démographique, industriel, géographique...) et les besoins en transport.....	41

2)	Les acteurs locaux et leur organisation notamment en matière de sécurité	42
3)	Les moyens mis en œuvre	43
a)	Vidéo protection	43
b)	Salle de crise	43
c)	Plan de crise	43
d)	Moyens humains	43
4)	Les problématiques cernées	44
III.	La Défense	45
1)	La Défense : un nœud de transport interurbain et multimodal	45
2)	Quelques chiffres	46
a)	Population	46
b)	Géographie	46
3)	Les Etablissements Publics de Gestion de la Défense : EPAD & EPGD	46
a)	Missions et organisation	46
b)	EPGD : un rôle de premier plan dans la sécurité du site de la Défense	47
c)	Les zones de recouvrement entre EPGD, RATP et SNCF	47
d)	Les moyens techniques de l’EPGD	48
4)	La situation du quartier de la Défense sur le plan de la sécurité	48
a)	Etat des lieux du point de vue de la sécurité	48
b)	La délinquance en 2008 dans le quartier	49
5)	RATP et SNCF : Les deux opérateurs principaux du site de la Défense	49
6)	Conclusion	50
3.	Analyse	51
A.	Les problématiques	51
I.	Organisation en tuyaux d’orgue	51
II.	Disparité de capacité juridique	52
III.	Disparité des cultures	52
IV.	Capacité à gérer l’évènement rare ou exceptionnel	53
1)	Planification : hétérogénéité des cultures des acteurs	53
2)	Organisation	54
a)	Approche Bottom-up	54
b)	Approche Top Down	54
V.	Des moyens techniques en net progrès	55
VI.	Antagonismes entre logiques développées par les directions exploitations et suretés.	56
1)	Une prise en compte récente des impératifs de sûreté	56
2)	Qui se traduit par la recherche toujours difficile d’un point d’équilibre entre ces deux logiques,	57
3)	Et que l’ouverture prochaine des marchés pourrait remettre en cause.	57
VII.	L’évolution de la délinquance dans les transports ferrés et réseaux de bus en Ile de France et à Paris	58
1)	Evolution de la délinquance dans les transports ferrés d’Ile de France de 2002 à 2007	58
2)	Evolution de la délinquance dans les transports à Paris de 2002 à 2007	59
3)	Evolution comparée années 2008/2007 en Ile de France	65

a)	Stabilité de la délinquance dans les transports ferrés .....	65
b)	Baisse de la délinquance dans les réseaux de bus .....	65
4)	Evolution comparée janvier 2009/janvier 2008 en Ile de France .....	65
a)	Légère évolution à la hausse de la délinquance dans les transports ferrés. ....	65
b)	Baisse de la délinquance dans les réseaux de bus d'Ile de France. ....	65
VIII.	Efficacité de la coordination (coordonnateur et règles de gestion) .....	65
1)	Une coordination entre opérateurs limitée .....	65
2)	Une coordination institutionnelle qui ne palie pas toutes les carences... ..	65
3)	Communication entre acteurs et absence de RETEX .....	66
B.	Les recommandations .....	66
I.	Pour favoriser l'anticipation et la gestion temps zéro .....	67
1)	Coordonner, responsabiliser, mettre en réseau .....	67
a)	Sur la capacité juridique .....	67
b)	Sur la mise en réseau .....	67
2)	Gestion de crise : tirer les enseignements .....	68
3)	Les actions des entreprises face à l'insécurité .....	68
a)	Personnel affecté spécifiquement à la lutte contre l'insécurité .....	69
b)	Les solutions à l'échelon local .....	69
4)	Exemple de partenariat : les contrats locaux de sécurité (CLS) concernant le transport public urbain .....	71
4.	Conclusion .....	72
	Bibliographie .....	73 Annexes .....

## 1. INTRODUCTION

La « *multi modalité* » désigne la *présence* de plusieurs modes (techniques et moyens) de transport différents pour marchandises ou personnes entre un point A à un point B du « *réseau* », ensemble de nœuds (points simples ou sous-réseaux complexes) reliés entre eux par des liens, dans les cas de deux villes par exemple de chemin de fer et autoroute.

Dans le domaine du transport de personnes on utilise plus fréquemment la notion de « *intermodalité* » ou *combinaison* de plusieurs modes de transport au cours d'un même déplacement : dans les transports interurbains, par exemple, l'intermodalité est la combinaison d'un transport par voiture, par chemin de fer et par voie aérienne. Les lieux d'intermodalité sont de pôles d'échanges dans le domaine des passagers alors que ce sont des plateformes multimodales dans celui des marchandises.

Pour « *tissu urbain* » nous reprenons la définition de Denise Pumain : un système de villes hiérarchiquement organisées entre elles avec un maillage qui couvre ses banlieues périphériques.

La « *sécurité* » est le sentiment de confiance et de tranquillité ressenti par une personne à l'abri de tout danger ou menace (criminelle, délictuelle, politique, militaire, diplomatique, technique économique, financière, sociale, environnementale, ...).

Elle peut être subjective (psychologique) ou objective (factuelle) et implique la mise en œuvre sur un plan individuel ou collectif de mesures passives (prévention) ou actives (réaction).

La sécurité est à la fois un objectif, un droit, une valeur, un état de ce qui est sécurisé, une fonction qui vise à sécuriser une entité (politique, juridique, physique, humaine, intellectuelle, ...) face à des risques et/ou à des menaces. Dans le cas des transports, la sécurité est une des trois composantes de la QoS (Quality of Service) au même titre que l'accueil et le respect des horaires.

Si pour chaque moyen de transport les acteurs de sécurité sont l'opérateur et l'état, la sécurité intermodale relève des seuls opérateurs et les problèmes concernent leur interface.

### Le périmètre de notre analyse concerne :

- La sécurité en tant que prévention et lutte contre la délinquance et la gestion immédiate d'évènements,
- Les lieux d'interconnexion dans les zones urbaines au delà de la seule commune et pas la sécurité de chaque moyen de transport, supposée satisfaisante. Ces lieux intermodaux peuvent engendrer des compétences administratives, de police et de justice différentes, voire même différentes autorités administratives compétentes sur la même infrastructure,
- La sécurité des personnes (voyageurs, agents, voisins) car d'une part le nombre des voyageurs est beaucoup plus important que celui du fret et d'autre part la malveillance, le terrorisme, et la délinquance visent en priorité l'humain,
- Le rail et la route (transport en commun de surface et sous-terrain, personnels, ...), qui représentent le vecteur le plus important de la délinquance.

L'offre de sécurité en matière de prévention et de répression de la délinquance aux voyageurs voire aux moyens et infrastructures de mission existe pour chaque opérateur car l'ensemble des transporteurs a l'obligation d'assurer la sécurité des voyageurs (LOPS de 1995). Mais elle est à

la fois hétérogène en terme d'organisation, non-interopérable en terme de moyens techniques et limitée à leur seul territoire de compétence.

L'Etat est le seul à pouvoir piloter et réguler cette offre qui doit toujours tenir compte de l'arsenal législatif mais sur les pôles d'échanges et leurs abords immédiats, notamment urbains, l'imbrication des acteurs pose la question cruciale de la cohérence, de la continuité et de la coordination comme des événements récents ont mis en exergue.

Notre travail a comme objectif de :

- Faciliter les processus en améliorant, voire même en instaurant la communication entre les opérateurs impliqués dans la problématique de la sécurité,
- Aborder la dimension intermodale dans les moments de crise, comme par exemple le black-out d'un poste centrale de coordination,
- Anticiper les grandes restructurations urbaines à venir (par exemple Grand Paris) et l'entrée sur le marché français d'opérateurs étrangers,
- Promouvoir la Coproduction de Sécurité plutôt que le partage entre opérateurs.

Dans notre recherche nous avons soulevé plusieurs problématiques :

- Du point de vue de la sécurité du transport de voyageurs, le transport maritime est devenu très marginal et ne concerne plus que des liaisons par ferryboats, entre 2 territoires relativement peu éloigné l'un de l'autre. Le transport aérien, concerne un volume important de passagers qui sont tous soumis à un contrôle préalablement à leur embarquement. A ce jour, les transports en commun ne procèdent pas à de tels contrôles, à la fois pour des raisons pratiques et économiques. Aussi nous a-t-il paru plus intéressant de nous concentrer sur les transports en commun de type bus, métro, trains, tramway...
- Une dichotomie entre service public et privé, rendu encore plus ardu par l'ouverture du marché à la concurrence et par la croissance de la sécurité privée face à celle régaliennne qui prouve des difficultés à assurer l'ensemble des tâches,
- La diversité des réglementations et des organisations locales rend encore plus difficile la coordination entre les services de sécurité des différents opérateurs,
- Les analyses statistiques de la délinquance montrent une forte dominance de la petite délinquance,
- La répartition du travail entre les différents acteurs : police nationale (aux frontières, des transports ferroviaires, sécurité publique, ...), police municipale, services de sécurité des opérateurs de transport, les opérateurs de transport eux-mêmes, ...
- Pas de projet d'interopérabilité dans l'exploitation des images entre acteurs. Les salles de commandement communes restent des initiatives locales que seuls les opérateurs privés peuvent mettre en place,
- En plus de l'aspect préventif, il y a un aspect interventionnel, en particulier les aspects de secours et d'incendie notamment dans le cadre d'actes terrorisme car les pompiers, étant les premiers qui arrivent, pourraient aggraver la situation

Comment identifier les responsabilités et coordonner au niveau opérationnel et en temps réel le fonctionnement de ce schéma complexe ?

Comment transposer l'exemple de la grande salle de commandement du projet du Grand Paris en province du fait de l'impact financier d'une part et des moindres flux provinciaux d'autre part ?

C'est à ces questions que notre travail tentera de donner une réponse tout en laissant des questions ouvertes.

## **2. CONTEXTE**

### ***A. ETAT DES LIEUX***

#### **I. Les acteurs du transport et de sa sécurité**

##### **1) Les acteurs du transport**

###### ***a) Le STIF : l'autorité organisatrice des transports en Ile de France.***

Avec la décentralisation, réforme majeure de l'organisation des transports publics en Ile-de-France, une évolution importante a été franchie avec la publication de la loi du 13 août 2004 relative aux libertés et responsabilités locales.

Cette dernière constate :

- le retrait de l'État du Conseil d'administration du STIF,
- l'extension des compétences du STIF,
- des modalités simplifiées et élargies de délégation par le STIF de certaines de ses compétences à des collectivités locales ou à des groupements de collectivités locales.

Le STIF intervient dans trois domaines majeurs :

- la maîtrise d'ouvrage des projets d'infrastructure ;
- l'offre de transport : définition et contractualisation ;
- fonction contrôle.

Les opérateurs principaux sont :

- La RATP
- La SNCF
- Réseau Ferré de France

Auxquels s'ajoutent 80 entreprises réunies au sein de l'association OPTILE (135 contrats).

Les ressources de la STIF sont de l'ordre de 7 milliards d'Euro issus principalement des recettes tarifaires, des versements transport (entreprises) et des collectivités locales : Région (50%), Conseil généraux et ville de Paris (15%).

Pour mémoire, le 15 janvier 2004, le Conseil du STIF a approuvé la deuxième génération de contrats d'exploitation entre le STIF et la RATP, d'une part, et la SNCF, d'autre part, pour la période 2004 -2007.

En 2007, le STIF a lancé la négociation des nouveaux contrats 2008-2011. Le STIF a également signé un 1<sup>er</sup> contrat avec OPTILE, qui souligne sa volonté d'améliorer les dessertes en grande couronne.

### **Le STIF et la Sécurité des transports**

La sécurité relève par essence du domaine régalién. Il convient de distinguer ce qui relève de la politique générale de sécurité – donc de la responsabilité de l'Etat – de ce qui touche au domaine propre de la sécurité des transports. Le lien est parfois ténu entre les opérations de police et les opérations liées au transport.

Concrètement, en matière de politique de transport et de sécurité, les choix sont effectués par les opérateurs, validés par l'Etat et acceptés par le STIF. Les audits effectués par le STIF portent sur le bon usage des dépenses et non sur l'efficacité des transports.

Le STIF n'est pas prescripteur de sécurité. A ce titre, il considère comme erroné sa désignation comme opérateur d'importance vital (OIV) aux côtés de la SNCF et de la RATP. Les responsabilités d'un organisateur de transports ne sont pas de même nature que celles d'un opérateur. Par exemple, le syndicat ne participe pas aux exercices de gestion de crise programmés par l'Etat ou les opérateurs (simulation, plans particuliers). Il est simplement informé de leur programmation et de leur déroulement.

Le STIF développe une politique de sécurité centrée sur la prévention : présence humaine (humanisation des espaces) doublée d'un plus grand recours à la vidéosurveillance. Les différentes actions entreprises dans ce domaine ne font pas l'objet d'un suivi particulier (pas d'indicateurs).

Parmi les exemples récents, le STIF mentionne :

- l'installation de caméras de vidéosurveillance dans les bus de la grande couronne : financement assuré par le STIF en tant « qu'accessoire » de la politique de sécurité dans les transports.
- l'augmentation de la présence humaine, notamment le nombre de médiateurs (expérience positive avec des profils moins classiques : mères de famille...).
- le financement du stockage centralisé des images de vidéosurveillance de l'ensemble du réseau Transilien (finalement financé par le plan de relance de l'Etat).

Les contrats d'offre de transport transmis par le STIF aux opérateurs comprennent un volet sécuritaire (SUGE pour SNCF et GPRS pour RATP). Le STIF exige le développement de plans de prévention et l'élaboration de bilans annuels.

Le chargé de mission sécurité du STIF joue anime une conférence téléphonique mensuelle consacrée au suivi des « actions sécurité » en cours et à l'exploitation des rapports afférents.

Le STIF se définit comme l'autorité organisatrice des transports en Ile de France.

S'il exige contractuellement de la part des opérateurs des offres de sécurité, s'il finance des projets intimement liés à la politique de sécurité des transports, le STIF ne se considère pas comme un prescripteur de sécurité.

### ***b) Les opérateurs publics et privés***

Les entreprises françaises de transport urbain sont réunies au sein de l'Union des Transports Publics et ferroviaires (UTP) qui est consultée par les pouvoirs publics français sur tous les sujets touchant à l'activité du transport urbain de voyageurs.

Dans le domaine des transports urbains, jusqu'en 2004, l'Etat soutenait financièrement la réalisation des infrastructures lourdes et la mise en œuvre des Plans de Déplacements Urbains.

La montée en puissance des préoccupations environnementales a conduit l'Etat à afficher le développement des transports publics parmi ses priorités. De nouveaux moyens financiers devraient être dégagés dès 2009.

**La collectivité publique responsable** de la politique et de l'organisation locale du transport peut être une commune (8%) ou un groupement de collectivités locales (91%) constitué en vue de la seule activité du transport ou en charge de l'organisation et de la gestion d'autres services publics.

**Les opérateurs de transport public** sont des sociétés publiques, privées ou d'économie mixte (SAEM) au capital public (au moins 50%) et privé.

Le secteur est concentré : un petit nombre de groupes gère ou apporte une assistance technique à de nombreux réseaux, soit directement, soit par l'intermédiaire de filiales locales.

Près de 80% des entreprises adhérentes à l'UTP sont liées à l'un des trois groupes principaux, à savoir KEOLIS, TRANSDEV ou VEOLIA Transport. Ces trois groupes ont un statut privé : au niveau local, ils exploitent les réseaux au travers d'établissements, de filiales ou de SAEM.

Ces groupes dépendent eux-mêmes de grands opérateurs industriels ou de prestataires de services aux collectivités locales.

- **KEOLIS** est une filiale de SNCF-Participations, née de la fusion de Via GTI et de Cariane. Le groupe exploite 35% des réseaux membres de l'UTP et, en particulier Bordeaux, Lille, Lyon, Tours et Rennes.
- **TRANSDEV** est une filiale de la Caisse des Dépôts et Consignations, qui est un établissement financier public. Le groupe est présent dans 15% des réseaux membres de l'UTP, et en particulier à Grenoble, Nantes, Montpellier et Strasbourg. TRANSDEV a passé, au début de l'année 2002, des accords de partenariat avec la RATP.
- **VEOLIA Transport** (ex CONNEX) appartient au groupe VEOLIA Environnement et exploite environ 26% des réseaux adhérents de l'UTP et en particulier, Nancy, Rouen et Toulon.

Les trois groupes sont également très actifs sur le marché français du transport interurbain et sur les marchés du transport européen et mondial par rail ou par route.

D'autres acteurs adhérents de l'UTP jouent un rôle majeur sur le marché français :

- **La RATP** (Régie Autonome des Transports Parisiens) est la plus grosse entreprise française de transport urbain. Elle emploie 43 359 salariés (2008), exploite 3403 kms de lignes d'autobus, dont 569 kms de lignes d'autobus dans Paris intra-muros, 16 lignes de métro, soit 214 kms dont 169 dans Paris intra-muros et 300 stations. Le RER pour les seules lignes A et B est du domaine exclusif de la RATP et comporte 115 kms de lignes. De statut public (c'est un EPIC), dépendant directement de l'Etat, elle exploite en région parisienne et est présente dans plus de 200 villes dans le monde au travers de ses différentes filiales spécialisées dans l'ingénierie et l'assistance technique. Sixième acteur mondial du marché du transport collectif de personnes, elle réalise 470 millions d'euros de chiffre d'affaires et 2.873 millions de voyages (chiffres 2007). Depuis fin 2000, elle est autorisée à répondre aux appels d'offres pour l'exploitation des réseaux de province et à l'international. Elle exploite le réseau d'Annemasse en partenariat avec la société de transports de Genève et offre son assistance technique à celui de Clermont Ferrand.
- **La SNCF** (Société Nationale des Chemins de fer Français) est un EPIC qui détient des participations majoritaires dans plus de 650 sociétés filiales de droit privé. La SNCF emploie environ 166.000 personnes pour un chiffre d'affaires de 17 milliards d'euros et a

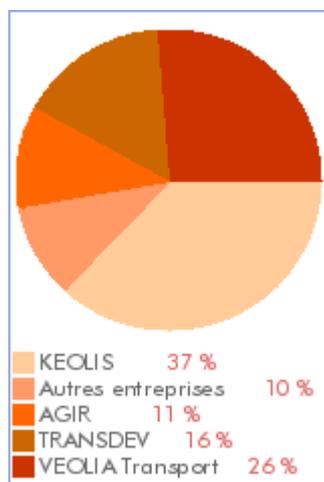
une double activité : d'une part, purement ferroviaire chargée de l'exploitation commerciale de services de transport de voyageurs et de marchandises et, d'autre part, de maintenance pour le compte de réseau ferré de France (R.F.F). Elle exploite 32.000 kms de lignes dont 1.850 kms à grande vitesse et 14.800 kms de lignes électrifiées. Elle fait circuler en moyenne 14.000 trains par jour et elle constitue la deuxième entreprise ferroviaire de l'Union Européenne après la Deutsch Bahn. le site internet [www.sncf-voyages.com](http://www.sncf-voyages.com), géré par sa filiale du même nom, est l'un des tous premiers sites internet marchands français et attire plus de 40 millions d'internautes par an. La SNCF adhère en tant que telle à l'UTP pour ses activités périurbaines en Ile-de-France et en Province (exploitation des lignes ferrées régionales). Elle est également présente dans plusieurs pays étrangers au travers de ses différentes filiales.

- L'association **AGIR** ("Association pour la Gestion Indépendante des Réseaux de transport public") regroupe des entreprises exploitant des réseaux sans l'assistance de l'un des trois grands groupes. L'association réunit environ 10% des réseaux membres de l'UTP dont Poitiers, La Rochelle et Troyes. La RATP et AGIR sont liés par des accords de coopération et d'assistance.

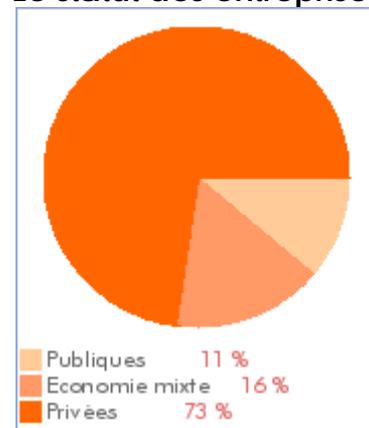
D'autres indépendants sont également adhérents de l'UTP comme Clermont-Ferrand, voire dépendent de groupes de transport dont la maison-mère est étrangère : CarPostal avec 4 réseaux ou Siberbus avec Perpignan.

**Le marché est considéré en nombre d'entreprises adhérentes à l'UTP, données octobre 2008**

### La structure du marché français



### Le statut des entreprises



## 2) Les acteurs de la sécurité

### a) Les services de l'Etat : au sens des acteurs publics de sécurité

L'ensemble des services de sécurité de l'Etat et notamment les services territoriaux de la police nationale (sécurité publique) et de la gendarmerie nationale (gendarmerie départementale) s'assurent, sous l'autorité des préfets, de la sécurité des transports publics.

Toutefois l'Etat s'est toujours intéressé de près et de façon spécifique à la question du transport public. C'est particulièrement vrai si on examine cette attention sous le prisme de la sécurité, domaine dans lequel des services spécialisés ou particuliers sont mis en œuvre. C'est ainsi que dès 1837, deux commissaires de police spéciaux sont affectés sur la ligne ferroviaire Paris-Saint

Germain. En 1855<sup>1</sup>, la police spéciale des chemins de fer (PSCF) est créée en réponse à une nouvelle délinquance, plus mobile, qui profite du développement de ce moyen de transport. En 1861<sup>2</sup>, la compétence de la PSCF s'étend à la surveillance des mouvements des étrangers et à la police des ports et des frontières. Après plusieurs évolutions orientées vers la surveillance des étrangers, la police spéciale devient, en 1937, la direction des renseignements généraux. En 1944, la police aérienne et celle des chemins de fer sont regroupées dans une même sous-direction au sein des renseignements généraux. En 1973, le service central de la police de l'air et des frontières (SCPAF), service autonome des renseignements généraux, voit le jour. En 1999, la direction centrale de la police aux frontières est créée.

C'est au sein de cette direction centrale qu'est créé en juin 2006<sup>3</sup> le Service National de Police Ferroviaire (SNPF). Le SNPF est chargé d'assurer, au plan national, la sécurité sur l'ensemble des réseaux ferrés. Il met en œuvre, anime et évalue les directives et les objectifs nationaux fixés en la matière par le ministre de l'intérieur.

Il dispose, pour l'exécution de cette mission, de moyens propres à compétence nationale (brigade des chemins de fer de la DCPAF). Il anime l'action conduite en la matière par les 6 brigades des chemins de fer zonales (354 policiers) telles que prévues par l'article 10 du décret du 1er août 2003 et placées sous l'autorité des directeurs zonaux de la police aux frontières et basées à Lille, Metz, Lyon, Marseille, Bordeaux et Rennes. Il coordonne par ailleurs l'action développée par tous les services de sécurité intervenant sur le réseau ferré : services de la police et de la gendarmerie nationale, surveillance générale de la SNCF. Il assure une veille permanente de l'événementiel survenant sur ce réseau et une interface continue avec les différents acteurs impliqués. Il centralise et exploite l'information, procède aux rapprochements et produit des analyses de nature opérationnelle relatives à la criminalité et aux incidents constatés sur le réseau ferré. Il programme, anime et évalue des opérations de sécurisation ferroviaire d'envergure nationale, interzonale ou zonale si la situation l'exige.

Le service national de la police ferroviaire comprend :

- un poste de commandement central situé à la gare du Nord à Paris assurant en continu la coordination nationale de la sécurisation du réseau ferroviaire par une interface permanente avec le PC Central de Sécurité de la SNCF et celui du Service Régional de la Police des Transports d'Ile-de-France ainsi qu'avec les six PC zonaux placés sous l'autorité des directeurs zonaux de la police aux frontières et assurant la même mission d'interface et de coordination, au niveau local, avec les forces de police et de gendarmerie du ressort et les services de sécurité des transporteurs.
- un pôle d'analyse et de gestion opérationnelle (PAGO) national en interface avec six PAGO zonaux qui, selon le même schéma, traitent, en temps réel ou en différé, l'ensemble des informations concernant les incidents et la criminalité afin de permettre, au niveau national et zonal, d'appréhender les données et de les traduire en réorientations opérationnelles des missions.
- la brigade des chemins de fer de la direction centrale de la police aux frontières (307 policiers) qui a une compétence nationale et qui comprend notamment une unité d'appui opérationnel, véritable force de projection rapide sur l'ensemble des réseaux ferrés de l'hexagone.

---

<sup>1</sup> Décrets des 22 février et 15 décembre.

<sup>2</sup> Décret du 15 mars.

<sup>3</sup> Arrêté du 27 juin 2006 relatif à l'organisation de la direction centrale de la police aux frontières en sous-directions, services à compétence nationale et bureaux.

S'agissant des services de la police et de la gendarmerie dont l'action est coordonnée au niveau national par le SNPF, il faut noter la préexistence de deux types de service spécialisés en matière de police des transports : le service régional de police des transports déjà cité (SRPT) et les Services interdépartementaux de sécurisation des transports en commun (SISTC).

Le premier a été créé en 2003<sup>4</sup> au sein de la préfecture de police et les seconds (trois, un à Lille, un à Lyon et un à Marseille) en 2005<sup>5</sup> au sein de la direction centrale de la sécurité publique.

Le SRPT est chargé de lutter quotidiennement contre les actes de délinquance commis sur les réseaux ferrés franciliens : lignes de métro, de tramway, de RER et trains de banlieue. Fort de 1300 policiers, il est rattaché à la direction de la police urbaine de proximité (DPUP) de la préfecture de police et est placé sous le commandement opérationnel unique du préfet de police, également préfet de la zone de défense de Paris qui regroupe la capitale et les sept départements d'Ile-de-France. Il dispose d'un PC dédié au pilotage des effectifs sur les réseaux RATP et SNCF. Ce dernier est situé, comme le service d'ailleurs, dans les locaux la maison de la RATP et est contigu au PC sécurité de la RATP avec lequel il entretient des liens étroits. Il est également en lien avec le PC national SUGE qui gère directement le dispositif sûreté SNCF pour l'Ile-de-France. Par ailleurs, il est en lien constant avec la salle opérationnelle de la DPUP dont le pôle opérationnel régional « transports » assure une liaison permanente avec les services territoriaux de police et de gendarmerie d'Ile-de-France et avec le SNPF.

Les trois SISTC créés au sein de la direction centrale de la sécurité publique (DCSP) et rattachés aux directeurs départementaux des chefs lieux des zones de défense Nord (Lille), Sud-est (Lyon) et Sud (Marseille) ont une compétence territoriale interdépartementale et sont composés de 120 à 140 policiers chacun.

- Le SISTC du Nord exerce sa compétence sur les départements du Nord et du Pas de Calais dans le ressort desquels il sécurise les transports ferrés. Son champ d'action s'étend au métro, au tramway et aux bus de Lille et Roubaix et Tourcoing.
- Le SISTC du Sud-est exerce sa compétence sur les départements du Rhône, de Savoie, de Haute-Savoie, de l'Ain et de la Drôme dans le ressort desquels il sécurise les transports ferrés. Occasionnellement, il étend son champ de compétence au réseau urbain de Lyon qui reste à titre principal et quotidiennement couvert par les effectifs du service général de la circonscription de Lyon.
- Le SISTC du Sud sécurise le réseau des transports urbains (bus, métro et tramway) de Marseille (au moyen de son pôle urbain) et le réseau des transports ferroviaires (SNCF), notamment TER, pour la région Provence-Alpes-Côte-D'azur (au moyen de son pôle ferré). Il assure également une présence constante en gare Saint-Charles de Marseille où il tient un poste de police.

Les patrouilles de ces services sont en lien, sur une conférence Acropole dédiée au niveau national aux effectifs en sécurisation des transports publics, avec leurs centres d'information et de commandement départementaux (CIC).

Ces derniers assurent le contact permanent avec les salles de commandement zonales et les PAGO des directions zonales de la police aux frontières ainsi qu'avec les CIC des autres

---

<sup>4</sup> Décret n°2003-932 du 1<sup>er</sup> octobre 2003 portant création d'un service de police déconcentré chargé de la sécurité des personnes et des biens sur les réseaux de transport en commun de voyageurs par voie ferrée de la région d'Ile-de-France.

<sup>5</sup> Décret n° 2005-1664 du 28 décembre 2005 relatif à la création de services de police interdépartementaux chargés de la sécurité des personnes et des biens sur les réseaux de transport en commun de voyageurs, et ses décrets d'application n° 2006-186 du 15 février 2006 et n° 2006-275 du 9 mars 2006.

directions départementales de sécurité publique du ressort et avec les centres opérationnels de gendarmerie (COG) des groupements départementaux de gendarmerie.

A l'exception des services qui viennent d'être présentés, seule la direction départementale de la sécurité publique du Val de Marne déploie une autre unité spécialisée en matière de sécurité des transports publics chargée de la sécurisation du réseau des bus urbains. Toutefois, cette unité s'analyse comme la résultante d'une initiative locale sans assise réglementaire.

Au final, il apparaît que le dispositif spécialisé déployé par le ministère de l'Intérieur pour sécuriser les transports publics est accès principalement sur la branche ferroviaire et que seul les SISTC de Marseille et Lille traitent conjointement le réseau urbain et le réseau ferré sur tous leurs vecteurs. De même, il apparaît que la présence constante de ces services spécialisés sur les gares principales d'intermodalité est limitée à deux villes : Paris et Marseille.

Ainsi le SISTC de Marseille équipe un poste de police avec présence constante à la gare Saint Charles de Marseille (trains grandes lignes et TER SNCF, lignes de métro, bus et gare autocars du conseil général) et le SRPT arme, pour sa part, des postes de police sur les grandes gares intermodales de Paris intra-muros (Gare de Nord, de l'Est, Saint Lazard, de Lyon et d'Austerlitz même si cette dernière présente un caractère intermodal plus limité) ainsi que sur la gare souterraine d'échange métro-RER de Châtelet-Les Halles.

### ***b) Les opérateurs de sécurité réglementés***

Les acteurs de la sécurité dans les transports sont de deux ordres :

D'abord il y a ce que nous appellerons la sécurité dite publique avec trois entités appartenant à des entités différentes mais toutes régies par la loi de 1983. Il s'agit de :

- Le GPSR (Groupe de Prévention et de Sécurité Mobile) est un service de sécurité interne de la RATP (avec des agents en uniforme). Il a été créé en 1989, sous l'appellation initiale de « GIPR ». Mais, ce service œuvrait en parallèle de la surveillance générale de la RATP (service de sécurité interne avec des agents en civil). De la fusion de ces deux entités en 1995 résulte le « Groupe de Protection et de Sécurité des Réseaux » au nombre de 1200.
- La SUGE (Surveillance Générale) service de sécurité de la SNCF composé de 2200 agents dédiés à la sécurisation des gares et des trains.

Ces agents sont habilités à dresser des procès verbaux pour les infractions à la loi du 15 juillet 1845 concernant "la préservation de l'intégrité des installations ferroviaires et la sauvegarde du bon ordre, de la sûreté et de la tranquillité des voyageurs". Mais d'autres lois plus récentes régissent leur activité.

Leurs missions sont les suivantes :

- veiller à la sécurité des personnes (agents, voyageurs, ...) et de leurs biens
- protéger les agents et le patrimoine de l'entreprise
- veiller au bon fonctionnement du service ferroviaire
- apporter aux autres services de l'entreprise des conseils en matière de sûreté

La dernière entité qui peut intervenir sur l'ensemble des réseaux de transport urbain et la Police Nationale au travers de ses deux structures distinctes l'une sous l'autorité du Préfet de Police de Paris et l'autre sous la responsabilité du Ministère de l'intérieur de l'Outre-mer et des collectivités territoriales.

Le SRPT (Service Régional de la Police des Transports) installé en octobre 2003 regroupe depuis son renforcement 1300 policiers sécurisant chaque jour un total de 1000 métros, RER et trains de banlieue. L'ensemble de ces brigades relève de la Préfecture de Police de Paris.

En revanche, un autre service de la police nationale dépendant du ministère de l'intérieur intervenant sur les gares.

Le SNPF (Service National de la Police Ferroviaire) créé en juin 2007 dispose de 661 policiers en effectif propre mais compter sur une synergie de façon cohérente de l'action de 2611 policiers et gendarmes répartis sur l'ensemble du territoire national à la différence de SRPT qui est un structure régionale.

Ses missions sont les suivantes :

- Assurer sur le plan national, en coordination avec les exploitations, la sécurité sur l'ensemble des réseaux ferrés,
- Mettre en oeuvre, animer et évaluer la réalisation des directives et objectifs nationaux fixés par le Ministre de l'intérieur, de l'Outre-mer et des collectivités territoriale.
- Assurer une veille permanente de l'événementiel survenant sur les réseaux ferrés et une interface continue avec les différents acteurs impliqués,
- Centraliser et exploiter l'information afin d'orienter et d'adapter les dispositifs opérationnels permettant de combattre la criminalité, prévenir et gérer les incidents constatés sur le réseau (circulaire ministérielle du 28/09/06).

Enfin, un autre acteur intervient dans les gares. Il s'agit d'entreprises de sécurité privée qui travaillent en sécurisant les dépôts bus ainsi que les trains à vide. Ils n'ont aucune prérogative en matière d'interpellation, de contrôle de titre de transport et ou d'identité. Pourtant les marchés contractés entre les entreprises de transports et les entreprises de sécurité privées ne cessent de se multiplier. Ce qui n'est pas sans poser de problème quand des cas de travailleurs dissimulés ou clandestins sont révélés chaque année. Une réforme est en cours limitant la création d'une entreprise de sécurité pour toute personne n'ayant aucune connaissance ou compétence en la matière. Des habilitations pour une période de 5 ans sont données à chaque agent. Ces habilitations sont valables sur tout le territoire national.

## **II. L'environnement législatif et réglementaire**

### **1) Une réglementation hétérogène**

Cette réglementation a pour objet de régir l'activité de transport et plus précisément celle consistant à déplacer des personnes ou des choses au moyen de véhicules.

Comme toute réglementation sectorielle, elle est tributaire de la matière qu'elle régit et se spécialise à mesure que celle-ci évolue et se complique. La spécialisation de cette réglementation des transports tient à son fractionnement en diverses branches d'activité, dont certaines tendent à une autonomie totale.

La réglementation de l'activité est avant tout fonction du mode de transport concerné et c'est pourquoi, l'on distingue classiquement les transports terrestres (regroupant les transports routiers, ferroviaires et fluviaux), les transports aériens et enfin les transports maritimes.

Chacun de ces trois modes de transports connaît donc ses propres règles, elles-mêmes provenant de sources distinctes.

Pour ce qui est de la combinaison des différents modes de transport il n'existe pas à proprement parler de droit autonome qui réglemente cette « intermodalité » et c'est donc encore par modes de transport qu'il convient d'appréhender la question.

Classiquement et historiquement, le droit des transports terrestres était essentiellement d'origine nationale, tandis que les droits aériens et maritimes étaient plutôt issus de conventions internationales élaborées par des institutions spécialisées.

L'uniformité ne se réalise pas pour autant au sein de chaque mode de transport, car en effet, au sein même des trois modes de transports et en particulier pour le transport par voie terrestre, il convient de distinguer entre le transport de voyageurs et de marchandises, entre transports nationaux et internationaux, entre transports publics et transports pour compte propre.

Le résultat en est donc une atomisation singulière de la réglementation qui, loin d'être une matière homogène, apparaît comme constituée d'un ensemble de règles éparses souvent dérogoires au droit commun, cette situation étant accentuée par les législations récentes.

En effet, le législateur français, sous la pression des entreprises, a multiplié les interventions dans le transport routier de marchandises qui s'éloigne de plus en plus des autres modes de transports terrestres pour devenir une branche du droit des transports parfaitement autonome.

Les modalités d'exécution du transport routier de marchandises sont, en effet, définies selon un dispositif très formaliste, sanctionné par la nullité de nature à remettre en cause le caractère consensuel qui est traditionnellement attribué au contrat de transport.

De la sorte, une différenciation très nette s'opère sur un plan juridique entre, d'une part, la réglementation très pointilleuse du contrat de transport routier de marchandises et, d'autre part, le silence frappant du législateur dans celui des voyageurs où les règles et notamment de responsabilité demeurent essentiellement jurisprudentielles.

**Sur la question pour le moins importante de la sécurité du passager, le droit reste empirique, ce qui est étrange lorsque l'on connaît le caractère prolifique du législateur moderne.**

Ici, en ce qui concerne la sécurité du passager, question délicate et sensible s'il en est, le législateur est muet et a laissé le champ libre à la jurisprudence.

Les conventions internationales sont anciennes et limitées. Il n'existe que deux conventions, au demeurant, peu protectrices du passager, l'une la CVR, signée à Genève le 1<sup>er</sup> mars 1973 et entrée en vigueur 21 ans après le 12 avril 1994, dont peu d'Etats l'ont adoptée y compris la France, et les autres dites RV-CIV prises en vertu de la convention relative aux transports internationaux ferroviaires mais au domaine réduit notamment en ce qu'elles ne s'appliquent que si le trajet emprunte des lignes de chemins de fer déterminées.

Dès lors, le contrat de transport n'est régi que par les lois nationales rendues applicables conformément aux règles de droit commun des conflits de lois dans l'espace et ce, en vertu de la Convention de Rome du 19 juin 1980 publiée en droit interne français par le décret n°91-242 du 28 février 1991 (JO du 3 mars 1991).

En droit interne français, le contrat de transport de voyageurs est soumis au droit commun et ce sont donc les dispositions générales du Code civil régissant le droit des contrats qui s'appliquent.

Contrairement au transport de marchandises qui fait l'objet d'un droit particulier, les seules parties au contrat de transport de voyageurs sont les personnes qui l'ont conclu (transporteur et passager).

L'originalité du contrat de transport de voyageurs, c'est qu'il donne lieu, d'une part, à l'émission d'un titre de transport et d'autre part, différents textes pénalement sanctionnés qui imposent au passager de le détenir.

En effet, rares sont les cas où d'un côté ce sont les règles communes du Code civil qui s'appliquent et où, d'un autre côté, des dispositions pénales imposent de détenir ce simple contrat de droit civil.

Ces règles de droit pénal propres à la détention du titre de transport (contrat de droit privé soumis aux dispositions générales du Code civil) sont le règlement (CEE) n°684/92 du Conseil du 16 mars 1992 établissant les règles communes pour les transports internationaux de voyageurs effectués par autocars et autobus (JOCE n°L074 du 20 mars 1992), l'article 14 de la loi du 15 juillet 1845 sur la police des chemins de fer et son article 24-1 définissant le délit de fraude d'habitude, et le décret n°42-730 du 22 mars 1942 portant règlement d'administration publique sur la police, la sûreté et l'exploitation des voies ferrées d'intérêt général et d'intérêt local.

Le fait de voyager sans être muni d'un titre de transport valable constitue donc une contravention de la 3<sup>ème</sup> classe (décret général précité du 22 mars 1942) et que cette contravention devient un délit punissable de 6 mois d'emprisonnement et de 7.500 euros d'amende au bout de 10 contraventions non payées

Quant à l'obligation de sécurité proprement dite, elle constitue le fondement du droit commun de la responsabilité contractuelle du transporteur en cas de dommage corporel de voyageur.

Il s'agit là d'une création purement jurisprudentielle, la loi ou le règlement étant resté silencieux sur cette question d'importance.

La première jurisprudence est ancienne (*Cass.civ 21 novembre 1911 - DP.1913, 1, 249 note Sarrut ; Cass.civ 27 janvier 1913 - S.1913, 177 (transport ferroviaire) ; Cass.civ 4 mars 1950 - JCP.1950, 8122 (métro) ; Cass.civ 23 mai 1955 - D.1955, 504 (transport routier)*).

Une jurisprudence séculaire décide qu'il s'agit pour le transporteur dans le cadre du contrat de transport (responsabilité contractuelle) d'une obligation de résultat, ce qui contraint ce dernier, responsable de plein droit en cas de dommage corporel subi par le contractant quelle qu'en soit la cause, à amener le voyageur sain et sauf à sa destination (*Cass.civ 27 janvier 1913*), sauf pour le seul contrat de remonte pente où l'obligation n'est que de moyens (*Cass.civ 1<sup>ère</sup> 4 novembre 1992 ; Bull.civ I, n°277*).

Mais là encore, aucun texte ne régleme cette question de la sécurité du voyageur, laissant à la jurisprudence le soin d'appliquer les règles classiques de la responsabilité contractuelle.

S'agissant d'une obligation de résultat, le transporteur ne peut s'exonérer de sa responsabilité qu'en établissant soit un cas de force majeure, soit une faute de la victime (*Cass.civ 1<sup>ère</sup> 21 octobre 1997 ; Bull.civ I, n°288 avec une situation identique pour le passager en situation irrégulière Cass.civ 2<sup>ème</sup> 15 mars 2001 ; Bull.civ II, n°56 et sur renvoi après cassation Cass.civ 2<sup>ème</sup> 16 décembre 2004 pourvoi n°03-15938*).

Cela étant, cette responsabilité du transporteur qui est donc très lourde, puisqu'elle est de résultat et non de moyens, n'est due qu'à partir du moment où le passager commence à monter dans le véhicule jusqu'à celui où il achève d'en descendre puisqu'il s'agit d'une responsabilité découlant du contrat de transport (*Cass.civ 1<sup>ère</sup> 7 mars 1989 ; Bull.civ I, n°118*).

En conséquence, les dommages subis par le voyageur hors cette situation et notamment lorsqu'il attend le véhicule, n'entraîne pas la responsabilité contractuelle du transporteur et oblige alors

dans le cas de la responsabilité délictuelle (civile ou pénale) et non plus contractuelle (contrat de transport) à rechercher un responsable, une faute et un lien de causalité entre la faute et le dommage subi (Cass.civ 1<sup>ère</sup> 23 février 1971 ; Bull.civ I n°62).

Ainsi et en gare, par exemple, la responsabilité en matière de sécurité n'est donc que délictuelle (nécessité de trouver un auteur, une faute et un lien de causalité entre la faute et le dommage) et de moyens.

Si l'on aborde cette question de la responsabilité sous l'angle de l'intermodalité, se « télescopent » différents types de responsabilité (contractuelle pour la seule exécution du contrat de transport et délictuelle dans les autres cas).

## **2) Les institutions qui interviennent dans l'organisation des transports**

Eu égard, à l'importance de l'activité de transport, il était inéluctable de découvrir un nombre et une diversité remarquables d'institutions hétéroclites qui participent à son organisation aussi bien européennes, internationales et françaises.

Pour les institutions françaises, il revient à l'Etat de définir et de mettre en œuvre une politique des transports.

A cette fin, il existe divers services administratifs, émanations de l'Etat, centralisés ou décentralisés, qui constituent des institutions administratives que l'on nommera opérationnelles en raison de leur pouvoir de décision.

Leurs travaux s'appuient sur des institutions consultatives, également publiques.

Les institutions opérationnelles sont constituées de différentes directions, centrales ou territoriales, attachées au ministère de l'Ecologie, de l'Energie, du Développement durable et de l'Aménagement du territoire et sont placées sous l'autorité du ministre d'Etat et du secrétariat d'Etat chargé des transports, sachant que ce ministère comprend 3 autres secrétariats d'Etat (Développement de la Région Capitale, Ecologie et Aménagement du Territoire).

En ce qui concerne les services centraux, le décret du 16 mai 2005 a modifié profondément l'organisation du ministère.

Si la D.G.A.C subsiste (direction générale de l'aviation civile), les autres directions notamment la D.T.T (direction des transports terrestres) et les directions maritimes ont disparu pour être remplacées par une importante direction générale des infrastructures, des transports et de la mer qui intervient dans les domaines terrestres, comme maritime, et reçoit donc les compétences auparavant dévolues aux D.T.T, D.T.M.P.L (direction du transport maritime des ports et du littoral) et D.G.A.M (direction des affaires maritimes et des gens de mer).

Les services territoriaux sont quant à eux des services décentralisés du ministère de l'Ecologie, de l'Energie, du Développement durable et de l'Aménagement du territoire et l'on y trouve les directions régionales de l'équipement (D.R.E) et les directions départementales de l'équipement (D.D.E).

Les institutions consultatives concernant les transports combinent maintes institutions à vocation générale ou spécialisée.

Les institutions générales sont le C.N.T (Conseil National des Transports) qui a succédé au Conseil supérieur des transports qui est un organisme consultatif institué par la loi d'orientation des transports intérieurs dite «LOTI» du 30 décembre 1982 et les comités régionaux et

départementaux des transports qui sont des organismes consultatifs établis au niveau local consultés, également, soit à titre obligatoire ou facultatif par le préfet de région, par les collectivités territoriales et les autorités organisatrices de transports urbains.

Outre ces institutions générales, il existe des institutions spécialisées en matière de transport terrestre, telles que le Comité national routier, créé en 1965 afin d'établir la tarification des transports routiers de marchandises et le Conseil supérieur du service public ferroviaire créé à la suite des difficultés sociales rencontrées dans ce secteur en raison des premières directives de libéralisation, par un décret du 19 mars 1999.

### **3) L'organisation et la réalisation des déplacements**

Les déplacements constituent l'objet même de l'activité de transport.

Ne pouvant s'effectuer de manière anarchique, il existe une réglementation qui concerne tout aussi bien l'organisation des déplacements, que leur réalisation.

#### *a) L'organisation des déplacements*

Déplacer des personnes ou des marchandises implique des contraintes juridiques et politiques : le transport international se heurte à la souveraineté des Etats, le transport collectif de voyageurs est un instrument essentiel de l'aménagement du territoire et de gestion des collectivités territoriales et ces mêmes déplacements ne peuvent donc être abandonnés aux seules initiatives de personnes privées ou d'entreprises.

Une organisation a donc été nécessaire.

Or, cette organisation des déplacements est loin d'être homogène. Elle peut être libérale et se limiter à des autorisations ou dirigiste sous l'étroite tutelle des autorités publiques.

Leurs règles sont fonction de nombreux critères : transports de voyageurs ou de marchandises, modes de transport, transports nationaux ou internationaux.

Ici encore, rien n'est précisé pour ce qui concerne le transport « multimodal », qui demeure un terrain presque vierge tant sur le plan réglementaire qu'organisationnel.

Par simplicité, l'on est nécessairement conduit à distinguer les transports terrestres nationaux et internationaux, des transports aériens et maritimes.

Pour les seuls transports terrestres, c'est la loi n° 82-1153 du 30 décembre 1982 d'orientation des transports intérieurs dite « LOTI » qui pose les principes généraux quant à l'organisation des déplacements sur le territoire français.

Les transports publics sont organisés par les pouvoirs publics et se distinguent des transports organisés pour leur propre compte par des personnes publiques ou privées.

L'article 7-II de la loi « LOTI » définit les services publics de transports en affirmant qu'il revient à l'Etat et aux collectivités territoriales d'organiser les transports publics réguliers de personnes et les services à la demande.

Ces personnes publiques ou établissements qu'elles ont créés, constituent des autorités organisatrices de transport (A.O.T) chargées d'organiser les services de transport dans le périmètre de leurs compétences et d'en assurer la réalisation au moyen d'un des modes d'exploitation du service public.

Des raisons historiques conduisent à ce que ces règles soient mises en œuvre de façon différente selon que les déplacements se réalisent en province ou en Ile-de-France.

### **- L'organisation des déplacements de voyageurs en province**

L'organisation des transports de personnes en province repose sur une distinction fondamentale entre transports urbains et non urbains.

L'organisation des transports urbains suppose la création d'un périmètre de transport urbain (P.T.U) et à l'intérieur de celui-ci d'une autorité qui est chargée d'organiser certains transports publics de voyageurs (A.O.T).

En principe, le périmètre de transport urbain correspond au territoire d'une commune. Il en résulte donc que la commune constitue une autorité organisatrice de transport en ce qu'elle a compétence pour organiser les transports publics sur son territoire.

Le périmètre de transport urbain peut néanmoins faire l'objet d'une délimitation différente afin de favoriser la coopération intercommunale (PETU). Mais la loi présente dans ce cas une incohérence : un bus peut sur autorisation préfectorale sortir du périmètre autorisé sur une distance maximale de 10 km et au delà il devient un car : dans ce cas la bus devient car et tous les voyageurs doivent être assis, ce qui signifie que tous les voyageurs debout devraient descendre.

La loi « LOTI » permet ainsi à plusieurs communes adjacentes d'englober leur territoire dans un seul et même périmètre afin d'organiser ensemble un service de transport de personnes.

L'organisation de tels déplacements peut alors être confiée à un syndicat de communes ou à une communauté d'agglomération qui constituera l'autorité administrative de transport (A.O.T) sur le périmètre ainsi défini.

La loi « LOTI » ne donne compétence exclusive aux autorités publiques que pour organiser les seuls transports publics réguliers et les services à la demande qui sont des services collectifs offerts à la place, déterminés en partie en fonction de la demande des usagers et dont les règles générales de tarification sont établies à l'avance.

C'est ainsi qu'eu égard à ce qui précède, les services réguliers de transports scolaires, bien que se réalisant dans le périmètre de transport urbain, ne relèvent pas de l'autorité organisatrice compétente sur ce périmètre, mais des départements selon la loi « LOTI ».

Les autorités organisatrices de transports (A.O.T) font assurer l'intégralité de l'organisation des services de transports dans le cadre de leur mission et c'est donc toute la politique des transports en commun qui est de leur ressort, qu'il s'agisse de sa définition ou de sa mise en œuvre.

L'organisation des transports est définie au moyen du plan de déplacement urbain (P.D.U) élaboré par l'A.O.T et approuvé par elle après diverses consultations et enquêtes publiques et il lui revient donc de choisir les modes de transports, qu'il s'agisse des lignes de bus, des métros ou des tramways, de décider des investissements et infrastructures nécessaires, de définir les différents services, leurs itinéraires, leur fréquence, les points d'arrêts et également les modalités de financement des services et la politique tarifaire des transports.

C'est bien ici que la notion « d'intermodalité » fait son apparition.

L'A.O.T a, de même, pour mission de mettre en œuvre ces services de transport public et de déterminer les modalités d'exécution du service public.

Ainsi et en cas de gestion déléguée, elle sélectionne l'opérateur, conclut et gère la convention de délégation ou le marché public et homologue les tarifs.

### **- L'organisation des déplacements en Ile-de-France**

L'Ile-de-France est soumise à un régime original et dérogoire, en ce que l'ensemble de la région forme un périmètre de transport urbain à l'intérieur duquel le syndicat des transports d'Ile-de-France (S.T.I.F) constitue l'autorité organisatrice de transport.

Ce syndicat des transports d'Ile-de-France trouve son origine dans une loi du 21 mars 1949 qui avait créé l'Office régional des transports parisiens habilité à prendre ou proposer toutes les décisions relevant de l'autorité publique concernant les transports en communs de voyageurs de la région.

Ce syndicat a ensuite subi différentes réformes pour prendre, en 1959, l'appellation de Syndicat des Transports Parisiens jusqu'en 2001 où il a été remplacé par le S.T.I.F par la loi n°2000-1208 du 13 décembre 2000, dite de solidarité et renouvellement urbains (S.R.U).

La loi du 13 août 2004 relative aux libertés et responsabilités locales a achevé la réforme en mettant fin à la représentation de l'Etat.

Le S.T.I.F est un établissement public administratif doté de l'autonomie financière et constitue l'autorité organisatrice de transport sur la région Ile-de-France en assumant les fonctions correspondantes.

C'est le S.T.I.F qui détermine, au moyen de conventions avec la R.A.T.P, la S.N.C.F et les différents transporteurs, la consistance et les caractéristiques des services de transports de voyageurs et fixe les tarifs.

Les dispositions du droit commun de la loi « LOTI » régissant l'organisation des transports de voyageurs ne s'appliquent donc pas à la région Ile-de-France et, dans l'attente d'une législation toujours à venir, ce sont donc les dispositions du décret du 14 novembre 1949, certes plusieurs fois modifiées, qui continuent de fixer les principes de l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France.

Cette organisation des transports en Ile-de-France doit également prendre en compte l'existence d'opérateurs de transport titulaires de monopoles, tels que la S.N.C.F et la R.A.T.P.

### **- Le transport ferroviaire**

Indépendamment de ce qui précède, la S.N.C.F bénéficie d'un monopole pour l'exécution des transports de voyageurs sur le réseau ferré national, ce qui emporte des répercussions sur l'organisation de ceux-ci.

La S.N.C.F a longtemps été autant organisatrice de transports, qu'opérateur de transports et il lui appartenait donc aussi bien de définir les modalités de desserte des différentes gares, que de les réaliser.

La S.N.C.F assure toujours cette fonction d'organisation des déplacements et la loi « LOTI » la charge d'assurer la cohérence d'ensemble des services ferroviaires intérieurs sur le réseau ferré national.

Cependant, son influence diminue au profit des collectivités territoriales qu'il s'agisse des transports nationaux et surtout régionaux.

Si auparavant seul l'Etat organisait les transports ferroviaires régionaux et en confiait donc l'exécution à la seule S.N.C.F selon des directives générales et le premier assouplissement ayant été apporté par la loi « LOTI » permettant la conclusion de conventions entre les régions et la S.N.C.F, c'est surtout la loi SRU du 13 décembre 2000 qui a généralisé le transfert de compétence au profit des régions en ce qu'elles se sont vu confier l'intégralité de l'organisation des transports ferroviaires depuis le 1er janvier 2002.

### ***b) La réalisation des déplacements***

Pour qu'il y ait réalisation de déplacements, il est nécessaire de disposer d'infrastructures adéquates et de fixer des règles de circulation.

Ici encore, chaque mode de transport fait appel à une infrastructure spécifique et partante, a des règles juridiques et organisationnelles différentes.

La gestion des infrastructures de transports terrestres obéit, ici encore, à un régime différent selon le mode de transport : routier, ferroviaire ou fluvial.

Elles relèvent soit du domaine privé, soit du domaine public.

Le domaine privé regroupe, notamment, toutes les infrastructures appartenant à des sociétés privées et qu'elles exploitent pour leur propre compte en les mettant à disposition de leur clientèle : plateformes de distribution, parkings privés, entrepôts, ...

L'essentiel des infrastructures destinées aux usagers de la route relève par contre du domaine public.

Les infrastructures de transport ferroviaire et fluvial ont en commun d'être gérées par des établissements publics industriels et commerciaux, savoir réseau ferré de France (R.F.F) et voies navigables de France (V.N.F).

Le réseau ferré de France dit R.F.F a été créé par une loi du 13 février 1997 (loi n°97/135 du 13 février 1997 portant création de l'établissement public réseau ferré de France en vue du renouveau du transport ferroviaire et publié au JO du 15 février 1997).

La gestion du réseau ferré national est retirée à la S.N.C.F pour être confiée à R.F.F, ce qui présente la particularité que R.F.F en est non seulement le gestionnaire, mais aussi le propriétaire à charge pour lui d'entretenir et d'exploiter le réseau.

C'est donc R.F.F qui laisse accéder les entreprises ferroviaires et organise la circulation en leur accordant des « sillons » constitués de droits d'utilisation du domaine public ferroviaire afin de faire circuler un train entre deux points du réseau ferré national et pendant une période de temps donnée.

En contrepartie de ces prestations, R.F.F perçoit une redevance de la part des entreprises utilisatrices conformément au décret n° 97-446 du 5 mai 1997 relatif aux redevances d'utilisation du réseau ferré national, publié au JO du 7 mai 1997.

## 4) Le cas particulier des SAIV

### a) La planification de sécurité

#### Plans VIGIPIRATE et PIRATE

Le *Plan Vigipirate* est un plan gouvernemental de vigilance, de prévention et de protection faces aux menaces d'actions terroristes.

A partir de la synthèse de la menace élaborée par les services spécialisés, une proposition de niveau d'alerte est soumise au Président de la République et au Premier ministre qui déclenche le plan Vigipirate et détermine le niveau d'alerte applicable sur le territoire.

Les mesures de vigilance, de prévention et de protection sont ensuite déclenchées et mises en œuvre par les différentes autorités : services de l'État, collectivités locales, SNCF, RATP, aéroports...

Le plan Vigipirate est décliné du niveau gouvernemental en plan zonal et départemental. Il peut être complété le cas échéant par des plans d'intervention et de secours spécifiques comme le plan Biotox, Piratox ou Piratome.

### b) La protection des secteurs d'activité d'importance vitale

#### Définitions et périmètre

Un secteur d'activités d'importance vitale (SAIV) est constitué d'activités concourant à un même objectif. Ces activités soit ont trait, de manière difficilement substituable ou remplaçable, à la production et la distribution de biens et de services indispensables, soit peuvent présenter un danger grave pour la population.

Un point d'importance vitale (PIV) est un établissement, une installation ou un ouvrage sis sur le territoire national dont le dommage, l'indisponibilité ou la destruction par suite d'un acte de malveillance, de sabotage ou de terrorisme risquerait, directement ou indirectement :

- d'obérer gravement le potentiel de guerre ou économique, la sécurité ou la capacité de survie de la Nation ;
- ou de mettre gravement en cause la santé ou la vie de la population.  
(Article R.1332-2 du code de la défense)

L'arrêté du Premier ministre du 2 juin 2006, modifié par arrêté du 3 juillet 2008, fixe la liste des secteurs d'activités d'importance vitale et désigne les ministres coordonnateurs desdits secteurs.

La protection des secteurs d'activité d'importance vitale repose sur quatre volets :

- des directives nationales de sécurité pour chaque SAIV ; chaque secteur est placé sous la responsabilité d'un ministère ;
- un plan de sécurité d'opérateur (PSO) élaboré par chacun des opérateurs d'importance vitale ;
- des plans particuliers de protection (PPP) élaborés par l'opérateur pour chaque point d'importance vitale ;
- des plans de protection externe (PPE) élaborés par les pouvoirs publics en liaison avec l'opérateur pour chaque point d'importance vitale.

### **Directives nationales de sécurité (DNS)**

Une directive nationale de sécurité s'applique à tout ou partie d'un secteur d'activités d'importance vitale. Elle décrit son périmètre, en identifie les responsables et les enjeux, et en définit le besoin de sécurité. A la suite d'une analyse de risque dans laquelle sont énoncés et hiérarchisés les scénarios de menace, elle précise les objectifs et les politiques de sécurité du secteur concerné.

La directive nationale de sécurité définit les mesures planifiées et graduées de vigilance, de prévention, de protection et de réaction contre toute menace, notamment à caractère terroriste.

Elle constitue un document-cadre pour l'élaboration des plans de sécurité des opérateurs d'importance vitale auxquels elle s'applique.

Les directives nationales de sécurité sont approuvées par le Premier ministre sur proposition du ministre coordonnateur du secteur d'activité.

### **Plans de sécurité d'opérateur (PSO)**

Elaboré par l'opérateur d'importance vitale, le *plan de sécurité d'opérateur* a pour objet de définir la politique générale de protection pour l'ensemble des établissements, ouvrages ou installations concernés (dont scénarii de menaces, analyse de risque, liste des points d'importance vitale).

Le plan de sécurité d'opérateur prévoit, s'il y a lieu, les délais de réalisation des mesures de protection permanentes et des mesures temporaires et graduées qu'il prescrit.

Les opérateurs d'importance vitale transmettent leur plan de sécurité au ministre coordonnateur du secteur d'activités d'importance vitale dont ils relèvent.

### **Plans particuliers de protection (PPP)**

Le plan particulier de protection de chaque point d'importance vitale est établi à partir du plan de sécurité d'opérateur d'importance vitale. Il comporte des mesures permanentes de protection et des mesures temporaires et graduées. Il prévoit également les délais de réalisation de ces mesures.

Les opérateurs d'importance vitale transmettent pour approbation le projet de plan particulier de protection au préfet du département.

Le plan particulier de protection est décliné, en tant que de besoin, en consignes et en fiches réflexes qui ne sont pas nécessairement classifiées. La politique d'exercices et d'audits concourt à son évaluation en vue de son adaptation et de son amélioration.

### **Plans de protection externe (PPE)**

Pour chaque point d'importance vitale doté d'un plan particulier de protection, le préfet de département établit, en liaison avec le délégué de l'opérateur d'importance vitale pour la défense et la sécurité de ce point, un *plan de protection externe*.

Le plan de protection externe précise les mesures planifiées de vigilance, de prévention, de protection et de réaction prévues par les pouvoirs publics.

## **Conclusion**

La réussite de la politique de protection des secteurs d'activités d'importance vitale passe l'élaboration d'un cadre juridique clair et par la convergence des systèmes développés au sein de chaque secteur.

Nécessairement directifs à l'origine, les plans de sécurité ont connu une évolution dans leur construction. Fort du développement d'une culture « Vigipirate », la logique de moyens - qui prévalait initialement - s'est estompée au profit de contrats d'objectifs.

A l'heure où l'Union européenne s'engage dans une phase conceptuelle prometteuse, la France peut à juste titre revendiquer un dispositif juridique structurant et fédérateur en matière de protection des infrastructures critiques. Particulièrement exposé et cloisonné, le secteur des transports requiert, plus que tout autre, des mesures de coordination et de responsabilisation, gages de cohérence et d'efficience.

Au niveau local, la crédibilité et l'efficacité d'un plan de sécurité ne peuvent s'envisager sans une vision commune des opérateurs de transport et des acteurs de sécurité. Mais, sur un même site, comment parler de vision commune d'acteurs portés par des objectifs, des contraintes, des enjeux et des intérêts différents, voire divergents ?

Au delà des procédures, c'est avant tout la répartition des charges financières imposées par les directives nationales de sécurité qui constitue le principal point d'achoppement.

Une décennie fut nécessaire à l'appropriation par les acteurs de sécurité, et par les citoyens, des plans Pirate et Vigipirate. Puisse la politique de protection des secteurs d'activités d'importance vitale connaître le même succès au cours de la décennie à venir.

## **III. Les moyens**

### **1) La vidéo protection dans les transports en milieu urbain**

#### ***a) Les usages de la vidéo en milieu urbain***

##### **- La gestion urbaine de proximité**

La vidéo protection facilite ce que l'on pourrait nommer « la gestion urbaine de proximité ». Elle participe ainsi aux missions de tranquillité publique ; la détection des infractions mineures (mendicité agressive, ivresses publiques et manifestes...), l'assistance aux personnes (malaises, personnes errantes, SDF...), l'identification d'incidents techniques (pannes d'éclairage, poubelles renversées, encombrants sur la chaussée...), des chiens errants, du stationnement gênant...

Une fois ces dysfonctionnements repérés par ces yeux supplémentaires que sont les caméras, des effectifs (police municipale, ASVP, services techniques, fourrière...) sont dépêchés pour y mettre un terme. Ces actions concernent la prévention sociétale. Cette gestion préventive est un élément qui rend le vocable de « vidéo protection » plus pertinent que celui de « vidéosurveillance ».

La vidéo protection permet aussi de se réapproprier l'espace public, notamment dans les quartiers difficiles où la présence institutionnelle n'est pas toujours tolérée, mais aussi parfois dans les centres-villes où les rassemblements, hostiles ou non, peuvent faire fuir une partie de la population.

### **- La lutte contre la délinquance de voie publique**

Les missions de tranquillité publique se situent souvent au voisinage de la lutte contre la petite délinquance de voie publique (vols à l'étalage, vols roulotte...). De fait, une fois dotés de cet outil, nombre de centres de supervision qui n'avaient pas pour objectif cette finalité policière, l'adoptent.

Par ailleurs, la vidéo protection suscite souvent chez les policiers municipaux l'envie de travailler d'une façon plus offensive, de rechercher les délits ou de procéder à des interpellations, et ce d'autant plus aisément qu'ils sont au contact de policiers nationaux en recherche d'images dans les centres de supervision.

### **- La réduction du sentiment d'insécurité**

Si les effets de la vidéo protection ne sont pas toujours mesurables en termes de baisse de la délinquance, le sentiment d'insécurité est toujours favorablement impacté. Toutes les enquêtes d'opinion réalisées dans les villes équipées de ces dispositifs confirment cette tendance. Une fois la vidéo installée, la population se sent plus en sécurité. A ses yeux, l'espace public paraît désormais maîtrisé. La forte médiatisation des interpellations réussies des terroristes ayant commis les attentats de Madrid en 2004 et de Londres en 2005 grâce à la vidéo protection conforte davantage encore cette idée.

Par ailleurs, la menace du Big Brother est en elle-même devenue au fil du temps moins crédible. L'expérience montre que l'exploitation des données individuelles, qui pose une vraie question de respect des libertés, est surtout liée aux enregistrements actifs des personnes elles mêmes (inscription sur Internet, comptes commerciaux, cartes de fidélité, réseaux sociaux...) qui génèrent des fichiers comportant leur lot d'informations précises. Au contraire, les enregistrements passifs et de masse, comme la vidéo protection, génèrent une telle somme de données non personnalisées et dispersées que leur exploitation systématique et complète (par recoupements) est inenvisageable.

Aux dires de nos multiples interlocuteurs, l'opinion publique a d'ailleurs connu sur notre territoire une évolution extraordinaire à ce sujet. Une dizaine d'années plus tôt, il fallait convaincre avant d'installer tout dispositif de vidéo protection. Aujourd'hui, les élus doivent batailler pour la persuader que son utilité n'est pas manifeste partout et pour tout type de délit, tant les demandes affluent.

Reste que, là où elle est mise en œuvre, la vidéo protection crée une attente. La décevoir serait particulièrement contre-productif.

## ***b) Les usages de la vidéo dans les transports publics***

### ***- La gestion des flux***

La vidéo permet d'abord aux transporteurs de mieux gérer leurs flux, à la fois roulants et piétons. Elle constitue ainsi un outil d'aide à la décision et de levée de doute auquel les exploitants ont fréquemment recours. De manière incidente, cet usage permet aussi une exploitation a posteriori des images par la police nationale en cas d'actes de délinquance ou d'attentat. Il y a toutefois là une spécificité des systèmes vidéo des transporteurs, dont l'abondance d'images permet une meilleure élucidation des infractions.

A l'instar de la démarche de nombreuses villes, le choix des transporteurs publics de se doter d'équipements de vidéo protection a d'abord été guidé par un besoin interne de gestion et non à des fins judiciaires.

### ***- La protection des matériels et des personnels***

Outre ses fonctions d'exploitation, les caméras ayant vocation à vidéo protéger les matériels, personnels et usagers se sont au cours des dernières années largement développées. Au départ suggéré dans le cadre de la lutte contre le terrorisme, leur déploiement est aujourd'hui devenu courant et contribue au quotidien à la sécurisation des réseaux. Et si les agents étaient, à l'origine, réticents, les résultats obtenus grâce à la vidéo protection ont à ce point contribué à leur sécurisation qu'ils en plébiscitent à présent largement l'utilisation.

Deux situations doivent être distinguées ici, selon que l'on considère les caméras embarquées et mobiles, ou fixes telles que celles positionnées en gares, stations, arrêts ou dépôts.

Dans le premier cas, l'enregistrement des images ne dure généralement pas plus de 72 heures, délai au terme duquel elles sont automatiquement « écrasées ». Les images ne sont par conséquent utilisées qu'en différé, et non en temps réel, en raison de contraintes techniques et d'exploitation.

L'ensemble des transporteurs estime que le recours à la vidéo protection embarquée, sur signalement du conducteur ou après le dépôt de plainte d'un voyageur, fournit d'excellents résultats.

Dans le second cas, la vidéo protection porte sur des espaces circonscrits, fixes et de dimension gérable pour un service de sûreté. Le dispositif de vidéo protection est alors géré selon les mêmes logiques que pour la voie publique, intégrant toutefois la particularité des lieux clos. Les grands gestionnaires de transport n'y ont cependant recours qu'en matière de levée de doute et de recherche d'éléments de preuve une fois l'infraction commise. Ainsi, le grand nombre de caméras présentes sur ces réseaux interdit toute exploitation en temps réel des images recueillies. Cet usage semble cependant suffire de l'avis même des transporteurs et des forces de police. En effet, dans la mesure où les incidents s'y déroulent en lieux clos et en la présence d'un personnel généralement nombreux, une meilleure exploitation des images est rendue possible en phase judiciaire.

Enfin, conséquence indirecte mais unanimement constatée, la vidéo protection, en participant activement au sentiment de sécurité des agents fait diminuer de manière significative le nombre de journées de grève.

### ***- La lutte contre l'insécurité dans les transports publics***

La lutte contre l'insécurité dans les transports publics, surtout en région parisienne, est devenue une nécessité commerciale afin de conserver les clients, lesquels fuyaient certaines lignes à certaines périodes de la journée de peur d'y être agressés.

Ainsi, l'objectif des services sûreté de la RATP est d'intervenir en moins de dix minutes sur les agressions de personnes dès qu'ils en sont informés. Mais, pour autant, l'entreprise de transport ne se livre pas à de quelconques chasses à l'image ou à l'affaire. D'abord parce que son service de sûreté n'a pas pour vocation d'assurer la sécurité des biens et des personnes empruntant le réseau, cette mission étant du ressort de la police régaliennne. Ensuite, vu le nombre particulièrement conséquent de caméras installées sur les quais et dans les voitures<sup>35</sup>, la tâche relèverait de la gageure.

De fait, l'apport essentiel de la vidéo protection pour la RATP est une aide à la décision. Elle permet d'évaluer un incident et d'apporter la meilleure réponse possible en temps réel.

Parallèlement, ces équipements possèdent un intérêt majeur pour la police nationale en matière judiciaire. Ils constituent une véritable aide à l'enquête, en permettant notamment d'évaluer le degré de violence des infractions commises.

Enfin, la vidéo protection n'est pas utilisée pour détecter la fraude, pourtant estimée de façon importante sur certains réseaux. Par contre, elle sécurise les équipes volantes de contrôle lors de leurs interventions, notamment dans les stations sensibles. Les images stockées aident à identifier les fraudeurs récalcitrants mais en aucun cas elles peuvent être exploitées pour verbaliser car une contravention de 3<sup>ème</sup> classe doit être constatée sur place et de visu.

### ***- Un rôle important en matière de lutte contre le terrorisme***

En France, la loi du 23 janvier 2006, relative à la lutte anti-terroriste, en assouplit le régime juridique, autorisant l'outil pour la protection des enceintes privées et attribuant des prérogatives importantes aux préfets, lesquels peuvent le prescrire et l'autoriser dans l'urgence. Parallèlement, les forces de sécurité intérieure gagnent le droit à l'accès aux images, quel que soit le cadre juridique, du moment que leurs chefs de service les y autorisent nominativement.

Dans les services de lutte contre le terrorisme, la recherche d'images, publiques (centres de supervision urbains, transports...) et privées (banques, centres commerciaux...), constitue un réflexe acquis de longue date. Ce procédé est parfaitement intégré par les policiers spécialisés, aussi bien dans la phase de collecte du renseignement ou de surveillance des milieux à risques que dans la phase enquête après attentat.

Les services travaillent avec tous les équipements fixes disponibles dans les villes, les transports ou les commerces, et avec leurs propres moyens vidéo, souvent mobiles, les premiers venant compléter les seconds.

Les attentats islamistes de Londres, qui ont visé des infrastructures de transport urbain, sont à ce titre emblématiques. L'aide indispensable apportée par la vidéo dans la leur résolution ont encore renforcé ce réflexe de recours aux images. Nombreux sont les responsables qui admettent que cet outil, indispensable à l'identification des terroristes ou des modes opératoires, demeure très insuffisamment développé sur notre territoire.

Pour le simple traitement du renseignement, la vidéo protection s'avère également utile aux policiers. Ils l'utilisent pour vérifier nombre d'informations et comme outil d'appui. Quand un suspect est signalé dans un train, une équipe est envoyée à la gare d'arrivée pour le réceptionner ou mettre en place une filature. Si la gare est vidéo-protégée, des images sont récupérées afin de conduire des vérifications complémentaires (par exemple, s'assurer que dans la foule, des complices non repérés par l'équipe n'attendaient pas le suspect).

La vidéo protection ne remplace pas les hommes, mais elle les accompagne de plus en plus efficacement dans leur quotidien d'enquêteurs et d'agents du renseignement.

### ***- Les difficultés rencontrées***

Ces enquêtes confidentielles posent le problème du recueil et du traitement des informations. Ainsi pour surveiller ou identifier des suspects déambulant sous l'œil de caméras publiques, la mission doit être confiée à des opérateurs habilités et encadrés. Dans un contexte caractérisé par une augmentation importante du nombre de caméras, se pose le problème de la disponibilité de ces opérateurs en nombre suffisant.

Autres difficultés rencontrées :

- la recherche d'information dans des volumes d'images toujours plus importantes, quant bien même la durée des enregistrements est limitée par la loi. Ainsi, en cas d'attentat dans les transports publics, il ne serait pas possible d'identifier les individus ayant effectué des repérages avant plusieurs jours en raison de la quantité des enregistrements à visionner.

- La saturation d'attention chez les personnels chargés de visionner de véritables murs d'images générés par la multiplication des caméras. Il est impossible, même pour du personnel très entraîné et très concentré de prêter attention à plus d'un ou deux événements se déroulant ses yeux. La meilleure façon de comprendre ce qui s'est passé consiste souvent à reVISIONNER l'enregistrement.
- La détection d'individus suspects au sein d'un flux important est très difficile. Le comportement à risque demeure complexe à définir. Par ailleurs, le fait de pouvoir, grâce aux enregistrements vidéo, remonter dans le temps et connaître l'historique de l'abandon du bagage permet de procéder à une levée de doute et d'éviter le recours systématique aux démineurs, lequel perturbe les flux de circulation des transports publics.

## **2) L'interopérabilité des communications : le réseau ACROPOL**

### ***a) Le réseau radio police ACROPOL***

Le Ministère de l'Intérieur dispose d'un réseau de radiocommunications numérique, cellulaire et crypté baptisé ACROPOL : Automatisation des Communications Radiotéléphoniques Opérationnelles de la Police Nationale.

La mise en service opérationnelle ACROPOL du dernier département (les Landes) a été réalisée le 19 juin 2007.

Cette couverture radio, utilisée par les forces de sécurité de la police nationale est en cours d'extension aux services d'urgence (SAMU, Pompiers) dans le cadre du projet ANTARES. Souhaitée par le Ministère de l'Intérieur l'extension de couverture du réseau ACROPOL dans les lieux souterrains (gares, stations et tunnels) sera achevée en Juin 2009.

Cet outil de communication est exploitable non seulement au niveau des accès à la voie publique mais également dans l'ensemble des emprises souterraines du métro et du RER.

L'intégration à ce réseau ACROPOL des services participant à la mission de sécurisation des transports publics, qu'ils relèvent de la Police nationale ou des entreprises de transport, représente une réalisation majeure en termes de coordination des efforts et d'efficacité globale de la sécurité.

### ***b) Le cas des lieux souterrains et l'application à la RATP***

En octobre 1999, la RATP a répondu favorablement à la demande et a préconisé l'utilisation de son architecture radio dénommée RAMSES (Radio MultiServices En Souterrain) pour véhiculer les canaux radio ACROPOL.

Le coût global de l'extension ACROPOL dans les emprises souterraines de la RATP s'est élevé à 40 M€ dont 23 M€ à la charge du Ministère de l'Intérieur.

Au titre du décret 2006-165 du 10 février 2006, relatif aux communications radioélectriques des services de secours en opération dans les ouvrages routiers ferroviaires ou fluviaux ou dans certaines catégories d'établissements recevant du public, les exploitant sont désormais tenus d'assurer les travaux nécessaires à la couverture radio des sites dont ils ont la charge.

Pour la région Ile-de-France, la couverture de la quasi-totalité des tunnels ferroviaires et des gares SNCF est réalisée depuis le mois d'août 2008. En ce qui concerne la RATP, la première tranche des travaux, soit environ la moitié du réseau est terminée en mai 2009.

La couverture « indoor » et en sous sol du quartier de La Défense a été lancée sous l'égide de la préfecture du département des Hauts-de-Seine. Le conseil général, l'EPAD, les exploitants du centre commercial et des parkings souterrains, la préfecture de police et la police participent activement à la réalisation de ce projet. La couverture de la phase une (centre commercial des « 4 temps », parkings souterrains et certaines voies de dessertes) ainsi que celle du complexe A14 du site de La Défense sont terminées. La réalisation de la couverture radio du reste du site interviendra par la suite.

En ce qui concerne le Forum des Halles, ses gestionnaires ont été saisis par la préfecture de police afin qu'il soit procédé à l'étude de la couverture de la voirie, de l'édifice public et des espaces commerciaux.

Enfin, conformément au décret cité supra, la DIRIF a convenu d'assurer la couverture radio des tunnels routiers et autoroutiers d'Ile-de-France. La couverture radio « indoor » de l'aéroport Roissy-Charles De Gaulle est terminée et sera ouverte à l'opérationnel en fin de premier trimestre 2009.

Concernant la province, les autorités locales et les SZSIC invitent les exploitants privés des secteurs couverts ou souterrains recevant du public à se mettre en conformité avec l'article 2 du décret 2006-165 du 10 février 2006.

Ainsi, le réseau régalien (INPT), fusion d'ACROPOL et ANTARES jouera pleinement son rôle de coordination des secours et des services de sécurité. Cependant, il n'est pas ouvert aux opérateurs privés.

## ***B. ETUDE DES CAS***

Paris étant un cas spécifique, d'une part par la masse de passages/jour, de voyageurs, des moyens mis en œuvre, des nœuds d'intermodalité, des compétences qui se chevauchent, nous avons sélectionné des villes plus « modestes » dont l'expérience pourrait s'appliquer non seulement aux autres villes mais aussi à Paris, dont les étages sont trop nombreux.

Les villes choisies, desservies par tous les types de transport pris en compte (métro, train, bus, voitures) sont Lille, Marseille et La Défense, cette dernière pouvant être considérée comme une ville.

Placées sur une même ligne qui va du Nord (Lille) au Sud (Marseille) en passant par le centre (La Défense), elles ont des centres commerciaux immergés dans les zones d'intermodalité, sont à l'origine d'une collaboration Nord – Sud suite aux attentats de 1995, sont proches des frontières, ont une multiplicité d'acteurs moins imbriqués qu'en région parisienne.

Elles peuvent être considérées comme des déclinaisons du modèle national de Paris mais leurs opérateurs n'ont pas les moyens de la RATP : chacun coordonne les informations sur son périmètre sans communiquer avec les autres opérateurs limitrophe, sans partager les moyens, sans collaborer de façon formelle et structurée mais en laissant l'initiative de la collaboration à leur personnel.

Nous avons sélectionné ces villes pour montrer qu'il est indispensable de :

- Référencer les opérateurs intervenants et définir celui principal pour tracer le déplacement d'une menace d'amont en aval en cas de changement d'opérateur et déployer rapidement des moyens coordonnés en cas de crise qui pourrait avoir des répercussions négatives (retards, sentiments d'insécurité, grèves imprévues, ...) sur toutes les structures environnantes,
- Rendre compatibles des moyens techniques, réglementaires, structurels actuellement hétérogènes en terme d'organisation, non-interopérables et limités au territoire de compétence,
- Mieux répartir les domaines des compétences territoriales, éviter le renvoi de responsabilité sur son voisin, coordonner opérateurs, services de l'état et collectivités territoriales, garantir cohérence, de la continuité et de la coordination de l'offre de sécurité aux passagers
- Matérialiser les frontières de chaque opérateur afin de mieux gérer la répartition des effectifs et réduire les délais d'intervention pour maîtriser les problèmes de zonage, d'alerte, de renseignement, de flux d'informations

### Lille

La Communauté Urbaine de Lille Métropole couvre un territoire de 620 km<sup>2</sup>, regroupe 87 communes (seize frontalières avec la Belgique) de 200 à près de 200 000 résidents pour un total de plus d'un million d'habitants, 11 Zones urbaines sensibles (ZUS), 21 gares dont deux internationales (Lille-Flandres et Lille- Europe).

Le réseau comporte 2 lignes de métro de 45 kilomètres, 1 ligne de tramway de 22 kilomètres, 47 lignes de bus et 42 lignes d'autocar (8 transfrontières), avec un trafic en augmentation constante (63% sur le réseau métro)

**Son originalité en matière de transport urbain consiste en un contrat d'affermage qui désigne un seul opérateur de référence parmi les 3 acteurs locaux : le syndicat mixte d'exploitation des transports en commun de la communauté urbaine de Lille, la société Transpose, les services de Police Nationale.**

Cet opérateur référent dispose de moyens techniques coordonnés au sein d'instances formalisées.

### Marseille

Elle comprend douze lieux d'intermodalité externes à la ville dont les gares et en interne 2 lignes de métro, 2 lignes de tramways, 71 lignes de bus, 450 bus par jour pour 450 Millions de voyages an.

Les acteurs locaux, SUGE et PAF, exercent sur des frontières matérialisées sans coordination formelle et communiquent grâce aux bonnes relations interpersonnelles.

Les moyens à disposition sont :

Des systèmes de vidéosurveillance non compatibles entre eux, voire obsolètes,

Le service de sécurité interne de la SNCF (SUGE) dont la mission première est la prévention (être vue) et des vigiles contractuels (partenariat public/privé),

290 agents économiques et des prestataires privés pour la RTM pour lutter contre la fraude

25 jeunes en emploi aidé ou médiateurs (400 à Lille).

### La Défense.

Ce site, avec une pluralité de municipalités comme Puteaux, Nanterre, Courbevoie, nous a posé le plus des difficultés : pour les entretiens nous avons insisté et exercé des pressions, y compris une lettre de l'INHES qui s'est égarée ...

Ces difficultés sont à l'image d'un secteur très difficile à appréhender avec les cars, les bus locaux, régionaux et internationaux, un Tramway (La défense-Issy Les Moulineaux), le réseau ferroviaire Transilien (Saint Lazare-Versailles, La Verrière), la ligne 1 métro et la ligne A du RER., les taxis, les routes, les autoroutes, les parkings, ...

Personne ne voulait communiquer sur la sécurité au delà de l'exploitation du secteur, y compris les responsables du centre commercial « Les Quatre Temps », l'un des plus importants de France et en première ligne lors des incidents. Les entretiens avec l'EPAD et le STIF ont été pourtant très riches en enseignements mais se sont réalisés fin avril.

**La Défense, premier quartier d'affaires européen avec 3 500 sociétés (15 parmi les 50 premières mondiales) et 25 millions de visiteurs par an, est un nœud de transport interurbain et multimodal avec 420 000 voyages journaliers.**

Ce carrefour économique constitue une cible privilégiée pour des bandes de délinquants voire pour des opérations terroristes d'autant plus qu'une nouvelle génération de tours, dont la tour «Phare» constituera la nouvelle « tour Eiffel » de l'ouest parisien avec plus de 300 mètres, renforcera l'attractivité.

L'EPGD, bien que n'ayant pas vocation sécuritaire, a été désigné comme PIV (Pôle d'Intérêt Vital) et chargé de piloter un 4<sup>ème</sup> CLS dédié au site de la Défense. Notre interview a mis en évidence que :

- ⇒ *Les zones de recouvrement entre EPGD, RATP et SNCF sont bien définies pour l'EPGD mais ne le sont pas pour les opérateurs interviewés,*
- ⇒ *Les moyens techniques, humains et organisationnels de l'EPGD ne sont pas à la hauteur des objectifs sécuritaires fixés,*
- ⇒ *RATP et SNCF sont les 2 opérateurs principaux mais d'autres opérateurs privés, dont certains concurrents et étrangers, compliquent l'organisation,*

## I. Lille

### 1) Environnement et besoins en transport

La Communauté Urbaine de Lille Métropole, créée par la Loi du 31 décembre 1966, agit sur un territoire de 620 km<sup>2</sup> regroupant environ 1,1 millions d'habitants et réunissant 87 communes comptant de 200 à près de 200 000 résidents. Seize communes sont par ailleurs frontalières avec la Belgique. Cette communauté, à l'inverse de nombreuses grandes communautés urbaines de l'hexagone, se révèle multipolaire dans la mesure où plusieurs villes sont de taille identique - Lille avec ses 200 000 habitants ne dominant pas des villes comme Roubaix, Tourcoing ou Wattrelos fortes de 100 000 habitants – et constituent autant de pôles de forte attractivité.

En outre, on recense 11 Zones urbaines sensibles (ZUS), 37 Zones de revitalisation urbaine (ZRU) et 6 Zones franches sur le territoire de la Communauté Urbaine de Lille.

Le Syndicat Mixte des Transports (SMT), qui associe la Communauté Urbaine et le Département du Nord depuis 1973, dispose du pouvoir concédant pour l'ensemble des réseaux de transports urbains communautaires.

Le réseau est composé de :

- 2 lignes de métro de type VAL desservant 60 stations sur 45 kilomètres ;
- 1 ligne de tramway desservant 36 stations sur 22 kilomètres ;

- 47 lignes de bus (réseau urbain) et 42 lignes d'autocar (réseau suburbain) dont 8 sont transfrontières ;
- Un service complémentaire à la demande dessert 26 communes à faible densité de population ;
- Un service de transports pour personnes à mobilité réduite est assuré par un transporteur conventionné.

En 2007, le trafic en augmentation constante a totalisé 135,7 millions de voyages (123,5 en 2005 et 131,7 en 2006) se répartissant ainsi :

- 63% sur le réseau métro ;
- 26,6% sur le réseau bus ;
- 6,2% sur le réseau tramway ;
- 4,2% sur le réseau suburbain.

Par ailleurs, à partir de 8 lignes ferroviaires exploitées par la SNCF, le réseau dessert 21 gares et 22 points d'arrêts dans le cadre de l'exploitation TER dont l'autorité organisatrice est la Région Nord-Pas de Calais.

Il convient enfin de mentionner les deux gares internationales de Lille (Lille-Flandres et Lille-Europe) qui ont la particularité d'être toutes deux situées en centre-ville, à moins de 500 mètres de distance.

On constate donc une intermodalité particulièrement forte sur cette agglomération.

## **2) L'originalité de Lille en matière de transport urbain : un contrat d'affermage qui désigne un seul opérateur sur l'agglomération**

A l'exception bien évidemment du transport ferroviaire qui est assuré tant pour les lignes nationales que régionales par la SNCF, l'ensemble des transports urbains (métro, tramway et bus) sur la communauté urbaine de Lille fait l'objet d'un contrat d'affermage par appel d'offres pour une durée de 7 ans.

Dès lors, une seule société de transport – dénommée le fermier - a en charge, jusqu'en 2011, l'ensemble du dispositif sur la région lilloise, en l'occurrence la société TRANSPOLE du groupe KEOLIS, filiale de la SNCF et de la Caisse des Dépôts et de Consignation du Canada, AXA

Le contrat d'affermage, qui compte 20 annexes, organise de façon très détaillée les relations entre le Syndicat Mixte des Transports (SMT) - autorité délégante - et le fermier. Les questions de sécurité y sont particulièrement prégnantes dans la mesure où un contrat local de sécurité dans les transports (CLST) et une information de l'autorité délégante sur la prévention de la délinquance constituent respectivement les annexes 19 et 20.

Dans la configuration lilloise, les rôles sont clairement répartis entre le SMT et la société TRANSPOLE :

- le premier est propriétaire de tout le matériel nécessaire à l'exploitation directe du réseau, qu'il finance d'ailleurs entièrement ;
- la seconde prend quant à elle en charge tout le personnel nécessaire à l'exploitation du réseau ainsi que le matériel supplémentaire qu'elle juge indispensable quand bien même celui-ci n'est pas prévu dans le contrat. Elle est en outre responsable juridiquement et comptablement de l'exploitation.

Le contrat d’affermage impose principalement :

- un objectif de trafic ;
- une subvention forfaitaire d’exploitation (SFE) avec toutefois une possibilité d’avenant si l’équilibre du contrat est modifié ; ce qui s’est d’ailleurs produit en 2004 lors du changement de la grille tarifaire imposé par l’autorité délégante.

Ce contrat d’affermage présente la particularité de ne pas être négociable. Ainsi, il prévoit un accès permanent de l’autorité délégante à tout type d’information pour n’importe quel type de contrôle. Il impose également un contrôle qualité via 4000 questionnaires par mois réalisés par une société privée auprès des usagers ; contrôle assorti de pénalités financières (80 euros minimum) en cas de non respect des engagements.

Ce contrat d’affermage comporte donc un volet “ Qualité-Sécurité ” qui comprend également un chapitre “ Sécurisation du réseau ” précisant les objectifs sur des points tels que :

- le taux de visibilité du personnel ;
- le temps moyen d’intervention suite à incident ;
- les actions contre la fraude ;
- le maintien en état des équipements ;
- l’information des voyageurs.

S’agissant de l’information relative aux usagers, aux agents ou aux biens de l’autorité délégante, en l’occurrence le directeur de la sûreté du SMT, les obligations du fermier sont détaillées de façon extrêmement précise dans l’annexe 20 déjà citée.

En ce qui concerne les événements graves, la société TRANSPOLE doit ainsi l’informer par fax, complété, en cas d’acte délictueux, par un bref rapport circonstancié.

Pour les informations ne rentrant pas dans le cadre précédent, le fermier adresse à l’autorité délégante au fur et à mesure de leur établissement les “ mains courantes ambiance quotidiennes ”.

Hebdomadairement, il lui envoie en outre les plannings des opérations de contrôle renforcé. Mensuellement, lui est adressé l’état des effectifs du mois considéré, le nombre de faits d’ambiance constatés et les éléments de calcul, tout comme la traçabilité, permettant la vérification du temps moyen mensuel d’intervention.

Trimestriellement, une synthèse commentée faisant apparaître pour chaque famille de délits ou d’infractions la variation en nombre et en pourcentage par rapport au trimestre précédent et au trimestre correspondant de l’année précédente, est dressée. Elle sert d’ailleurs de base à la réunion organisée par le SMT dont l’ordre du jour porte notamment sur l’analyse des faits d’ambiance du trimestre écoulé ainsi que sur les moyens mis en œuvre pour y remédier.

Par ailleurs, le contrat local de sécurité dans les transports de la communauté urbaine de Lille - annexée en pièce 19 du contrat d’affermage actuel- qui formalise les engagements convergents des services de l’Etat, des collectivités territoriales et des transporteurs, préconise cinq mesures majeures :

- la construction de deux PC indépendants, un pour la Police Nationale et un second pour le transporteur ;
- une liaison radio particulière pour la Police Nationale ;
- l’installation de caméras de vidéo protection dédiées à la sécurité dans les stations de métro ;

- la radiolocalisation des véhicules du transporteur par GPS ;
- la rénovation des stations de métro.

Comme les membres du GDS5 ont pu le constater de visu, l'ensemble des mesures a été réalisé, principalement par un financement de la communauté urbaine de Lille.

On dénombre ainsi près de 2000 caméras de vidéo-protection dans l'enceinte des stations dont les images sont suivies en temps réel par un PC, ce qui a logiquement fait diminuer la délinquance dans ces lieux mais l'a aussi déportée au sein même des véhicules de transport. Pour y remédier, près de 3000 caméras ont été installées dans les rames de métro ou de tramway ; l'équipement des bus est en cours. Toutefois, si ces caméras comportent un disque dur permettant l'archivage des images, aucun déport en direct vers un PC n'est mis en œuvre actuellement. Consciente de cette faiblesse, la société TRANSPOLE expérimente actuellement la possibilité de transférer les images depuis deux bus vers un PC grâce à l'appui financier du Ministère de l'Intérieur (ou du FIPD= Fonds Interministériel de Prévention de la Délinquance ??).

Dans l'attente des conclusions de cette expérimentation, des mesures ont été mises en œuvre pour améliorer la vidéo-protection dans les véhicules ; ainsi les images sont désormais conservées 48 heures sur le disque dur. Tout est fait pour que l'usager soit " protégé " le plus efficacement possible du début jusqu'à la fin de son voyage.

### **3) Les acteurs locaux en matière de sécurité**

Ils sont principalement au nombre de trois : le syndicat mixte d'exploitation des transports en commun de la communauté urbaine de Lille, la société Transpole, les services de Police Nationale.

#### ***a) Le Syndicat Mixte d'Exploitation des Transports en commun de la Communauté urbaine de Lille (SMT)***

Autorité délégante en matière de transports, elle a principalement, du fait d'un contrat d'affermage particulièrement précis en matière de sécurité, un rôle d'animation et de contrôle vis-à-vis du fermier, en l'occurrence la société TRANSPOLE. Dès lors, au sein du SMT, seules deux personnes dont M.DELEBARRE directeur de la sûreté, se consacrent aux tâches précitées.

Du fait des pénalités financières prévues au contrat en cas de manquement du fermier à ces obligations, le SMT dispose ainsi de moyens véritablement efficaces pour inciter l'entreprise TRANSPOLE à réagir face à une dégradation tant du service que de la sécurité.

S'agissant des dites pénalités, la procédure n'est en effet pas contradictoire même si une remise gracieuse est possible par le président du SMT (ou de la C.U.L.) après demande motivée du transporteur et analyse par le SMT (ou la C.U.L.) des arguments développés par l'opérateur.

#### ***b) La société TRANSPOLE***

Au sein de cette entreprise, une direction est entièrement dédiée au contrôle, à la sûreté et à la prévention (cf. organigramme joint). Forte de 323 personnes (TRANSPOLE comptant 2200 agents), elle est dirigée par M. François-Xavier CASTELAIN.

Par ailleurs, TRANSPOLE est liée par convention à deux prestataires, ADEMN et MEDIASPOLE, qui emploient eux-mêmes plus de 400 agents de prévention avec encadrement. Leur mission consiste à accueillir, informer et assister la clientèle, être en veille technique et en mesure de donner l'alerte, enfin rappeler les règles et agir comme médiateur.

A l'origine, ce volet préventif était fondé sur le dispositif emploi-jeunes financé par l'Etat à hauteur de 80% du coût de chacun des emplois, dans le cadre et selon les modalités de la Loi n°97-940 du 16 octobre 1997. En dépit de la fin de ce financement privilégié, ce dispositif humain particulièrement important a été maintenu grâce à l'engagement de la communauté urbaine de Lille, très impliquée en matière sociale.

Dès lors, force est de constater la présence visible et rassurante dans quasiment toutes les stations de ces agents de prévention et de médiation, rapidement identifiables du fait de leur chasuble fluo.

### ***c) Les Services de la Police Nationale***

En 1983, les services de la sécurité publique du département du Nord avaient créé une brigade du métro forte de 40 agents, unité spécialisée du service de la voie publique du Commissariat Central de Lille, dont la compétence était cependant limitée à la circonscription dudit commissariat.

En vertu du contrat local de sécurité des Transports datant de 1998, cette unité avait été, sur proposition du préfet délégué pour la sécurité et la défense, d'une part renforcée en volume de personnels (à hauteur de 110 du fait de redéploiement d'effectifs, d'affectation d'adjoints de sécurité et de renfort d'effectifs de policiers titulaires) et d'autre part rendue compétente sur l'ensemble de la communauté urbaine, décloisonnant ainsi l'action des forces de sécurité pour une meilleure efficacité face à une délinquance très mobile.

Cette unité de police des transports (UPT), dans le cadre d'une réorganisation à l'échelon national, s'appelle désormais le Service Interdépartemental de Surveillance des Transports en Commun (SISTC). Fort de 150 fonctionnaires, ce service assure donc les missions de surveillance, de sécurisation et d'intervention dans les transports en commun selon quatre modalités :

- Les effectifs en tenue chargés de la surveillance générale du réseau, principalement métro et tramway, y compris les abords des stations ;
- Une unité en tenue chargée d'appuyer les effectifs des circonscriptions dans la sécurisation et les interventions sur le réseau des bus, ainsi que la surveillance des arrêts ;
- Une unité forte de 40 agents tout particulièrement chargée d'assurer la sécurisation de l'ensemble du réseau TER ;
- Les effectifs en civil chargés de la lutte contre la criminalité.

Le reste des personnels étant affecté à des tâches d'état-major, de commandement ou au PC sûreté transports, spécifique à la police nationale mais mitoyen des PC centralisés des réseaux bus-métro-tramway.

Notons que pour des raisons évidentes de visibilité dans les transports en commun, le SISTC est un service non motorisé.

Par ailleurs, en tant que de besoin, le SISTC peut éventuellement bénéficier de renforts extérieurs (Sections d'intervention, CRS) sur les emprises dont il a la charge, lors d'opérations programmées ou en fonction des nécessités de l'ordre public.

Afin d'être le plus exhaustif possible, on peut compléter ce tableau par les acteurs suivants :

- Unités de gendarmerie nationale, compétentes notamment sur les lignes urbaines de bus situées dans leur circonscription ;

- Polices municipales, dans leur zone de compétence, conformément aux contrats locaux de sécurité communaux.

#### **4) Articulation des moyens**

L'organisation du dispositif de sûreté mis en place par TRANSPOLE sur l'ensemble du réseau repose sur 6 principes fondamentaux :

- L'anticipation : se mettre en capacité d'ajuster les moyens opérationnels de la société aux situations d'insécurité potentielles par une analyse fine des phénomènes observées en amont ;
- La réactivité : être en mesure de faire face dans les meilleurs délais possibles aux incidents se produisant sur le réseau par une réponse appropriée et proportionnée ;
- La visibilité : rassurer les voyageurs et prévenir les infractions par une présence visible et lisible de personnels de l'entreprise ou apparentés ;
- La coproduction : s'appuyer sur les partenaires institutionnels et associatifs pour faire face à des problématiques sécuritaires complexes, mouvantes et dépassant souvent le seul champ des transports en commun ;
- Les dimensions techniques et humaines : rechercher la meilleure articulation entre ces deux dimensions indissociables afin de mettre en place une organisation efficiente ;
- L'évaluation : mesurer les résultats produits par l'organisation mise en place tant du point de vue de la maîtrise de l'insécurité et de la fraude, que de la perception de l'insécurité par les voyageurs (Baromètre Sécurité, Enquête satisfaction...); adapter le dispositif si nécessaire.

S'appuyant sur les dispositions du contrat d'affermage et du contrat local de sécurité transport (CLST), les moyens techniques et humains sont donc coordonnés, principalement entre TRANSPOLE et les forces de sécurité sous l'égide du SMT.

##### ***a) Des moyens techniques coordonnés***

Cela se traduit par la mise en œuvre d'un PC de sécurité commun à tous les réseaux en gare de Lille-Flandres. Ce PC reprend un certain nombre de moyens techniques disponibles dans chacun des PC existants (PC exploitation métro/ PC exploitation Tramway...) et permet ainsi de gérer et de superviser l'ensemble des dispositifs de sûreté à partir de ce point central.

Toutefois, pour des raisons de confidentialité imposées par le ministère de l'Intérieur, ce PC est en fait dédoublé et comprend des moyens identiques; l'un est ainsi géré par le SITSC (police nationale) et l'autre par TRANSPOLE, tout en étant mitoyens pour faciliter les contacts.

Ils centralisent donc les informations issues de la vidéo protection, des systèmes de radiolocalisation des véhicules et de radiocommunication. Reliés aux PC d'exploitation et aux centres opérationnels des forces de sécurité (SIC pour la DDSP et CORG pour la gendarmerie nationale), ils permettent des prises de décision et des interventions rapides et pertinentes de l'ensemble des acteurs. Cela évite par ailleurs aux personnels du transporteur de se substituer aux forces de police.

Cette recherche de coordination concerne également la mise en cohérence des bases de recueil de données gérées par TRANSPOL avec l'état 4001 relatif aux infractions développés par les forces de sécurité.

### ***b) Une coordination des différents acteurs au sein d'instances formalisées***

A partir de l'analyse des données relatives aux fraudes et à la sécurité produites par la base de Donnée Sécurité Environnement (BDSE), des cartographies sont établies et une coordination des moyens internes au CLST est mise en œuvre.

Ainsi, on recense un briefing quotidien entre les fonctionnaires de police et les agents de TRANSPOL dans le cadre du PC sûreté co-localisé, ainsi qu'une réunion hebdomadaire réunissant sous l'égide du SMT, TRANSPOLE (les représentants de ses 3 PC exploitations), le SISTC et les 2 associations ADEMN et MEDIAPOLE. Sur la base des rapports hebdomadaires élaborés par TRANSPOLE, les orientations des services des différents partenaires y sont conçues ; des actions communes TRANSPOLE/POLICE NATIONALE dans le domaine de la sécurisation et de la lutte contre la fraude y sont également déterminées à raison de 3 opérations par semaine. Des plans d'action localisés et la gestion concertée de situations à risque (fêtes estudiantines par exemple) sont également déterminés dans cette enceinte.

Par ailleurs, 4 à 5 fois par an, des réunions du groupe de travail du CLST, comprenant, outre les partenaires précités, un représentant du Parquet sont organisées.

Enfin, dans le cadre d'une coproduction de la sécurité avec l'ensemble des partenaires membres des contrats locaux de sécurité, des actions éducatives basées sur des programmes d'information et de sensibilisation sont menées. Elles concernent aussi bien les établissements scolaires (collèges en priorité) que les associations de quartier. Par exemple, ces dernières ont été particulièrement ciblées au moment de l'ouverture de nouvelles stations de métro.

Notons toutefois que même si des liens avec la SNCF existent, le responsable de la sûreté de TRANSPOLE nous a confié qu'ils n'étaient pas encore suffisants. En effet face aux difficultés communes (SDF, Roms...), il n'y a pas assez de rencontres. Un groupe de travail est actuellement constitué qui se penche notamment sur les problématiques suivantes : diagnostic / circuit d'information en temps réel / évaluation.

### ***c) Les problématiques cernées***

La situation de la communauté urbaine lilloise en matière de transport est fort originale dans la mesure où, par contrat, elle ne dispose que d'un seul opérateur de référence, à charge pour celui-ci de remplir toutes les obligations du cahier des charges. Ce cahier des charges s'est d'ailleurs largement appuyé sur les préconisations nombreuses et pertinentes d'un contrat local de sécurité spécifique aux transports où l'action de l'ensemble des partenaires concernés par cette thématique a été très fructueuse. On retrouve là une caractéristique propre à la région Nord qui, du fait de son histoire et de ses traditions sociales, a toujours été apte à travailler plus facilement en réseau.

L'existence de pénalités financières prévues dans le contrat d'affermage en cas de non réalisation des objectifs semble aussi un facteur particulièrement incitatif pour l'opérateur, qui ne peut ainsi négliger la sécurité au profit de l'exploitation commerciale immédiate.

L'engagement financier des collectivités territoriales est aussi à signaler. Propriétaire des infrastructures, ces dernières n'ont pas hésité à investir massivement dans la technologie, notamment la vidéo protection avec la mise en place de près de 5000 caméras sur l'ensemble du réseau et la construction de PC ultramodernes.

Toutefois, à l'instar de la ville Londres, cette solution technologique n'a pas été ici exclusive d'une solution humaine. Comme le souligne Fabrice HAMELIN dans son étude sur

“ LONDRES - La police des transports : une affaire Capitale ”<sup>6</sup>, “ l’investissement dans la technologie de surveillance s’accompagne d’une augmentation et d’une visibilité accrue de la présence policière ”. Cependant sur la communauté urbaine lilloise, même si le renforcement de la présence policière a également été recherché grâce à la création d’une unité spécialisée (SISTC), le retour de présences humaines rassurantes dans les stations s’est effectué principalement par le biais d’agents de prévention et de médiation.

Cet investissement humain très visible – près de 400 agents via 2 associations – est lourd financièrement même si dans un premier temps il a été fortement financé par l’Etat grâce au dispositif “ emploi-jeunes ”. Il semble conforme non seulement aux engagements sociaux des collectivités territoriales concernées mais aussi au choix initial d’un métro totalement ouvert, sans aucun dispositif contraignant de validation des titres de transport.

En effet, si les dispositifs de vidéo protection ont bien une action dissuasive, s’ils fournissent des renseignements d’ambiance en vue d’une intervention, s’ils permettent également de comprendre les modes opératoires des délinquants et se révèlent décisifs en matière de preuve, les responsables lillois interviewés notent cependant que cela déplace aussi la délinquance, soit vers les véhicules non équipés, soit en périphérie des stations. Il est même fait mention d’une adaptation rapide des délinquants à ce dispositif tel la commission d’un viol en station dans une zone non couverte par les caméras. Nos interlocuteurs constatent également un durcissement des réactions des délinquants.

Par ailleurs, dans l’attente de dispositifs automatiques de reconnaissances des situations posant problèmes (violences, vols à l’arraché,...), la vigilance des opérateurs (limitée à 4 heures maximum) reste le maillon faible en raison du nombre considérable d’images à visualiser. Ainsi, face aux problèmes liés aux bandes notamment de TOURCOING et ROUBAIX, le déplacement de l’une d’entre-elles a été décelé, non par la vidéo mais par un agent de médiation qui s’est révélé en l’espèce un agent de renseignement particulièrement efficace dans le déclenchement de l’alerte.

Enfin, la désormais célèbre “ théorie de la vitre brisée ” est appliquée avec une extrême rigueur au sein de la communauté urbaine lilloise. Cela se traduit concrètement par des campagnes de remplacement des lampes et éclairages fluorescents au sein du réseau, campagnes prévues d’ailleurs dans le contrat d’affermage.

## II. Marseille Saint Charles

### 1) L’environnement (sociétal, démographique, industriel, géographique...) et les besoins en transport

Après une grave crise dans les années 1970 et 1980 qui a vu la population passer de plus de 900 000 à moins de 800 000 habitants, l’État et les autorités marseillaises décidèrent dans les années qui suivirent de relancer l’économie de la ville, notamment à travers le vaste programme Euro-méditerranéen visant à attirer les entreprises et s’accompagnant d’une importante réhabilitation urbaine dans les quartiers du centre ville jouxtant le port autonome. Suivant le dernier recensement, la ville gagne à nouveau des habitants avec une croissance supérieure à la moyenne nationale.

Deuxième commune de France avec presque 840 000 habitants, Marseille est aujourd’hui la 2<sup>e</sup> unité urbaine du pays avec 1 349 772 habitants (1999).

---

<sup>6</sup> In “ La police des chemins de fer – Leçons d’une analyse comparée France/Angleterre ” Rapport de l’INRETS - page 54

En 2001, la moitié des Marseillais déclarait un revenu inférieur à 12 837 euros par unité de consommation (UC) nettement inférieur de 1 813 euros au revenu médian national. Marseille est, parmi les principales villes françaises, celle où l'éventail des revenus déclarés est le plus large, puisque les hauts revenus y sont près de quinze fois plus élevés que les bas revenus, particulièrement faible.

225 799 habitants soit plus du quart de la population vivaient en ZUS; sur les 16 arrondissements seuls les 4<sup>e</sup>, 5<sup>e</sup>, 7<sup>e</sup> et 8<sup>e</sup> arrondissements ne comportent aucune partie de zone urbaine sensible.

Le renouveau de la ville, qui a attiré plus de 40 000 nouveaux habitants entre 1999 et 2006, et la nouvelle image dont elle jouit, matérialisés par les travaux importants — notamment, entre la gare Saint-Charles, la Belle de Mai et les anciens docks . La ville se veut le carrefour de la Méditerranée et de l'Europe — qui sont entrepris en son sein, et une forte médiatisation, attirent sans cesse de nouveaux touristes : le trafic de la gare Saint-Charles est ainsi passé de 7,1 millions de passagers annuels en 2000 à 15 millions en 2007 dû à l'effet TGV.

On compte aujourd'hui douze lieux d'intermodalité externes avec les gares de Marseille, dont le trafic TER est particulièrement important. Il existe en interne trois modes de transport métro-tramway-bus. 2 lignes de métro, 2 lignes de tramways, 71 lignes de bus. Le Centre bourse comprend quant à lui les trois modes de transport internes à la RTM. 450 bus par jour en crête, 450 M voyages par an.

Il n'y a pas, a priori, de phénomènes de bandes ou encore de flux banlieues – centre très importants.

## **2) Les acteurs locaux et leur organisation notamment en matière de sécurité**

En ce qui concerne la SNCF, il existe une direction de la sûreté rattachée au secrétaire général de la SNCF. Cette direction doit promouvoir, animer, surveiller la sûreté ferroviaire mais également des systèmes d'information, la coopération avec les autres réseaux, la coopération avec les zones de défense et Vigipirate. Il y a un officier de gendarmerie et un commissaire de police détachés au sein de cette direction qui permettent des entrées plus facile et un accès aux bonnes pratiques.

En ce qui concerne les transports urbains, il n'y a pas de réunion régulière. Ainsi, seules des réunions en préfecture pour de l'évènementiel permet à ses responsables de « croiser » les représentants des autres structures ou institutions.

Il n'existe donc pas, de façon globale, de réunions à échéances fixes où tous les interlocuteurs du site peuvent se rencontrer. La coordination générale est donc informelle et s'exerce à travers des relations interpersonnelles, avec les risques que cela comporte. Par exemple, au niveau de la gare routière, la SUGE va jusqu'à la frontière de son territoire mais pas au-delà. Ce qui ne permet pas de partage des informations d'ambiance.

Un CLS transport, en cours de finalisation, compensera peut être cette situation. Il existe en effet aujourd'hui un CLS Saint-Charles, mais qui ne répond pas aux besoins.

Le SISTC quant à lui a été créé en septembre 2005 sur la structure historique de l'USTC et a pour principale mission la sécurisation.

La PAF est depuis longtemps impliquée dans les chemins de fer mais essentiellement pour le contrôle transfrontière. En son sein, le Service National de Police Ferroviaire offre une coordination entre PAF, SNCF, gendarmerie, police. Par ailleurs, la création d'un PAGO a contribué à ajuster les modes d'actions de chacun et dépasser les craintes mutuelles. Réuni une

fois par semaine pour répondre au besoin de réactivité, le PAGO permet de faire un point sur les phénomènes récurrents ou des gros évènements. On parle de toutes les opérations qui demandent des coopérations entre les moyens des différents acteurs.

Pour conclure, les seules coordinations officielles sont celles préfectorales pour les grands évènements ; le CLS transport mais qui ne concerne pas tous les acteurs (pas de fiche action à l'attention de la SNCF par exemple) ; le CLS Saint Charles, en désuétude et à l'inverse essentiellement orienté vers la problématique SNCF ; le PIV de la gare Saint Charles.

### **3) Les moyens mis en œuvre**

Dans l'exécution immédiate au sein de la SNCF, c'est l'établissement territorial compétent qui sollicite la SUGE (qui a des heures de production contractualisées).

Les brigades sont actuellement par région (23) avec des gros effectifs (166 pour PACA). La sûreté aura une structure transverse avec des regroupements de brigades et un DRS de zone calqué sur la zone de défense. Il sera l'interlocuteur privilégié des entités de sécurité. Les DZS dépendra hiérarchiquement du directeur de la sûreté.

#### ***a) Vidéo protection***

En ce qui concerne la SNCF, il y a actuellement un programme d'équipement progressif pour les 50 plus grandes gares françaises. La gare Saint Charles devrait en bénéficier en 2010. Les caméras existantes ne sont pas cohérentes entre elles voire obsolètes. Certaines caméras sont renvoyées vers le PC SUGE pour une exploitation en temps réel, mais la plupart sont enregistrement. Il y a également un programme d'équipement des trains mais avec un enregistrement local. Par ailleurs, ce programme est très coûteux et il ne se déploiera que lentement.

En ce qui concerne la RTM (à travers l'élaboration d'un plan sûreté), la vidéo-protection participe à la protection des sites et du patrimoine et permet d'obtenir un taux d'élucidation conséquent. 600 caméras sont présentes dans le métro et toutes les rames de tramways sont équipées. Un équipement similaire est en cours dans les bus.

#### ***b) Salle de crise***

Elle est équipée mais n'est utilisée qu'en interne à la SNCF à côté du centre opérationnel. De plus, cette salle ne peut communiquer qu'avec des moyens téléphoniques ou internet classiques. Il n'est pas prévu un accueil des forces publiques.

#### ***c) Plan de crise***

Outre les plans nationaux prévus par l'Etat tel que Vigipirate, il existe des plans nationaux (pour les trains à grande vitesse et les trains nationaux) internes à la SNCF. Cela devrait bientôt être le cas pour au niveau régional (pour les TER) qui prévoient des scénarios de crise.

#### ***d) Moyens humains***

La SNCF dispose d'un service de sécurité interne (SUGE). Ses agents ne peuvent en principe qu'intervenir en tenue pour la sécurité du personnel et du matériel de la SNCF, mais aussi des clients dans le périmètre de la SNCF. Ils bénéficient d'une autorisation du port d'arme de quatrième catégorie et deux armes de sixième catégorie (Tonfa + bombe lacrymogène). Ils sont assermentés et ont un agrément qui leur permet de constater par procès verbal et de requérir un officier de police judiciaire. Ils peuvent également faire du recueil et du relevé d'identité et dispose d'une injonction de descente du train.

Il faut préciser que la SUGE, du fait que ses agents sont armés, est de par la loi un service de répression (police des chemins de fer : planque, mission en civil, recouvrement à domicile) mais

elle est aussi, de par sa tenue, un service de prévention visible par la clientèle. Les équipes spécialisées notamment contre les pickpockets ou les vols de marchandises sont aujourd'hui en civil.

Il y a également une contractualisation avec des vigiles. C'est le chef de gare qui décide des budgets alloués et donc du recours à la SUGE ou aux vigiles. Pour les TER, il y a des conventions entre la SNCF et les régions.

En ce qui concerne la RTM, les moyens de lutte contre la fraude représentent 290 agents. Pour les actions de médiations et de préventions, 25 médiateurs qui sont des jeunes en emploi aidé (par comparaison, ils sont 400 à Lille). Par ailleurs, un plan de formation important a été adopté afin de mieux former les personnels, notamment en cas d'agression.

Il existe aussi un service de gardiennage et de maître de chien qui circulent dans les stations. Le problème auquel la RTM est confrontée est un déficit de présence des agents sur le réseau et elle a du recourir à des prestataires extérieurs pour y palier.

Le coût de la sûreté pour la RTM est de 19 M€par an.

#### **4) Les problématiques cernées**

En ce qui concerne les TER, des conventions ont été signées entre la SNCF et les régions répondant à un cahier des charges dont une partie correspond aux problématiques liées à la sûreté et parmi elles on retrouve des préoccupations politiques, notamment l'acceptation de la vidéo protection. Il y a donc souvent un rapport de force qui va au-delà du besoin objectif. Ce qui implique un défaut d'homogénéité à l'échelon national puisque ces conventions sont négociées par la direction déléguée TER. Donc pour les TER, seul le budget de la région finance le coût de la sûreté, ce qui aboutit à ce que les régions exigent désormais précisément la décomposition des factures.

La question se pose également de l'action de la SUGE qui aujourd'hui, du fait de son statut, ne peut pas être employée en sous-traitance par d'autres opérateurs ferroviaires. Mais la question reste entière dans le cadre de l'ouverture à la concurrence dans la mesure où l'on sait déjà que les futurs autres opérateurs potentiels ne sont pas forcément favorables à la création de cette fonction en leur sein. Ainsi, la SUGE ne peut intervenir en dehors des biens SNCF. Un train d'un autre opérateur stationné en gare ne pourra donc bénéficier que d'une surveillance extérieure, sur les quais notamment. Il est donc incontournable que le cadre légal évolue.

La réorganisation de la SNCF par branche d'activité va remettre également en cause les structures car il n'y aura plus d'établissement exploitation voyageur (dans lequel on trouve des moyens d'infrastructure qui deviendront communs et transverses). Il restera donc des personnels d'escale et des vendeurs dans les différentes branches. Le DLS va donc être supprimé sans que l'on ne connaisse encore son successeur.

La dimension humaine est aujourd'hui et au quotidien prépondérante. C'est de l'information par connaissance et l'usage de bonnes pratiques interpersonnelles sur laquelle repose l'essentiel d'un bon fonctionnement. Il n'y a en effet aucune obligation juridique de coordination, uniquement fondée sur la bonne volonté. Il n'y a pas davantage d'échanges techniques, en matière de vidéo protection par exemple. Il est à préciser toutefois qu'au quotidien aucun agent ne ressent le besoin de la connaissance de ce qui se passe sur le réseau d'un autre opérateur, même s'il se trouve à proximité. Même s'il est admis que cela permettrait une plus grande efficacité. Sur de l'évènementiel en revanche, la coordination est assurée par la préfecture par des réunions préparatoires. Enfin, on assiste à une tendance qui s'accroît régulièrement de promouvoir et faire appel à la sécurité privée.

La maîtrise des opérations en cas de crise repose sur une centralisation géographique du commandement. Ainsi, pour avoir une salle de crise efficace, il est indispensable de disposer d'une bonne vision d'ensemble donc n'être ni dans l'action car l'on a une vue partielle, ni lointain où l'information est partielle et différée. Le renvoi d'image est donc un moyen d'efficacité et d'efficience. La mise en place d'un PC commun a été souvent évoquée mais il faudrait en définir pour chacun les interfaces internes.

En ce qui concerne les moyens techniques, et concernant la vidéo protection, en dehors du renvoi de certaines caméras locales, il n'y a pas d'exploitation possible en direct des autres caméras distantes qui enregistrent et sont exploitées uniquement en différées. Il n'existe pas non plus de radios interopérables même si aucun besoin de ce type n'est recensé au quotidien.

Des dispositifs de partage de l'information existent mais sont jugés insuffisants. On assiste toutefois aujourd'hui à une prise de conscience spécifique dans ce domaine avec une volonté de définir des moyens et des personnes dédiées. Le contrat local de sécurité permet de travailler dans cet axe de manière résolue et efficiente. Le but étant d'arriver à établir un contrat signé entre les parties prenantes. Quelques protocoles existents très spécifiques existent par ailleurs, tels les colis suspect, les suicides, les alertes à la bombe.

### III. La Défense

#### 1) La Défense : un nœud de transport interurbain et multimodal

A 5 minutes à l'ouest de Paris, La Défense, premier **quartier** d'affaires européen où sont implantées 3 500 sociétés dont 15 parmi les 50 premières mondiales, reçoit 25 millions de visiteurs par an. Dans le même temps, son centre commercial Les Quatre Temps, l'un des plus importants de France, accueille à lui seul 35 millions de personnes.

L'accessibilité se fait principalement par le réseau des transports collectifs pour 85% soit 420 000 voyages journaliers en moyenne.

Avec des liaisons rapides vers le centre de la capitale, vers les banlieues résidentielles ouest et sud, le pôle de La Défense est parmi le plus important en Ile-de-France.

Bien desservi par tous les types de transport, La Défense comporte des autobus locaux, régionaux et internationaux, un Tramway, **le T2** (La défense-Issy les Moulineaux), le réseau ferroviaire **Transilien** (St Lazare-Versailles, La Verrière), la ligne **1 métro** et la ligne **A du RER**.

La Défense bénéficie d'un emplacement privilégié qui en font un véritable carrefour économique en région parisienne par sa proximité avec Paris, les autres territoires économiques majeurs d'Ile-de-France, ou le reste du monde avec l'aéroport Charles de Gaulle. La Défense bénéficie d'une très forte représentation d'entreprises leaders au plan national et international.

**Cette situation particulière, de poumon économique, national et international de zone de chalandise et de plateforme multimodale de transport en font aussi une cible privilégiée pour des bandes de délinquants voire pour des opérations terroristes comme l'histoire récente l'a démontré.**

**Une nouvelle génération de tours** va bientôt voir le jour qui va renforcer encore l'attractivité du site dans tous les sens du terme. Ainsi la tour «Phare», haute de plus de 300 mètres et symbole du renouveau architectural de La Défense, proposera en 2012, 130 000 m<sup>2</sup> de surfaces utiles et constituera la nouvelle « tour Eiffel » de l'ouest parisien.

## 2) Quelques chiffres

### a) Population

- 20 000 résidents, 150 000 personnes travaillant le jour, 23 000 personnes la nuit,
- Pôle multimodal : 48 000 voyageurs SNCF/jour, 400 000 passages/jour jusqu'à 500 000 pendant les périodes d'affluence commerciale,
- Très forte augmentation du nombre de voyageurs sur la ligne E (Normandie) dû à l'éloignement de l'habitat.

### b) Géographie

- 3 niveaux sur une dalle de 30 ha avec PC (Poste de Contrôle) commun RATP SNCF
- 25 000 parkings sur 3 niveaux pour un total de sur 66 ha assurant des entrées complémentaires aux autres subventions (délégation de service public),
- 20 km de voiries,
- 48 boutiques sur la place de la Coupole et un Centre Commercial classé ERP de 1<sup>ère</sup> catégorie (2 pompiers H24),
- Une gare routière très importante (Terminal Jules Verne), avec des lignes arrivant de l'extérieur de l'Ile de France (Vernon, Mantes La Jolie, ...). Les cars appartiennent au groupe CTCOP (Compagnie de Transport de Cars de l'Ouest de Paris) du consortium Veolia + Keolis + Eurolines.

## 3) Les Etablissements Publics de Gestion de la Défense : EPAD & EPGD

### a) Missions et organisation

- L'EPAD (Etablissement Public pour l'Aménagement de la Région de la Défense) a été créé en 1958 pour une durée de trente ans et a été ensuite prolongé dans ses fonctions à différentes reprises. Il a pour vocation d'aménager pour le compte de l'Etat et des collectivités locales le site de La Défense, un espace de 160 hectares à l'Ouest de Paris qui accueille le premier quartier d'affaires européen.
- Depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2009, l'EPAD a été subdivisé en deux entités :
  - l'EPAD, établissement public à caractère industriel et commercial qui appartient à l'Etat :
    - Est chargé des investissements et du foncier. Il effectue les études préliminaires d'urbanisme, réalise les travaux d'infrastructure indispensables, vend aux investisseurs un droit de construire (unique ressource financière),
    - Poursuit une collaboration étroite avec les collectivités locales, essentiellement le Conseil Général des Hauts-de-Seine, les municipalités de Courbevoie et de Puteaux,
    - Est régi par un conseil d'administration paritaire composé à la fois de représentants des ministères de tutelle et de représentants des collectivités locales. Patrick Devedjian est Président du Conseil d'Administration de l'EPAD depuis septembre 2007
  - L'EPGD (Etablissement Public de Gestion de La Défense), créé par la loi du 27 février 2007, est chargé de la gestion, de la promotion et de l'animation du quartier d'affaires. Classé comme EPIC (Etablissement Public d'Intérêt Collectif) est la

transposition du Service Technique d'une ville à une Collectivité Locale. Depuis août 2004 (mise en application prévue pour le 1<sup>er</sup> juillet 2005 mais effectif depuis juin 2006) l'EPGD assure les missions d'entretien, de maintenance, d'exploitation et d'animation du domaine public. L'EPGD comporte :

- Un conseil d'administration : 7 représentants du département des Hauts-de-Seine qui détient 51 % des parts, 3 de Puteaux et 3 de Courbevoie qui détiennent au total les autres 49 %. La ville de Nanterre n'est pas représentée
- Un comité consultatif représentant les principaux acteurs locaux (Chambre de commerce et d'industrie de Paris, propriétaires d'immeubles, diverses associations d'habitants, de commerçants, d'usagers, ...) qui présente au conseil d'administration des avis portant sur les attentes des différents acteurs du site dans le cadre des décisions concernant la gestion du quartier.

### ***b) EPGD : un rôle de premier plan dans la sécurité du site de la Défense***

**L'EPGD a été désigné comme PIV** (Pôle d'Intérêt Vital) malgré le fait que sa vocation et les moyens dont il dispose ne lui permettent pas d'accomplir ce rôle. Il n'a pas par exemple d'agents assermentés (cas de la SNCF ou la RATP) ou ayant pouvoir de police,

Il y actuellement 3 CLS (Courbevoie, Nanterre, Puteaux) qui dépendent du Préfet de Paris mais **l'EPGD a été nommé pilote d'un 4<sup>ème</sup> CLS dédié au site de la Défense**, dont la première réunion a été celle rapportée par M. Hulot lors de l'entretien à la Défense avec la RATP et la SNCF). Ce 4<sup>ème</sup> CLS constitué par RATP, SNCF, 4 Temps, EPGD est sous la responsabilité du Préfet du 92,

Le 4<sup>ème</sup> CLS, par la voie du Préfet, a demandé à l'EPGD la création d'un PC de crise avec déport de toutes les images (RATP, SNCF, EPGD), soit plus de 1000 caméras : l'idée est de placer des PC déportés mais proches reliés au PC central de l'EPGD amélioré pour travailler en multi tâche et multi protocoles,

Pour gérer la sécurité exogène par défaut, L'EPGD a dû s'équiper d'un PC central et d'un logiciel spécialisé dans la cartographie des actes malveillants à partir des FCE de la Police (état 4001). Ce logiciel est celui employé par le Commissariat local. Les enregistrements ont été autorisés par le Préfet pour 30 jours (limite légale),

### ***c) Les zones de recouvrement entre EPGD, RATP et SNCF***

La veille sécuritaire à l'encontre des personnes malveillantes est satisfaisante au niveau des zones RATP et SNCF car les personnes sont repérées et attendues par un comité d'accueil. Les difficultés viennent du fait que les personnes malveillantes arrivent par la gare routière, par petits groupes en liaison téléphonique permanente qui se confondent dans la masse, car les cars ne sont pas pourvus de transmission vidéo en direct

Pour l'EPGD les frontières géographiques sont bien définies sans aucun « No man's land » contrairement à ce qui a été dit par SNCF et RATP : la dalle entourée par les boutiques est de la responsabilité de la RATP qui encaisse les redevances. Toute la difficulté réside dans le fait qu'aucun acte notarié ait été encore signé, enregistré et notifié à la RATP.

La zone géographique appartenant à l'EPGD est du domaine public. Le complexe multimodal est sous la responsabilité de M. Dezero (RATP),

Actuellement ce sont les bonnes relations entre les différents interlocuteurs qui permettent des réunions non formalisées mais régulières. Le CLS « EPGD » devrait rendre obligatoires et formaliser ces réunions thématiques et se réapproprier les territoires aujourd'hui sous l'empreinte des autres CLS.

#### ***d) Les moyens techniques de l'EPGD***

Les moyens, les attributions et les obligations de l'EPGD sont de nature technique : au début de son existence L'EPGD a installé sur le parvis 70 caméras pour sa sécurité endogène (incendie, appareils publics, ...) et pas exogène (malveillants) et elles reprennent pour la plupart des escaliers mécaniques. Ces caméras sont déclenchées automatiquement suite au déclenchement manuel d'un appel sur les dispositifs techniques. Le préfet a ensuite fait porter le nombre de caméras à 150 dans un but sécuritaire exogène qui couvrent les axes principaux depuis la passerelle,

Il n'y a pas de personnel visualisant en direct les images : les images peuvent être déportées vers le poste de police équipé lui aussi de son propre PC. La police pourrait prendre la main sur les caméras de l'EPGD mais en réalité elle vient les visionner à l'EPGD. Le PC de l'EPGD est contrôlé par les 2 pompiers non formés,

### **4) La situation du quartier de la Défense sur le plan de la sécurité**

#### ***a) Etat des lieux du point de vue de la sécurité***

Les transports en commun et le centre commercial sont les lieux privilégiés de commission des vols à la tire. 50 % des faits constatés sont commis dans les transports en commun (nombreux vols avec violence sans arme, usage de produits stupéfiants) :

- 68 faits constatés dans les bus,
- 351 faits constatés dans le RER et le tramway avec une baisse de 22% par rapport à 2007).

La sécurité de la RATP, interlocuteur principal du commissariat, est compétente sur le tramway, la ligne A, la ligne 1 et le terminal bus : cet ensemble constituant le pôle multimodal. Les liens entre la RATP et la police sont fréquents et élargis avec ceux de la SNCF (lignes desservant la gare St-Lazare).

Si en dehors des périodes de pointe l'action de la police se limite à une simple assistance, en cas de problématique de transport elle prend la main : la mise en place d'un système de cadencement et de régulation garanti la sécurité des usagers et évite d'éventuels droits de retrait des agents de la RATP.

Dans ce cas, la police insiste pour disposer de renforts d'agents de la RATP : en contrepartie, elle dépêche un policier au poste de commandement de la RATP au titre d'échanges d'informations opérationnelles.

Le 13 janvier 2009, par exemple, la saturation des lignes a créé une situation de crise avec des risques importants d'incidents lourds d'ordre public à la limite de l'insurrectionnel : suite à la fermeture de la Gare de Saint-Lazare et à la rumeur que des bus privés desservaient la partie nord des Yvelines, les usagers se sont précipités vers le pôle multimodal de la Défense. Ce mode de transport étant lui-même saturé, il a fallu faire intervenir des unités de CRS pour canaliser la foule vers les bus.

Ce type d'incident traduit la vulnérabilité des infrastructures de transport qui desservent le quartier de la Défense. De tels incidents restent cependant isolés et sans conséquences, parce qu'accidentels. On peut toutefois mesurer l'impact que des incidents répétitifs et volontaires pourraient avoir sur la population qui vient travailler dans ce quartier ainsi que sur des entreprises internationales qui pourraient trouver là une raison pour quitter le site.

En termes de sécurité publique la coopération entre les différents services est de mise. Il existe un partenariat DPUP-SRPT/ DDSP 92, notamment en matière de suivi des bandes

Organisées. A titre anecdotique, il est arrivé que des membres de la Def-Mafia viennent prévenir le commissariat de la Défense qu'il risquait d'être agressé par ceux de la GDN (mi-décembre 2008 un affrontement entre la GDN et la Def-Mafia s'était soldé par un blessé par arme blanche).

### ***b) La délinquance en 2008 dans le quartier***

La défense comporte un commissariat avec 200 policiers et un poste de secours de la BSPP spécialisé

- 40 032 faits constatés avec une baisse de 1% par rapport à 2007. 23% de la délinquance est exogène,
- Les pics de malveillance surviennent le mercredi et le samedi,
- Affluence des dépôts de plaintes entre 12 et 14 h durant les temps de pause (repas), la plupart étant liées à des infractions commises dans les transports en commun, aux escroqueries, aux vols de cartes bleues
- 975 faits de délinquance de proximité ont été relevés avec une baisse de 12% par rapport à 2007,
- 620 gardes à vue ont été enregistrées, avec une augmentation significative depuis le début de l'année 2009,
- 70% du temps de travail des policiers a lieu au niveau du hall du RER, sur le Parvis de la Défense et dans le centre commercial,

## **5) RATP et SNCF : Les deux opérateurs principaux du site de la Défense**

En tant que PIV (Pôle d'Importance Vitale) la Défense est mentionné dans le PSO de la RATP (classé Confidentiel Défense) qui est le principal opérateur de transport du quartier de la Défense.

Chaque mode de transport (SNCF pour le ferré et RATP pour les Bus, RER et Metro) a sa propre compétence juridique territoriale en matière de sécurité avec des agents assermentés (aucune « spécialisation » pour la Défense). La SNCF applique les textes de loi spécifiques au transport (1845), cadrés par le décret de 1942

Tout incident est de la responsabilité de l'opérateur du secteur dans lequel il survient. Si un autre incident survient dans le prolongement du premier mais dans le secteur d'un autre opérateur, ce 2<sup>ème</sup> opérateur fait une deuxième déclaration (deux déclarations, deux plaintes et éventuellement 2 procès distincts). Dans le cas d'opérateurs de transport, le voyageur doit avoir un titre de transport régulier.

Le Poste de Contrôle, sous la responsabilité de la RATP avec la participation de la SNCF, reçoit seulement les images liées à la sécurité et non pas celles liées à l'exploitation. Toutes les informations en provenance de la SNCF remontent au PC RATP qui décide si intervenir ou pas. Dans tous les cas le PC de la SNCF est averti et pourra faire intervenir ses propres agents (SUGE - SURveillance GEnérale), la Police Nationale ou la DDSP.

Des réunions périodiques entre les responsables régionaux de la sécurité de la SNCF et de la RATP sont régulièrement organisées pour analyser l'évolution de la délinquance et mettre en place les actions correctives en collaboration avec la Préfecture de Paris,

Tout appel au 17 est répercuté sur le Centre de Gestion des Appels (CGA) à Saint Lazare qui reçoit toutes les images et répercuté l'appel au centre le plus proche.

Dans les abords de la gare, les agents de la RATP et de la SNCF collaborent aussi avec la Police Municipale,

Les actes d'ambiance ne sont pas comptabilisés dans les statistiques de la police mais celle-ci les demande aujourd'hui aux opérateurs de transport,

La RATP ne participe pas aux CLSPD organisés par la Préfecture de Nanterre trop nombreux (5 par semaine) et trop généralistes. Elle y participerait s'il y en avait orientés transports. Le Préfet de Police de Paris a la main sur les transports et déclenche les actions en cas de gravité ou simultanéité des événements. Cela est à l'origine d'une certaine rivalité avec la Préfecture de Nanterre (92).

## 6) Conclusion

L'EPGD a le sentiment d'être l'organisme qui hérite de tout ce qui n'est pas voulu par l'Etat ou les différentes Mairies, et souhaite faire remonter difficultés et points bloquants :

Les caméras installées à la Défense ont pour but la vidéo surveillance des aspects techniques pour l'EPGD (escaliers mécaniques, barrières, ...), économiques pour le Mc Donald (détournement d'argent aux caisses par les employés), logistiques pour la RATP (affluence sur les quais),

La vidéo protection (sécurité), au stade embryonnaire, a un objectif plutôt judiciaire : les images doivent être saisies contre réquisition dans le cadre judiciaire. La police peut néanmoins les demander sans décision judiciaire dans des cas bien précis : attente à la sécurité et à l'ordre public, prévention d'attentats, Manifestations.

La RATP transmet des informations relatives au déplacement d'une bande de jeunes mais l'analyse est à la charge de la police qui doit faire le tri et apprécier l'événement avant de déclencher l'opération ou d'alerter un autre département, dans des délais contraints. Ainsi, le délai de la prise de décision en est souvent plus important que le déplacement.

Usagers et publics demandent de la présence de vigiles et des moyens techniques pour être rassurés. Mais pour être performant tout moyen de vidéo protection doit pouvoir être déplacé pour s'adapter à la migration de la délinquance. L'idée d'infrastructure doit donc céder le pas à la vision capacitaire. Cependant, le nomadisme des moyens de vidéosurveillance pose le problème de sa propriété et du partage des coûts d'investissements entre opérateurs. De plus, poser les systèmes de surveillance par zone géographique contrevient à l'idée que se fait l'opérateur de transport de la sécurité de bout-en-bout.

A la lumière des récents incidents, un groupe de travail a été mis en place pour déterminer le rôle de chacun et les modalités d'échange d'informations opérationnelles. La police doit prendre des mesures immédiates et appeler le cas échéant des renforts sans attendre d'être alertée par les médias, comme dans le cas de la gare de Saint-Lazare.

L'EPGD dispose d'une salle de crise mais il est souhaitable que RATP et SNCF, qui ont la volonté de renforcer les moyens vidéo pour la sûreté, s'impliquent pour améliorer la sécurité de façon à ce que les sociétés ne deviennent pas des cibles prioritaires.

Toutes les images, en lecture seulement, sont rapatriées dans le PC Police et le PC RATP à la Gare de Lyon et à la Préfecture de Paris dans la salle SNCF de commandement. Une réquisition est nécessaire pour accéder aux enregistrements.

### 3. ANALYSE

#### A. LES PROBLEMATIQUES

##### I. Organisation en tuyaux d'orgue

Le caractère hétérogène de la réglementation qui n'aborde les transports que par leurs modes (terrestre, aérien et maritime) a créé une organisation en « tuyaux d'orgues ».

Aucune réglementation ne les combine.

Quant au transport terrestre de voyageurs qui se distingue de celui des marchandises, le cadre juridique a été profondément modifié par l'instauration d'une politique de décentralisation (loi du 2 mars 1982 relative aux droits et libertés des communes, des départements et des régions) et par la loi n°82-1153 du 30 décembre 1982 d'orientation des transports intérieurs dite LOTI.

Cependant, un point d'arrêt provisoire a été posé dans cette même loi (article 46) qui a exclu de son champ d'application les transports urbains et non urbains de la région Ile-de-France, ce qui a contribué malheureusement à maintenir cette organisation hétérogène en « tuyaux d'orgues ».

Ainsi et en matière de transport public de voyageurs, il s'agit d'un dualisme réglementaire entre, d'une part, la province et, d'autre part, l'Ile-de-France, sachant que depuis 2005 l'Etat se désengage peu à peu au profit de la région Ile-de-France.

L'organisation en « tuyaux d'orgues » s'opère donc :

- par modes de transports (terrestre, aérien, maritime) ;
- pour le transport terrestre de voyageurs en distinguant province et Ile-de-France.

Le dispositif réglementaire régissant l'activité du transport qui est à ce jour hétérogène entraîne des conséquences cruciales sur la question de la sécurité, a fortiori si l'on aborde la question sous l'angle de l'intermodalité.

En effet, la sécurité des transports qui ne constitue qu'un sous-ensemble de l'activité du transport est nécessairement impactée et alors même que la notion juridique et organisationnelle d'intermodalité n'en est qu'à ses balbutiements, parce-que jusqu'à présent raisonné uniquement par mode de transport.

Or, dans le monde moderne qui conduit obligatoirement à une combinaison des modes de transport, la sécurité devrait à l'évidence être appréhendée de la même façon, globalement et transversalement.

Face à l'intermodalité, le concept de sécurité globale doit trouver, par déclinaison, toute sa place. Cependant, l'architecture actuelle, réglementaire et organisationnelle, constitue un obstacle au regard des enjeux modernes notamment en terme de sécurité. Il devient donc nécessaire de combiner, organiser, planifier et coordonner toutes ces réglementations, institutions, structures publiques ou privées, personnels aux statuts les plus divers qui participent à l'activité du transport et à sa sécurité.

## II. Disparité de capacité juridique

Si la réglementation des transports est hétérogène, l'on retrouve ce même phénomène sur la capacité juridique des acteurs du transport public.

La loi LOTI (article 5) définit les transports publics comme suit :

*« Sont considérés comme des transports publics tous les transports de personnes ou de marchandises, à l'exception des transports qu'organisent pour leur propre compte des personnes publiques ou privées. »*

Mais, cela ne signifie pas qu'ils doivent être exécutés obligatoirement par des organismes publics (régie). C'est la nature du transport et non pas celle de l'entreprise qui est prise en compte. Les transports routiers de voyageurs, à titre d'exemple, sont dans leur très grande majorité effectués par des entreprises privées. Ils sont seulement ouverts au public.

C'est ainsi que cohabitent des entreprises privées sous des formes les plus diverses (SARL, SA ou SAS) certes soumises à des conditions strictes d'exercice (inscription des entreprises au registre des transports, justification d'une capacité financière de l'entreprise, condition de moralité exigée du dirigeant effectif de l'entreprise, capacité professionnelle) ou des régies de transport qui, bien que peu nombreuses, apparaissent à certaines collectivités locales comme un outil essentiel de maîtrise du transport en préservant leur indépendance.

Ces régies peuvent être constituées sous la forme d'un établissement public industriel et commercial (EPIC) qui permet de disposer de la personnalité morale et de l'autonomie financière ou en régie conformément au principe de la libre administration des collectivités territoriales.

La régie directe ou simple n'est rien d'autre qu'une partie de l'administration qui l'a créée et ne fonctionne que comme un simple service administratif, les principes généraux du droit administratif étant applicables.

Cependant, une circulaire du Ministère de l'Intérieur du 14 février 1986 a recommandé aux collectivités locales de renoncer à cette forme de régie directe ou simple au profit de l'établissement public industriel et commercial (EPIC) chaque fois que l'importance de l'activité de transport nécessite une organisation individualisée.

L'on voit bien, ici encore, l'hétérogénéité de capacité juridique qui anime tous ces acteurs de transport, puisque l'on passe aussi bien de sociétés de droit privé qui disposent de la personnalité morale, à des régies directes ou simples qui n'en disposent pas.

## III. Disparité des cultures

Ces disparités organisationnelles et de capacité juridique entraînent à leur tour des disparités de culture. Ces disparités représentent sans doute l'un des écueils majeurs de notre sujet, elles sont la conséquence directe, dans l'exécution de la mission de sécurité, de l'organisation en tuyaux d'orgue et des disparités de statut juridique des opérateurs. De fait, des entreprises ou des structures dont la nature, les objectifs, les traditions, les modes de commandement se trouvent fondamentalement différents alors même qu'elles doivent mettre en œuvre par elles-mêmes des politiques de sécurité quasi identiques et plus encore doivent travailler ensemble sur des sites intermodaux.

La culture des entreprises se trouve évidemment fortement marquée par leur taille (capacité financière et humaine à déployer des moyens), par leur proximité plus ou moins élevée avec un statut public, ou encore leur collaboration avec un syndicat de transports publics. Ainsi, en termes de ressources humaines, on retrouve des personnels soumis au droit du travail ou des

personnels de régies qui peuvent avoir le statut de fonctionnaire et relever du droit administratif ; la représentation syndicale est aussi fortement marquée par des traditions, des objectifs ou des modes d'action très différents..Le port d'armes individuelles, la formation des agents seront par exemple affectées par des cultures parfois très différentes.

La durée et l'aménagement du temps de travail ne font pas l'objet d'une réglementation uniforme, la cohérence des dispositifs de sécurité entre les entreprises ou les opérateurs sera de fait souvent difficile à atteindre. De même, les services publics de sécurité devront trouver des terrains de coopération sur des sites complexes avec des opérateurs aux modes de fonctionnement et à la culture d'entreprise parfois fort éloignés. La question de l'intermodalité se pose alors tant dans la réussite de la mise en œuvre de rapports efficaces entre les opérateurs que dans la gestion des questions de sécurité ou des sites eux-mêmes.

#### **IV. Capacité à gérer l'évènement rare ou exceptionnel**

Par définition l'attentat est un événement rare, isolé ponctuel. La capacité de la société à y faire face ainsi que sa capacité de résilience sont fonction d'une planification et d'une organisation préliminaire. Celles-ci ne peuvent jouer leurs rôles qu'à partir du moment où l'ensemble des acteurs a une vision partagée et complémentaire.

##### **1) Planification : hétérogénéité des cultures des acteurs**

La planification s'appuie d'une part sur une analyse et d'autre part sur la mise en œuvre des mesures adéquates issues de l'analyse. Or il faut bien reconnaître que les cultures des hommes qui sont au cœur de ces deux processus s'inscrivent dans des logiques totalement différentes. En forçant le trait il serait possible d'en tirer le tableau suivant :

- Le Militaire raisonne depuis près de cinquante ans autour de systèmes capacitaires qui permettent d'implémenter une stratégie. Mais l'horizon est le long terme (30 ans). Dans un tel contexte l'évènement rare n'est pris en compte dans ce schéma qu'à titre anecdotique.
- Le pompier est aussi dans une logique de planification et dans une recherche de capacité maximum avec un objectif qui est d'atteindre zéro victime.
- La Police fonctionne dans une logique de coups. Opportuniste, elle décide de ses actions en fonction de leur impact sur les statistiques et sur la criminalité du moment. L'action de fond passe après cette gestion de l'urgence.
- L'ingénieur, travaille à mettre en place des systèmes qui répondent aux risques récurrents ce qui est en contradiction avec les réponses aux événements rares. Il exprime le besoin de se raccrocher à des faits plutôt qu'à la sociologie.
- L'Opérateur quant à lui est mû par la rentabilité. Il veut de la lisibilité, de la visibilité et de la crédibilité de la part de l'Etat.

En matière de planification chacun des acteurs ne s'occupe que de son pré carré, en se gardant bien de sortir des chemins balisés ou en déployant des syndromes NIMBY (Not In My Backyard) voire des syndromes OIOBY (seulement dans les arrières-cours des autres) : c'est plus rassurant dans le raisonnement et ça met à l'abri de toute critique. Pour autant les enjeux essentiels liés à la gestion d'événements rares ne sont pas adressés.

## 2) Organisation

Deux approches parallèles non convergentes dans les faits : Approche Bottom-up et Top-Down

### a) Approche Bottom-up

L'approche bottom-up<sup>7</sup> consiste à mettre ensemble autour d'une table les professionnels d'un secteur d'activité avec pour objectif l'échange et une capitalisation des bonnes pratiques en matière de sécurité. C'est à partir d'une telle approche qui permet de partager les problèmes et d'envisager des solutions concrètes et pratiques que peuvent s'élaborer éventuellement des textes de lois.

Ainsi concernant la sécurité des téléphériques n'existait-il aucun texte réglementaire ou légal donnant un contenu aux aspects Sécurité / Sureté. Pour autant, un attentat à l'explosif visant la destruction volontaire d'un téléphérique de grande capacité dans le cadre d'un acte de terrorisme aurait un impact considérable et immédiat, non seulement en termes de victimes, sur la remontée mécanique, mais par contagion sur l'ensemble des remontées mécaniques, provoquant une paralysie de l'économie des sports d'hiver.

Le ministère des transports a pris l'initiative de réunir différents acteurs (association professionnelles, entreprises, préfetures...).

Ce groupe de travail avec l'aide de l'UCLAT a constitué un document « martyr » qui rassemble :

- Les bonnes pratiques
- Les craintes des opérateurs
- Leur perception de l'anormalité (signaux faibles)

A la suite de la constitution de ce document et des réunions avec les opérateurs, un certain nombre de recommandations pratiques en matière de sécurité / Sureté été émises et implémentées par huit des dix opérateurs à ce jour. Ces mesures concernent :

- la surveillance,
- La protection périmétrique / Périphérique
- Le contrôle d'accès
- L'Inspection - filtrage

### b) Approche Top Down

Cette approche est peu efficace car elle se construit à partir d'objectifs liés à des compétences restreintes.

L'exemple de la sécurité portuaire est à cet égard illustratif :

Des zones géographiques où la liberté publique est restreinte nécessitent la délivrance de badges d'habilitation. L'habilitation est délivrée par le préfet dans le cadre de sa mission de police administrative. L'opérateur exécute l'ordre du préfet et distribue les badges.

---

<sup>7</sup> (lit. de bas en haut) se caractérise par une suite de processus au sein d'une organisation qui apportent chacun une partie fondamentale de l'édifice qu'elle cherche à produire, et qui prend son origine en bas de l'échelle.

Pour autant les mesures administratives portant sur des objets prohibés que pourraient introduire des personnes habilitées ne peuvent être exercées par l'opérateur qui n'a pas de pouvoir de police (compétences restreintes du fait du principe général de liberté inscrit dans la constitution et les traités). En d'autres termes, malgré leur habilitation, les agents de sécurité ne peuvent pas procéder à des fouilles corporelles ou de véhicules systématiques (la norme) sans le consentement des intéressés, ce qui conduit à des traitements discriminatoires et à une efficacité douteuse.

La loi présente donc ici une ambiguïté fondamentale. L'approche multirisques que constituent les SAIV conduit notamment dans le cadre de la lutte contre le terrorisme à :

- Mettre en œuvre des mesures administratives dans des compétences restreintes
- Un jeu de pouvoir entre la préfecture de Zone et la préfecture du département.

## **V. Des moyens techniques en net progrès**

Au-delà du coût d'investissement et de la substitution des personnels, les moyens techniques doivent permettre de renforcer la coordination des actions, notamment en cas de problème majeur.

En particulier, qu'il s'agisse de la prévention contre les actes terroristes ou de lutte contre la délinquance quotidienne, les technologies peuvent s'affranchir des barrières organisationnelles, culturelles, voire statutaire.

Elles permettent le partage des informations grâce aux technologies de réseau, une vision partagée de la situation.

A ce titre, trois technologies majeures apparaissent :

- Les radiocommunications qui sont de plus en plus numériques, permettent la coordination des acteurs et l'interopérabilité des structures. Ce rôle de passerelle entre les réseaux de chaque entreprise rend perméable les organisations et favorise le transfert d'informations opérationnelles. Les choix techniques initiaux sont fondamentaux pour atteindre ce but : choix des fréquences, choix des protocoles, choix d'un mode d'opérabilité. Au-delà de ces problématiques techniques, c'est avant tout le choix de communiquer avec les autres acteurs du même site qui doit être fait.
- La vidéosurveillance est sans contexte l'élément de renseignement d'ambiance actuellement le plus efficace. Cependant, les systèmes souvent construits brique à brique souffrent d'un manque de qualité au sens opérationnel (qualité de l'image, durée de l'enregistrement, pilotage des caméras) et d'une forte hétérogénéité (caméra numérique ou analogique, réseau filaire ou hertzien, enregistrement magnétique ou sur disques durs). L'Etat a défini un minimum de qualité (arrêté d'août 2007 portant normalisation technique) pour permettre avant tout le dialogue entre opérateur et services de police et gendarmerie. A titre principal, cela devrait permettre de favoriser l'interopérabilité entre opérateurs et partant la coordination des acteurs.
- La géolocalisation permet de connaître la position assez exacte des agents. La précision de ces systèmes souvent sur des signaux satellitaires GPS ne trouve pas encore de suite pour les zones enfermées (des solutions existent à ce jour dans ce domaine à un niveau préindustriel). Cependant, le fait même de connaître la position de ces agents est un réel levier d'efficacité pour le décideur sécurité qui peut affecter la bonne ressource à chaque intervention. On entre donc dans une réelle logique de gestion de la ressource en dynamique qui permet une économie de moyen.
- Les Systèmes d'Informations et de Commandement « SIC » police dont le développement est en cours devraient également permettre de centraliser les informations de tous types, de

les partager et de disposer d'outils d'aide à la décision et de simulation permettant sur la base de projections argumentées de prendre rapidement les décisions adéquates et pertinentes. Les apports de ces SIC – centralisés et/ou mobiles --devraient notamment engendrer une meilleure coordination des moyens et une réactivité des secours à tout événement rare et exceptionnel qu'il soit de nature climatique, accidentel ou terroriste.

## **VI. Antagonismes entre logiques développées par les directions exploitations et sûretés.**

Une des plus grandes difficultés pour la gestion en temps réel des difficultés entre les services de police et le transport public ferré est la difficile coordination au sein même de l'opérateur de transport entre la régulation/exploitation et la sûreté.

Si, notamment à Paris, les services de police ont un interlocuteur sûreté SNCF généralement identifié et joignable, ce dernier rencontre de grandes difficultés pour établir un contact permanent et opérationnel, et encore plus imposer, les exigences de sûreté aux responsables de la régulation.

Force est de constater que les interviews des responsables de la sûreté des principaux acteurs du transport en France ( RATP, SNCF,...) font quasiment toutes état de cet antagonisme entre les logiques économiques développées par les impératifs économiques de l'exploitation du réseau et les contraintes induites par la sécurité.

En effet, le marché du transport est totalement entré dans une logique de rentabilité que souligne grandement la concentration du secteur privé sur trois grandes entreprises. Dans le même temps, les entreprises publiques en pleine mutation, comme la SNCF ou la RATP, n'échappent pas non plus à cette logique et développent une véritable culture d'entreprise de type privée. A titre d'exemple significatif, la SNCF ne parle ainsi plus d'usagers mais de clients.

Dès lors, la notion de rentabilité est désormais particulièrement prégnante dans tout le secteur du transport soumis à forte concurrence, actuelle ou future (ouverture du transport ferroviaire de fret et bientôt de passagers). Notons que pour la SNCF, on dénombre annuellement 70 000 actes malveillants, 1500 colis suspects ainsi que 100 alertes à la bombe ; quotidiennement, cette même société déplore 12 victimes d'atteinte physique sur son réseau, 38 heures perdues en circulation, 160 appels internes (agents de production) à son PC national et consacre 1 million d'euros de coût direct à la sûreté (masse salariale/coût de fonctionnement).

Pour la RATP maîtrise du territoire et renforcement de la Sécurité vont de pairs. C'est précisément l'un des axes de travail qu'elle met en avant dans le cadre de son plan d'entreprise. Cette maîtrise du territoire passe aussi par une meilleure coordination entre deux populations exploitation/régulation et Sûreté/Sécurité de cultures différentes qui doivent apprendre à travailler ensemble.

Les acteurs de cette maîtrise globale du territoire RATP sont les 1200 policiers de la Police Nationale, les 1000 personnes du GPSR, les 1000 personnes du corps de contrôle unique (aujourd'hui chaque département exploitation a un dispositif de lutte contre la fraude) et les 3000 agents de stations qui collaborent ensemble au travers du PC Sécurité de la RATP.

### **1) Une prise en compte récente des impératifs de sûreté**

Pendant longtemps, c'est la sécurité du réseau qui a prédominé, à l'image des premières caméras vidéos installées pour assurer la protection du personnel et de clients. La logique économique de rentabilité du réseau, alliée au sentiment que les problèmes de sûreté dépassaient le cadre strict de l'entreprise et ressortissaient de la sphère régaliennne de l'Etat, pouvaient expliquer cet état de fait.

## **2) Qui se traduit par la recherche toujours difficile d'un point d'équilibre entre ces deux logiques,**

Du fait de la montée de la délinquance dans les transports et de l'évolution concomitante de la législation (par exemple création de la notion d'OIV, opérateur d'importance vitale), les entreprises de transport ont dû s'adapter. Désormais, la sûreté est conçue comme une composante stratégique de l'offre de service tant au niveau de la production (régularité/matériel en état et propre/tarifs contenus...) que du business (part de marché/coût du risque).

L'entreprise est donc engagée dans une recherche permanente d'arbitrage entre le coût du risque et le coût de la sécurité. Il s'agit de déterminer le niveau adéquat des ressources qu'il convient d'allouer à la production de sûreté de façon à ne pas dégrader la rentabilité immédiate de l'entreprise ni en ternir son image. En d'autres mots, résoudre l'équation de l'efficacité au meilleur prix.

La réponse des opérateurs à cette problématique passe par le développement d'un véritable plan global d'entreprise (Plan de sûreté des Opérateurs-PSO) qui intègre à la fois les mesures imposées par la législation nouvelle et celles de l'entreprise. Pour répondre de façon efficiente et lutter contre les antagonismes décrits supra, la politique de sûreté de l'entreprise se veut portée et animée par toutes les directions de l'entreprise, par tous les métiers de la société et par toutes les équipes de management, en un mot par tous les agents de la société et non plus seulement ceux en charge directe de la sûreté. A cet égard, le slogan interne de la SNCF est très représentatif de ce nouvel état d'esprit « Dans mon métier, la sûreté c'est bon pour moi comme pour nos clients ».

Conformément à cette dynamique, la SNCF nomme d'ailleurs comme directeur de la sûreté un personnel issu du sérail -toutefois entouré d'un conseiller police et d'un conseiller gendarmerie issus de ces deux administrations- plutôt qu'un ancien haut responsable des forces de sécurité. Ce choix est ainsi dicté par la volonté d'une interaction plus poussée avec les autres directions de l'entreprise.

## **3) Et que l'ouverture prochaine des marchés pourrait remettre en cause.**

Du fait des directives européennes, le marché français du fret est désormais ouvert à la concurrence et très prochainement celui des personnes devrait suivre. Cette arrivée de nouveaux acteurs dans un environnement concurrentiel n'est pas sans inquiéter les sociétés françaises, notamment quant à la volonté de ces nouveaux venus à maintenir le même niveau de sécurité.

En effet, une fois les obligations légales remplies, grande pourrait être leur tentation de conquérir ces nouveaux marchés en diminuant l'offre interne de sûreté. Ce sera donc aux autorités soumissionnaires de ces futurs appels d'offre d'être particulièrement vigilantes sur ce point, voire in fine aux usagers-clients.

Confirmée par le Parlement et le Conseil depuis juin 2007, l'ouverture à la concurrence du transport de voyageurs se fera à partir du 1<sup>er</sup> janvier 2010. Cette directive se traduira par plus de droits pour les voyageurs et des conditions minimales pour exercer la fonction de conducteur de train. Pourtant les questions liées à la sécurité et la sûreté sont très peu ou pas abordées.

En effet, sur le territoire français, l'ensemble des transporteurs est tenu d'assurer la sécurité des biens et des personnes. Il apparaît aujourd'hui que les entreprises de transports européennes ne peuvent exercer cette activité sur le sol français sans avoir un service de sécurité dédié.

Ce service ne peut légalement exercer une activité de surveillance générale sans remplir les conditions décrites dans la loi de 1983 et dernières réglementations sur les habilitations à exercer la fonction d'agent de sécurité.

Nous excluons donc qu'un transporteur vienne avec sa propre entreprise ou son service de sécurité. Se pose alors la question de la sous-traitance de l'existant<sup>8</sup> puisque les entreprises de gardiennage n'ont aucune compétence à verbaliser dans les trains.

Est-il politiquement acceptable que des services internes de sécurité puissent travailler pour d'autres entreprises ?

Il existe déjà des exemples de ce genre notamment pour le GPSR qui a travaillé pour Veolia en Seine-Saint-Denis ce qui n'est sans soulever des questions quant à la légitimité de ces services au statut étatique à travailler dans un cadre privé.

Il est à notre sens difficile d'accepter que des agents de sécurité armés ayant des pouvoirs de polices soient mis à la disposition d'entreprise européennes.

Il serait urgent d'avoir une réflexion afin de préparer cette transition en ayant toujours pour objectifs que cette mission est d'abord régalienne et qu'elle doit sortir des logiques rentables qui vont dominer le transport de voyageurs.

## **VII. L'évolution de la délinquance dans les transports ferrés et réseaux de bus en Ile de France et à Paris**

Par choix, et afin de disposer d'un dénominateur commun, l'analyse qui suit a pour source unique la délinquance constatée par la préfecture de police. Elle ne prend pas en compte l'ensemble des comportements à l'origine du sentiment d'insécurité, c'est-à-dire la délinquance constatée agrégée aux incivilités enregistrées par les transporteurs publics ou privés de voyageurs.

Cf. pièces jointes :

- cumul des évolutions de la délinquance (cumul des 3 premiers mois de 2009, ci-après)
- 4 tableaux statistiques en annexe 1»

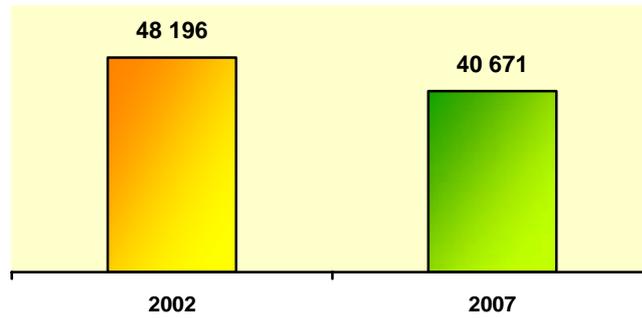
### **1) Evolution de la délinquance dans les transports ferrés d'Ile de France de 2002 à 2007**

- ↘ Entre 2002, année où le nombre de faits constatés a été le plus élevé de ces dernières années, et 2007, la délinquance dans les réseaux ferrés d'Ile de France a reculé de 15,6 % (soit 7 525 faits de moins)

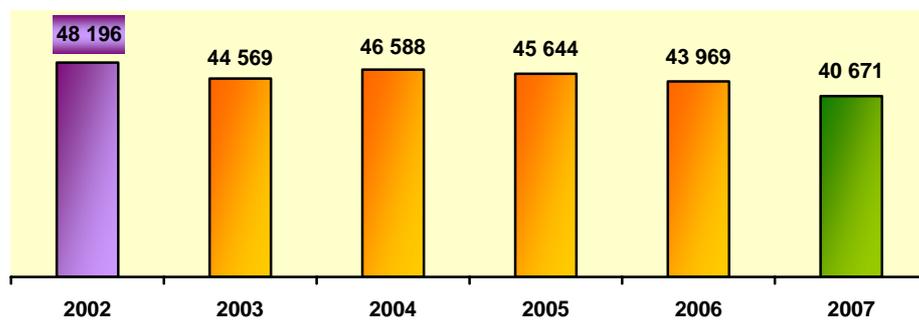
---

<sup>8</sup> GPSR et SUGE

**Délinquance dans les réseaux ferrés**  
Evolution de 2002 à 2007



**Délinquance dans les réseaux ferrés**  
Evolution de 2002 à 2007

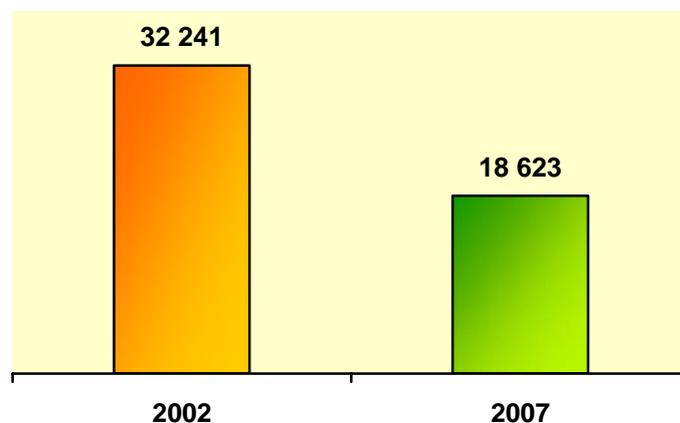


Cette évolution favorable est notamment liée à la création en 2002 du Service Régional de Police des Transports qui a permis de maîtriser la délinquance dans les réseaux ferrés, et contribuer ainsi au recul significatif de la criminalité.

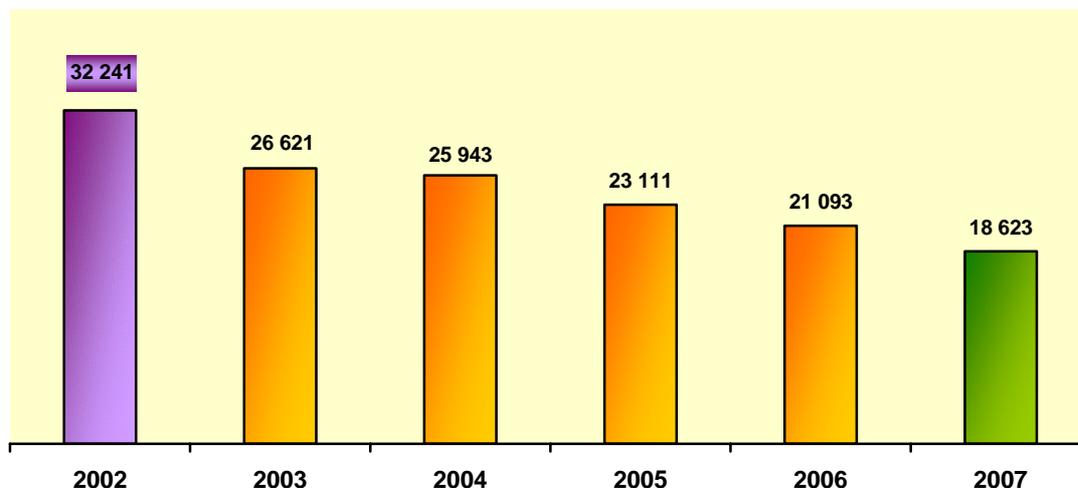
## 2) Evolution de la délinquance dans les transports à Paris de 2002 à 2007

- Dans la capitale, ce recul est encore plus significatif puisque le nombre de faits constatés a diminué de 42,2 % entre 2002 et 2007, soit 13 618 faits de moins.

**Délinquance dans les réseaux ferrés**  
Evolution de 2002 à 2007



### Délinquance dans les réseaux ferrés Evolution de 2002 à 2007



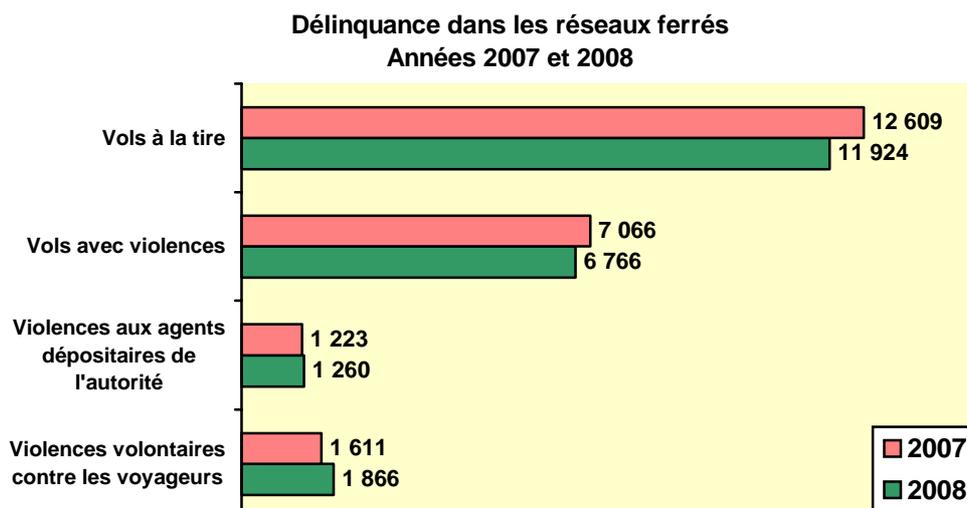
### 3) Evolution comparée années 2008/2007 en Ile de France

#### a) Stabilité de la délinquance dans les transports ferrés

La délinquance dans le métro, le RER et le réseau SNCF s'est stabilisée (-0,15 %) au cours de l'année 2008 (46.987 faits). La Seine Saint Denis enregistre une diminution (- 9,96%) du nombre de faits constatés.

Sur la période de référence :

- Il convient de relever la baisse des vols à la tire, qui représentent 25,38 % des infractions commises dans les transports ferrés.  
Avec 11.924 infractions constatées en 2008 contre 12.609 en 2007, ce type d'infraction marque une baisse de - 5,43 % dans les réseaux ferrés d'Ile de France.
- Les vols avec violences ont baissé de 300 faits (- 4,25 %). Les deux seuls départements à faire état d'une augmentation sont les Hauts de Seine (+ 10,69 % soit 51 faits de plus) et les Yvelines (+ 11,94 % soit 69 faits de plus).
- Toutefois, les violences aux agents dépositaires de l'autorité (policiers et agents de la RATP et de la SNCF) augmentent de + 3,03 % (1.260 faits en 2008 contre 1.223 en 2007). Le département de l'Essonne affiche notamment une progression alarmante de + 93,75 % (16 à 31 faits entre 2007 et 2008).
- De même, les violences volontaires contre les voyageurs, qui avec 1.866 faits, représentent 3,97 % des infractions commises dans les transports, augmentent (+ 15,83 %). Ce type de faits connaît une inflation notable dans le Val d'Oise (+ 50,91% soit 56 faits de plus)



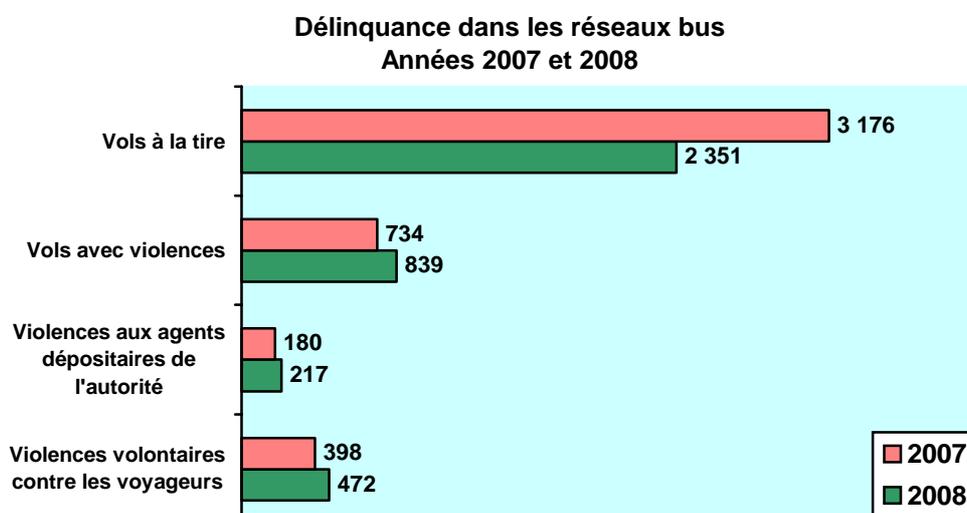
**b) Baisse de la délinquance dans les réseaux de bus**

La délinquance dans les réseaux de bus d'Ile de France a diminué de - 13,43 % (7.770 faits enregistrés) au cours de l'année 2008. Cette tendance se retrouve dans quatre départements et plus particulièrement à Paris avec - 29,77 %, soit 860 faits de moins ; elle ne concerne pas la Seine et Marne (+ 10,43 % ; + 53 faits), le Val de Marne (+ 8,61 % ; + 47 faits), les Yvelines (+ 8,10 % ; + 34 faits) et l'Essonne (+ 8,22% ; + 30 faits).

- Il convient de relever la baisse des vols à la tire, qui représentent 30,26 % des infractions commises dans les réseaux de bus d'Ile de France.

Avec 2.351 infractions constatées en 2008 contre 3.176 en 2007, ce type d'infraction marque une baisse de - 25,98 % dans les bus. Le seul département enregistrant une augmentation de ce type de faits est le Val de Marne : + 21,49% soit + 26 faits.

- Les violences aux agents dépositaires de l'autorité (policiers et agents de la RATP et de Veolia) augmentent avec 217 faits en 2008 contre 180 en 2007, soit + 20,56 %. Cela est particulièrement visible dans le Val de Marne où cette augmentation est de + 157,14 %, soit + 11 faits.
- Les violences volontaires contre les voyageurs, qui avec 472 faits ne représentent que 6,07 % des infractions commises dans les transports, sont en augmentation de 74 faits par rapport à l'année 2007 et ce, principalement à Paris (+ 22 faits). De même les vols avec violences sont en hausse de 105 faits (+ 14,31 %), cette tendance étant commune à tous les départements, à l'exception de Paris.



#### 4) Evolution comparée 3 mois 2009/3 mois 2008 en Ile de France

##### a) Légère évolution à la hausse de la délinquance dans les transports ferrés

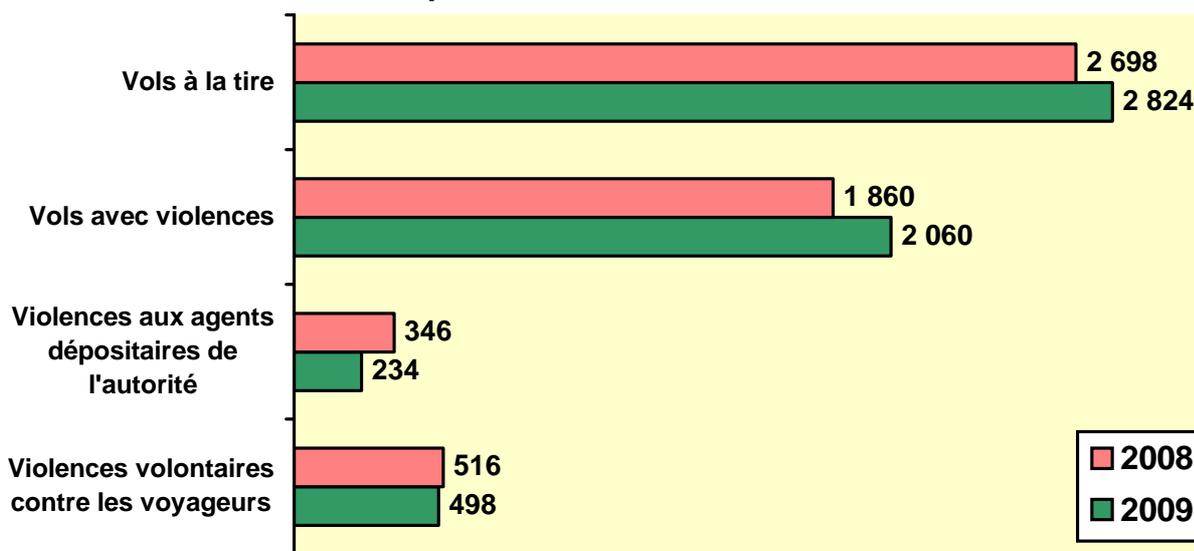
La délinquance dans le métro, le RER et le réseau SNCF a augmenté de + 3,53 % au terme des trois premiers mois de 2009 (12.214 faits constatés).

Sur la période de référence :

- Les vols à la tire qui représentent 23,12 % des infractions commises dans les transports ferrés, progressent de + 4,67 % en Ile de France (+ 126 faits).
- Il convient de relever l’augmentation des vols simples (+ 10,03 % soit + 241 faits) - avec une progression notable de + 38,20 % en Essonne et de + 26,26 % en Seine Saint Denis - et des vols avec violence (+ 10,75 % soit + 200 faits) – l’Essonne étant particulièrement concernée avec 65 faits de plus, soit + 38,46 %.
- Les violences aux agents dépositaires de l’autorité (policiers et agents de la RATP et de la SNCF) diminuent de – 32,37 % (234 faits en 2009 contre 346 en 2008).

Les violences volontaires contre les voyageurs, qui, avec 498 faits, représentent 4,07 % des infractions commises dans les transports, reculent (- 3,49 %). Cette tendance ne concerne pas les Hauts de Seine (+ 44,44 %), le Val de Marne (+12,82%) et les Yvelines (+ 58,82 %).

**Délinquance dans les réseaux ferrés  
3 premiers mois 2008 et 2009**



##### b) Baisse de la délinquance dans les réseaux de bus d’Ile de France.

La délinquance dans les réseaux de bus d’Ile de France a diminué de – 8,11 % (- 184 faits enregistrés) au cours des trois premiers mois 2009.

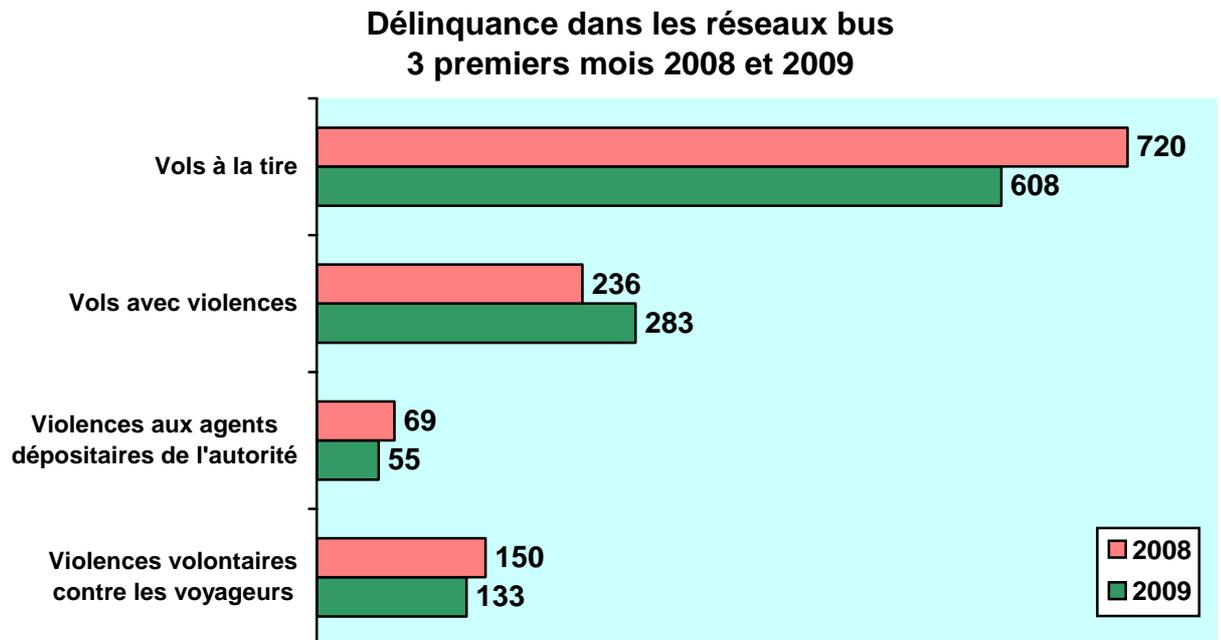
Sur la période concernée :

- Il convient de relever la baisse des vols à la tire, qui représentent 29,17 % des infractions commises dans les réseaux de bus d’Ile de France.

Avec 608 infractions constatées en lors des trois premiers mois 2009 contre 720 en 2008, ce type d’infraction marque une baisse de – 15,56 % dans les bus.

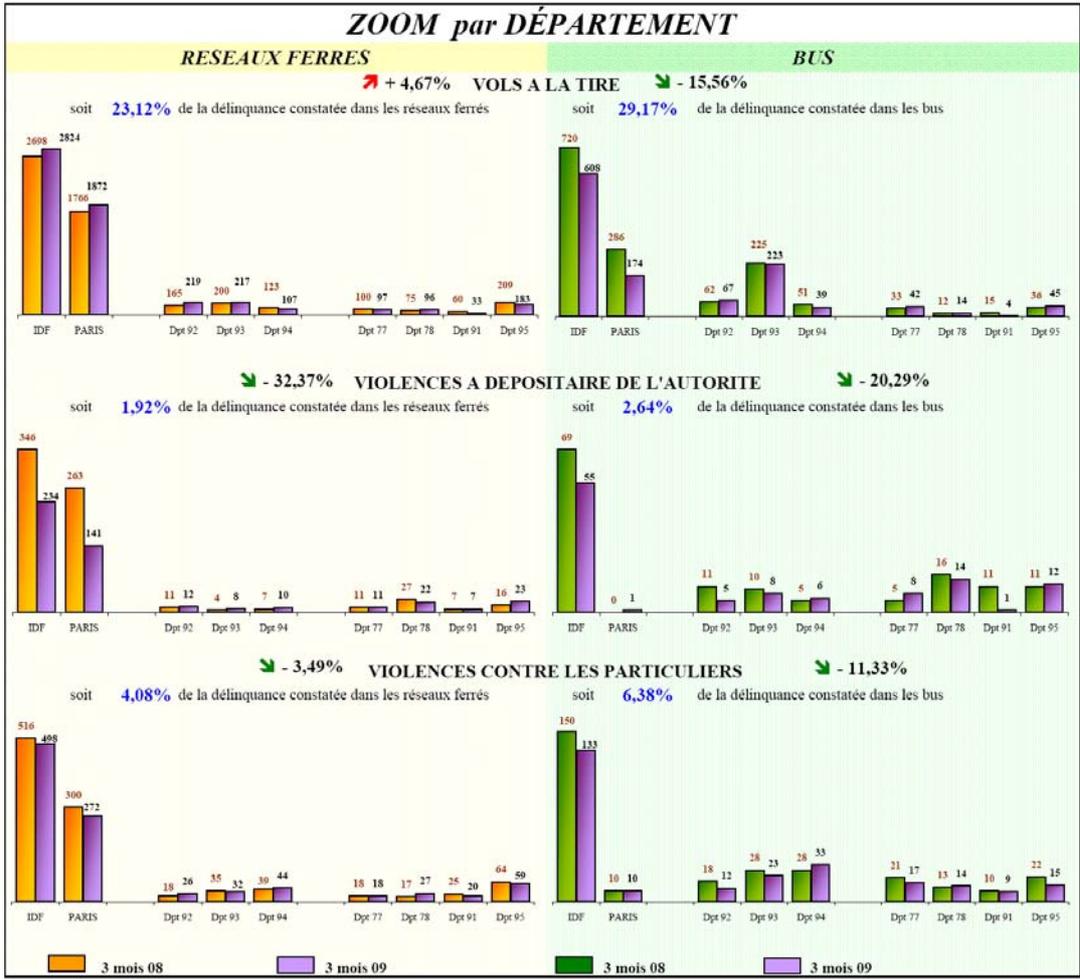
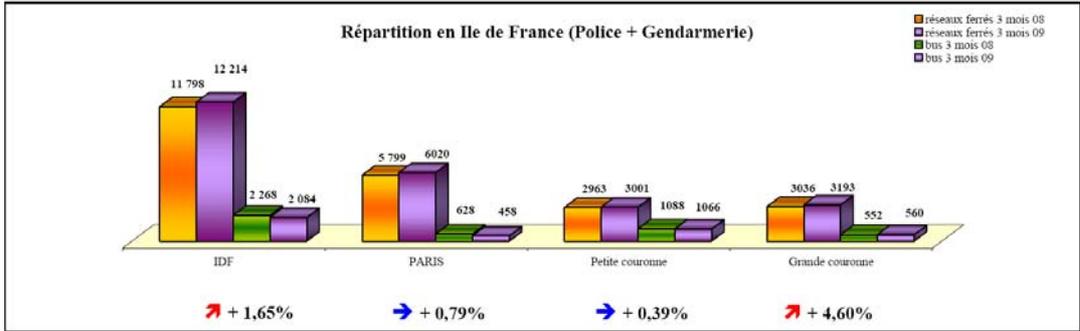
- Les vols avec violence augmentent en Ile de France (+ 19,92 %, soit 47 faits) et connaissent une augmentation notable en Seine Saint Denis (+ 36,96 %, soit 34 faits de plus).

- Les violences aux agents dépositaires de l'autorité (policiers et agents de la RATP et de Veolia) diminuent avec 55 faits pour 69 en 2008, soit -20,29 %. Tous les départements connaissent un recul ou une stabilisation. Dans les Yvelines, en revanche, on constate une augmentation de + 125 % (de 4 à 9 faits) des violences sur les agents de Veolia.
- Les violences volontaires contre les voyageurs, qui avec 133 faits ne représentent que 6,38 % des infractions commises dans les transports, sont en diminution de 17 faits (- 11,33 %). Seul le département du Val de Marne connaît une augmentation relative (+ 17,86 %, soit 5 faits de plus)



**EVOLUTION DE LA DELINQUANCE  
DANS LES RESEAUX FERRES ET LES BUS  
CUMUL 3 PREMIERS MOIS 2009 en Ile de France**

**↗ +1,65%**  
soit +232 faits



## VIII. Efficacité de la coordination (coordonnateur et règles de gestion)

### 1) Une coordination entre opérateurs limitée

Cela se traduit immédiatement de la façon suivante :

- Absence de PC communs sauf au niveau central (SNPF/SNCF) et en Ile-de-France s'agissant du SRPT (RATP métros et RER/SNCF)
- Absence de dispositif de coordination obligatoire sauf en matière de transport ferré SNCF (Quid avec ouverture à la concurrence ?).

### 2) Une coordination institutionnelle qui ne palie pas toutes les carences

Les réunions d'évaluation de la sécurité des réseaux ferrés d'Ile-de-France organisées par le préfet de police auxquelles le chef du SNPF est associé.

Les réunions PAGO central et PAGO zonaux pilotées par la PAF. Dispositif efficace mais limité aux problématiques rencontrées à l'occasion du roulage des trains ou dans les gares mais alors sous le seul prisme de la SNCF et pas dans une perspective plus large de coordination avec le réseau urbain ou autocars des départements qui se présentent en intermodalité au niveau des gares.

Le dispositif des contrats locaux de sécurité (CLS) présente théoriquement toutes les facettes d'un outil pertinent mais qui il semble mal mis en œuvre et exploité. Exemple à Marseille et s'agissant de la gare Saint Charles : CLS ancienne génération qui traite exclusivement de la délinquance du secteur gare (interne mais surtout abords immédiats) et de problèmes de circulation automobile (desserte gare pour les taxis, les particuliers et les autocars); en aucun cas de coordination des opérateurs (SNCF, RTM –régie des transports marseillais-, et conseil général –régie départementale des transports) entre eux et avec les acteurs de la sécurité (police nationale –sécurité publique et police aux frontières- et police municipale et agents privés prestataires pour la SNCF et SUGE).

Par ailleurs, toujours pour Marseille, alors qu'un projet de CLS transports vient d'être élaboré et est en passe d'être validé par le CLSPD de Marseille, la question du transport ferré en zone ville de Marseille est renvoyée à un examen ultérieure et devrait faire l'objet d'un avenant. Or cette approche des problématiques liées à la pénétration en milieu urbain du transport ferré aurait permis en autre chose d'aborder le sujet de la gare Saint Charles appréhendée dans sa dimension intermodale.

Le dispositif à venir des points et zones d'importance vitale est porteur en soi d'espoirs quant à une coordination de tous les acteurs des zones d'importance vitale. Cette qualité sera vraisemblablement attribuée à l'essentiel des grandes gares intermodales mais compte tenu de l'enjeu (prévention de l'attentat terroriste) elle demande à être concrétisée car un certain nombre de questions restent aujourd'hui sans réponse :

- comment vont s'articuler entre eux les plans particuliers de protection des différents opérateurs dont certains sont opérateurs nationaux d'importance vitale (SNCF) et d'autres opérateurs locaux d'importance vitale (opérateurs locaux de transports) ?
- L'Etat à travers les plans externes de protection des zones d'importance vitale sera-t-il capable de coordonner l'action sécuritaire des différents acteurs ? Mais est-ce d'ailleurs bien le rôle de ces plans ? N'est-ce pas simplement de coordonner l'action des services de l'Etat (et notamment les services de police et de secours) avec celle des différents autres acteurs ?

### **3) Communication entre acteurs et absence de RETEX**

Exemple marseillais de ce qui ne doit pas être en matière de communication entre acteurs : le conseil régional de PACA, autorité organisatrice de transport en matière de TER, a conduit le dossier de dédoublement et de modernisation de la ligne TER Aix-Marseille sans (semble-t-il –à vérifier-) prévoir de dispositifs de protections passives et techniques sur ces nouvelles rames et haltes-gares, pourtant positionnées au débouché direct de cités sensibles. Par ailleurs, la police n'a été sollicitée pour avis ou conseil en cette matière.

## ***B. LES RECOMMANDATIONS***

La perception subjective de "danger" en utilisant les transports publics pourrait apparaître élevée mais une étude de l'OND (Observateur National de la Délinquance) semblerait prouver le contraire : plus des trois quarts des voyageurs consultés non seulement sont rassurés mais ils ont augmenté l'utilisation des transports publics crise économique obligeant. Cette assurance s'avère en contradiction avec les statistiques du dernier trimestre 2008 qui indiquent une augmentation de faits enregistrés par tous les opérateurs de transport..

On peut dire que des graffitis ou une station qui n'est pas impeccablement propre sont des éléments de signes d'incivilités qui induisent un sentiment d'insécurité. Toutefois, le fait d'être familier d'un lieu donné réduit l'appréhension. Des forces de police en grand nombre et visibles ne diminuent pas nécessairement l'angoisse que peuvent ressentir les usagers des transports publics. En effet, elles peuvent être le révélateur de l'existence d'un danger réel et ne servent pas nécessairement à apaiser les craintes. En revanche, la présence de personnel de l'entreprise diminue le degré d'angoisse ressenti par certains usagers.

Pour autant force est de constater que certains lieux d'intermodalité, la Défense, Marseille Saint Charles ou Lille Flandre par exemple, sont des cibles potentielles d'attentats terroristes. Les transports publics urbains, interurbains ou périurbains – les attentats de Madrid et de Londres en témoignent -- sont devenus des lieux où tout peut se passer. Il n'est pas objectivement possible de faire de la sécurité individuelle comme dans le transport aérien parce qu'il est bien impossible de contrôler et filtrer les voyageurs individuellement lorsque ceux-ci empruntent le métro, un bus, un train ou un tramway, tant d'un point de vue pratique qu'économique. Le public en est bien conscient et sa perception contribue au sentiment d'insécurité diffus qu'il peut avoir lorsqu'il emprunte les transports en commun.

Une politique volontariste de recherche et d'innovation orientée sur le domaine de la détection d'explosifs ou de substances illicites au sein d'une masse de population en mouvement, devrait être entreprise, tant au niveau national qu'europpéen.

La sécurité est un thème central dans le débat social. Elle concerne l'ensemble de la collectivité. L'insécurité a un coût direct qui est celui de l'ensemble des mesures prises pour parvenir à renforcer la sûreté, en même temps qu'elle a un effet indirect qui se mesure, pour les transports, en défaut de fréquentation des transports publics à cause des peurs. Il en résulte des pertes de revenus pour l'opérateur et un moindre usage d'un mode de transport favorable à l'environnement.

## I. Pour favoriser l'anticipation et la gestion temps zéro

### 1) Coordonner, responsabiliser, mettre en réseau

#### a) *Sur la capacité juridique*

L'ensemble des acteurs du transport public doit pouvoir bénéficier des mêmes capacités juridiques en matière de police du transport que la SNCF et la RATP. Effectivement on ne voit pas pourquoi, alors même que l'ouverture des transports de voyageurs se précise en Europe, prévaudrait en France un régime à deux vitesses où seules la SNCF et la RATP seraient dotées d'un service de police spéciale armée et aux capacités juridiques réelles.

Pourquoi les acteurs du transport public urbain ne pourraient ils pas bénéficier des mêmes prérogatives ?

Dans ce domaine il faut légiférer sans plus attendre en capitalisant et en valorisant l'expérience acquise en matière de sécurité des transports depuis de nombreuses années par les équipes de la SNCF et de la RATP. La proposition vise à tirer par le haut au moyen d'une réglementation adaptée les services de sécurité internes ou externes qui seront amenés comme le font aujourd'hui la SUGE et le GPSR pour la SNCF et la RATP, à assurer des transports de voyageurs qu'ils soient publics ou privés.

Si une telle réglementation ne devait pas voir le jour à court terme, et si donc pour des raisons politiques, sociales, économiques aucune mesure anticipative n'était prise, alors le nivellement des services de sécurité se ferait par le bas, au travers d'une directive européenne traduite en droit Français, avec comme conséquence immédiate une précarisation de la SUGE et du GPSR, et à plus long terme une fragilisation voire une balkanisation de la sécurité des transports publics de voyageurs en France. L'impact sur la sécurité urbaine serait tout à fait spectaculaire dans la mesure où les transports en communs irriguent l'ensemble des communautés urbaines. Ce n'est bien évidemment pas le sens de l'intérêt général qui vise plutôt à développer et renforcer l'utilisation des transports en communs pour des raisons écologiques et économiques. D'où l'urgence à légiférer.

#### b) *Sur la mise en réseau*

L'objectif est de mettre en œuvre une synergie optimale entre les différents services chargés de l'ordre de public et les opérateurs de transports, et de façon cohérente sur l'ensemble du territoire. En effet, si chacun participe aux garanties de sécurité qu'est en mesure d'attendre n'importe quel voyageur, des carences subsistent dans la sécurité au quotidien. Il faut donc renforcer la coordination dans le domaine de la sécurité des transports en commun et cela ne peut se faire que par la mise en réseau de l'ensemble du dispositif de sécurité.

Cette mise en réseau nécessiterait une certaine réorganisation :

- A sa tête, la création d'un service chargé de superviser au quotidien la sécurité sur l'ensemble d'un réseau en coordonnant les actions menées à la fois dans les transports en souterrain et ceux de surface ; ainsi que les relations entre les PC des différents partenaires. Une mise à disposition des moyens humains deviendrait alors nécessaire afin de pouvoir constituer une équipe que l'on pourrait qualifier de « pluridisciplinaire ».
- Au niveau de la région, la tête de ce réseau pourrait être placée sous la responsabilité du Préfet de Police. En raison de l'expérience acquise en matière de coordination, la DPUP pourrait être à même d'animer ce nouveau dispositif en y dédiant les moyens adéquats.
- Pour répondre aux aspirations formulées par les usagers comme par les transporteurs, il conviendrait, parallèlement, de renforcer la sécurité sur les lignes sensibles, en développant plus systématiquement le recours aux technologies nouvelles : généralisation du système

ACROPOL et la réalisation rapide de la couverture souterraine ; l'adoption de la vidéo-protection pour tous les moyens de transport et, notamment ceux traversant des zones « sensibles ».

- En donnant la possibilité et les moyens aux effectifs de police chargés de la sécurité dans l'ensemble des transports Cela nécessiterait un renforcement des effectifs de la DPUP.
- En constituant une véritable unité régionale au sein de la Brigade des Chemins de Fer de la DPAF, dont les effectifs auront pour mission de patrouiller effectivement dans les trains. Pour des raisons de cohérence dans l'action quotidienne, cette unité devrait être mise à disposition de la tête de réseau.

Dans cette configuration, ce dispositif sera alors en mesure d'assurer une présence uniforme et une action coordonnée sur les lignes de l'ensemble du réseau.

Parallèlement, la disponibilité des services de l'Etat et de la Police en particulier, devra s'accompagner d'un renforcement des liens avec les élus locaux dans l'esprit d'une véritable coproduction de la sécurité. En effet, depuis peu les élus locaux sont responsables pour la prévention délictuelle des transports. Pour preuve les rapports statistiques des faits enregistrés par les opérateurs doivent maintenant être communiqués au Préfet par les Maires directement. Ceci permet d'autre part de répondre à une demande régulièrement formulée par les politiques, à savoir agir dans un esprit de proximité que nos concitoyens attendent face à la petite et moyenne délinquance. Nul n'apportera seul, isolé dans son propre domaine de compétence, ou son territoire, les solutions attendues de tous. Ce partenariat devra donc être actif, innovant et volontariste.

## **2) Gestion de crise : tirer les enseignements**

Il faut que la loi ou le règlement ou le préfet, à travers les plans de protection externes (si c'est possible) impose pour les grands centres intermodaux (au sein desquels évoluent annuellement des centaines de milliers de passagers et clients) si ce n'est des PC communs permanents exploitant les outils technologiques modernes (vidéo, transmissions, ...) à minima des PC susceptibles d'être activés dans l'urgence et au sein desquels les personnes qualifiées et autorisées représentant chacun des acteurs puissent se coordonner dans l'urgence et permettre un pilotage opérationnel et matériel des situations d'urgence ou des difficultés (attentat, violences urbaines importantes avec affrontements entre bandes ou dégradations massives, mouvements massifs des foules...) à travers les liens que chacune d'entre elles pourront établir avec leurs services et PC propre.

## **3) Les actions des entreprises face à l'insécurité**

Depuis 1995, suite à une convention entre opérateurs de transport et Syndicats, il existe une formation obligatoire à la gestion des situations conflictuelles, des mesures de prévention, une prise en compte immédiate des actes d'agression subis par les salariés, un accompagnement psychologique, juridique et financier des salariés agressés, ...

En plus de ces actions nous avons :

- la Création d'emplois de responsables chargés de la sécurité et de services spécifiquement dédiés à la sécurité.
- Des équipements de sécurité ont été mis en place : cabines anti-agressions, caméras vidéos, sièges anti-vandalisme, films de protection des vitres... Avec l'aide des autorités organisatrices locales, tous les véhicules sont équipés en système de radiolocalisation, équipement en caméras de surveillance.

- Des partenariats sont développés avec les acteurs locaux, notamment par le biais des contrats locaux de sécurité (CLS) : certains comportent un volet transport et d'autres sont spécifiquement dédiés au transport.
- Radiotéléphone Alarme Localisation Cabine anti-agression Siège anti-vandalisme Film de protection des vitres Caméra de surveillance

#### *a) Personnel affecté spécifiquement à la lutte contre l'insécurité*

Créer un poste spécifique de responsable sécurité avec une équipe dédiée.

Augmentation importante et constante ces deux dernières années trouve son explication dans le renforcement conséquent des services de sécurité de grands réseaux afin de faire face aux phénomènes de violence et à la trop faible augmentation des effectifs de police affectés.

#### *Actions de prévention*

Pour une large part, les entreprises de transport urbain mènent diverses actions de prévention, le plus souvent à l'attention de publics spécifiques. Ainsi les réseaux nouent des partenariats avec le monde éducatif, associatif, sportif, etc. Ils entretiennent des liens privilégiés avec le milieu scolaire en particulier, en intervenant dans les écoles et collèges (sensibilisation aux règles de sécurité à respecter dans les transports sous forme de jeux ou de débats), mais aussi en ouvrant leurs portes aux élèves (visite de l'entreprise, sorties en bus, etc.). Au-delà de ces actions continues, des événements ponctuels, tels des journées d'animation, sont organisés en coopération avec d'autres acteurs (municipalité, police, autres gestionnaires de services publics notamment), et tournés vers un public plus large.

L'idéal est de ne pas laisser de traces visibles durables des actes de vandalisme comme les graffitis et plus généralement les atteintes aux biens. Ceci suppose une politique axée sur la disparition rapide des conséquences visibles des méfaits. Le coût en est très élevé et se combine à des mesures de prévention comme le gardiennage du matériel roulant la nuit et la protection des surfaces par des matériaux résistants. La conception des stations doit être telle que la visibilité, la clarté, l'éclairage uniforme soient dominants, que l'on n'y soit pas coincé et que les paysages soient aménagés de telle sorte qu'aucun individu ne puisse se cacher ou qu'aucune zone d'ombre ne transparaisse. Il pourrait être judicieux que les planificateurs urbains, les architectes et opérateurs de transport discutent entre eux et fassent partager leurs connaissances.

La technologie ne peut remplacer toutefois l'investissement dans le capital humain. La formation des hommes de l'entreprise publique à la résolution des conflits est en effet indispensable.

#### *b) Les solutions à l'échelon local*

##### *La prévention*

Les mesures qui sont efficaces localement sont celles qui consistent à situer les problèmes dans un contexte plus large que celui du seul opérateur de transport public. Cette notion vise à l'établissement de partenariats à l'échelon local, notamment dans le cadre de la prévention. La prévention justement n'était pas suffisamment développée. La prévention doit être organisée très en amont, au niveau des écoles, des associations de quartier et de jeunes pour expliquer le rôle des transports publics et leur fonction sociale primordiale dans la vie de la cité. Une

possibilité est d'organiser des journées portes ouvertes où l'on peut découvrir les transports publics de l'intérieur, et notamment le nombre de personnes qui travaillent pour assurer la sûreté et effacer les traces de vandalisme. Du personnel des entreprises de transport public peut se joindre à ces heures et venir expliquer les conséquences pour l'entreprise d'actes, tels que la couverture du matériel par des graffitis ou les attaques contre le personnel. Là également, les transporteurs ont une mission de communication qui s'intègre à celle des écoles.

### ***Les partenariats***

Tous les acteurs de la vie sociale qui ont un lien avec la sûreté sont partie prenante des partenariats qui ont déjà été évoqués dans le cadre de la prévention. En effet, à la question de savoir qui doit intervenir pour la sûreté, il convient d'élargir la discussion pour la remettre dans le contexte de la ville. Le transporteur est en effet confronté à un problème social.

Institution de forums à haut niveau qui réunissent à intervalle de temps régulier tous les experts. Des décisions stratégiques peuvent être élaborées dans ce cadre et elles engagent tous les acteurs des domaines de la prévention, de l'intervention *in situ* et de la répression. Ces acteurs doivent y être représentés à haut niveau pour qu'ultérieurement les décisions adoptées aient une répercussion à tous les échelons de la hiérarchie de l'unité considérée. Il s'agira en effet ultérieurement pour chacun des acteurs d'affecter des ressources et de prendre des mesures selon des objectifs partagés.

Il peut être indiqué d'organiser dans le cadre de ces partenariats des contrats locaux de sécurité qui rassemblent et engagent autour d'une même table tous les acteurs de la sûreté, sous la responsabilité d'un maire par exemple. Bien souvent, il y a encore quelques années, on ne se préoccupait pas des transports et face à cela, l'objectif est de conduire des contrats ciblés sur les transports. Dans cette perspective, le premier pas de la démarche est d'établir un constat de la situation qui s'appuie sur un relevé permanent de statistiques sur la délinquance. Les faits de délinquance évoluent et il importe de suivre la situation au plus près. A partir de là, des échanges doivent avoir lieu sur les pratiques conduites pour répondre à la délinquance et les nouveautés introduites. L'objectif est de parvenir à une coordination des différents acteurs autour d'un travail en commun, plutôt qu'à une superposition d'actions menées isolément les unes des autres. Il s'agit aussi de définir le niveau d'intervention de chaque institution et donc de définir un cadre décisionnel. Dans cette perspective, les réunions doivent être régulières et il peut être pertinent de se fixer un objectif quantifié de réduction de la délinquance. Cela peut mobiliser les énergies autour de nouvelles mesures introduites.

Dans le cadre de contrats locaux de sécurité, il peut être difficile de se fixer un objectif quantifié, quand ces contrats incluent des mesures de prévention comme des actions de formation auprès des jeunes. Il est en effet difficile de mesurer d'une manière incontestable les retombées positives de telles actions. Il est délicat d'apprécier l'apport de chaque mesure de sûreté adoptée. Néanmoins, ne pas écarté la nécessité de se fixer des objectifs précis, dans la mesure où cela peut être mobilisateur des énergies et permettre de mesurer le chemin parcouru. En outre, de tels objectifs ont une fonction de communication à l'endroit du public qui est dans l'attente d'une amélioration de la situation.

### ***Police nationale, Police municipale, Gendarmerie***

En 2007, 10 réseaux de transport urbain bénéficiaient de la présence d'une unité de police nationale spécifiquement dédiée aux transports en commun. Le nombre d'unités de police nationale intervenant dans les réseaux n'a pas évolué.

### ***La répression***

Au niveau de l'intervention des forces de police, il importe, en concertation avec les propres forces de l'opérateur, de patrouiller les zones les plus exposées. Et de faire du flagrant délit. Il existe toujours un risque, face à l'augmentation de la délinquance, de "banalisation" du délit et

donc de condamnation plus laxiste. En outre, la sûreté est un attribut régalien de l'État, il revient donc au pouvoir politique de prendre les initiatives fondamentales qui se traduiront à l'échelon local par une mise en synergie des initiatives. C'est ainsi que les contrats locaux de sécurité, conclus localement, peuvent être présidés par le représentant de l'autorité de l'État au niveau local, comme les préfets. Le problème de la sûreté ne peut échapper à la puissance publique.

#### **4) Exemple de partenariat : les contrats locaux de sécurité (CLS) concernant le transport public urbain**

La coopération des acteurs est l'un des éléments essentiels de la lutte contre l'insécurité dans le transport urbain. A ce titre, l'implication de chacun dans des contrats locaux de sécurité est de toute première importance.

L'entreprise est plus souvent associée à l'élaboration des CLS en cours, De manière générale, les entreprises de transport urbain associées à un ou plusieurs CLS se déclarent satisfaites de leur fonctionnement. Cette appréciation est souvent liée au degré de coopération et de coordination atteint entre les différents acteurs et à la volonté d'implication de leurs partenaires.

Depuis plusieurs années maintenant les CLSPD ont mis en rapports des entités très différentes qui échangent et travaillent autour d'une volonté commune de réduire l'insécurité. Cette approche est désormais rentrée dans les habitudes des uns et des autres et il conviendrait désormais de capitaliser et de développer ces expériences partagées par l'ensemble des professionnels du transport et de la sécurité. Le CLSPD devrait voir son rôle renforcé, notamment dans sa capacité à gérer des événements rares, en toute cohérence avec les instances nationales.

## 4. CONCLUSION

Plus de sûreté dans les transports publics veut également dire une fréquentation de ces transports en hausse en toutes heures du fait de l'adaptation des transports à la flexibilité du travail dans les entreprises et aux habitudes des salariés dans leur temps libre, une baisse des coûts de réparation des dommages, un taux d'absentéisme du personnel en baisse et une moindre perturbation des services. Il s'y ajoute, dans le cadre de mesures de prévention de la délinquance par l'éducation, un bénéfice pour la collectivité. Les pouvoirs publics ne peuvent donc se désintéresser du problème du vandalisme dans les transports publics. De plus, là où des milliers de gens passent, il y a la nécessité du contrôle par une autorité publique.

Cet intérêt au problème passe par une meilleure connaissance du phénomène. Ses causes, les lieux de survenance, ses caractéristiques principales et son évolution sont à décrypter. A partir de là, des objectifs mobilisateurs peuvent être énoncés. Par exemple, il est indispensable que la réaction à un délit soit immédiate. Ce facteur sera pris en compte par les délinquants. Il s'agit aussi de mieux concevoir les infrastructures et le matériel pour les rendre moins vulnérables. Les technologies d'information et de surveillance modernes peuvent également constituer une parade à l'aggravation des phénomènes. Mais, les mesures à entreprendre n'intéressent pas que le transporteur. L'institution de partenariats locaux qui associent tous les acteurs de la prévention, de l'intervention et de la répression. Sous l'égide de l'autorité de l'État, ils viseraient à mobiliser les énergies autour d'objectifs communs à haut niveau et à les traduire, pour chacun des acteurs, en mesures spécifiques.

Plus généralement, l'échange d'expériences, des guides pratiques sur les mesures de prévention, sur la conception des infrastructures et des informations sur les succès et échecs permettraient à chaque entité locale constituée de se positionner. Une classification de chacune des mesures et de la façon dont elles se relient les unes aux autres ferait ainsi partie de l'action urgente à entreprendre par les pouvoirs publics nationaux et internationaux.

D'une vision plus large deux facteurs-clés transparaissent : la nécessité de comprendre les motivations derrière les actes de vandalisme et celle de la participation des citoyens dans la lutte contre ce phénomène. Les citoyens parce que face à des infrastructures de transport public qui donnent le sentiment d'appartenir à personne, il y a lieu de développer le sens civique.

Le terrorisme quant à lui nécessite un traitement spécial devant la nécessité que la lutte contre ce phénomène soit abordée à grande échelle, compte tenu de ses spécificités et du changement de nature qu'il connaît depuis le 11 septembre 2001. Mais, là aussi, une exigence de coopération internationale transparaît.

## BIBLIOGRAPHIE

- INRETS : *Sécurité des transports : systèmes d'aide à la vidéo et l'audio surveillance*, N. 33
- Note Interne : *La sûreté à la SNCF*, SNCF
- Note Interne : *La sûreté : notre défi au quotidien*, SNCF
- Proposition Interne : *Textes applicables à la sécurité dans les transports publics de voyageurs*, UTP
- Projet de relevé de conclusions*
- Circulaire INTC06000840 : *Fonctionnement du Service National de Police Ferroviaire (SNPF)*, Ministère Intérieur
- DGPN/DCPAF/SP : *Le Service National de Police Ferroviaire (SNPF)* , Ministère Intérieur
- Note 6600/SGDN/PSE/PPS : *Instruction générale interministérielle relative à la sécurité des activités d'importance vitale*, Premier Ministre
- Document Interne : *Organigramme Direction Contrôle, Sécurité, Environnement*, Transpole
- Document Interne : *Le Contrat Local de Sécurité dans les transports Lillois*, Transpole
- Fiche Info Interne : *Le Réseau RTM*, RTM
- Note BJ/RB/08,2156L : *Lettre de M. Bruno Gazeau à Mme Michelle Alliot Marie*
- Document Interne : *Organigramme*, SNCF
- Note : *Du National à l'Européen*, Janvier - Février Défense N. 137
- Convention Recherche F05-54 : *La Police des chemins de fer. Leçons d'une analyse comparée France/Angleterre*, INRETS
- Colloque Paris : *Les transports publics et la sécurité*

**ANNEXES**
**RESEAUX FERRES D'ILE DE FRANCE  
FAITS CONSTATES EN MARS 2009**

	Paris			Hauts de Seine			Seine St Denis			Val de Marne		
	2008	2009	Evol	2008	2009	Evol	2008	2009	Evol	2008	2009	Evol
Vols simples	456	454	<b>-0,44%</b>	115	102	<b>-11,30%</b>	65	75	<b>15,38%</b>	39	37	<b>-5,13%</b>
Vols à la tire	636	734	<b>15,41%</b>	47	72	<b>53,19%</b>	55	80	<b>45,45%</b>	37	32	<b>-13,51%</b>
Vols avec violences	218	194	<b>-11,01%</b>	34	59	<b>73,53%</b>	82	91	<b>10,98%</b>	18	36	<b>100,00%</b>
Violences contre les particuliers	100	81	<b>-19,00%</b>	7	7	<b>0,00%</b>	17	10	<b>-41,18%</b>	12	10	<b>-16,67%</b>
Atteintes sexuelles	18	17	<b>-5,56%</b>	2	2	<b>0,00%</b>	0	0	<b>0,00%</b>	2	4	<b>100,00%</b>
Violences contre Agents de la Force Publique	57	20	<b>-64,91%</b>	0	0	<b>0,00%</b>	2	1	<b>-50,00%</b>	1	5	<b>400,00%</b>
Outrages/Menaces contre Agents de la Force Publique	41	17	<b>-58,54%</b>	2	2	<b>0,00%</b>	1	1	<b>0,00%</b>	0	4	
Violences contre agents R.A.T.P.	70	12	<b>-82,86%</b>	1	0		0	2		0	1	
Outrages/Menaces contre agents R.A.T.P.	38	10	<b>-73,68%</b>	1	1	<b>0,00%</b>	2	1	<b>-50,00%</b>	3	2	<b>-33,33%</b>
Violences contre agents S.N.C.F.	14	10	<b>-28,57%</b>	0	0	<b>0,00%</b>	0	1		0	0	<b>0,00%</b>
Outrages/Menaces contre agents S.N.C.F.	17	19	<b>11,76%</b>	2	0		1	1	<b>0,00%</b>	1	1	<b>0,00%</b>
Vols avec effractions	1	0		0	0	<b>0,00%</b>	0	0	<b>0,00%</b>	0	0	<b>0,00%</b>
Dégradations volontaires	51	41	<b>-19,61%</b>	3	8	<b>166,67%</b>	8	2	<b>-75,00%</b>	12	9	<b>-25,00%</b>
Infractions économiques et financières	23	26	<b>13,04%</b>	2	2	<b>0,00%</b>	0	0	<b>0,00%</b>	4	4	<b>0,00%</b>
Faux documents	9	10	<b>11,11%</b>	3	1	<b>-66,67%</b>	1	0		1	0	
Stupéfiants	67	55	<b>-17,91%</b>	6	15	<b>150,00%</b>	12	23	<b>91,67%</b>	15	18	<b>20,00%</b>
Recels	32	34	<b>6,25%</b>	2	1	<b>-50,00%</b>	0	1		3	1	<b>-66,67%</b>
Port d'armes	78	98	<b>25,64%</b>	5	6	<b>20,00%</b>	5	5	<b>0,00%</b>	14	7	<b>-50,00%</b>
Infractions à la législation sur les étrangers	76	115	<b>51,32%</b>	138	125	<b>-9,42%</b>	76	51	<b>-32,89%</b>	78	37	<b>-52,56%</b>
Autres infractions	63	98	<b>55,56%</b>	19	28	<b>47,37%</b>	18	24	<b>33,33%</b>	3	4	<b>33,33%</b>
<b>TOTAL</b>	<b>2065</b>	<b>2045</b>	<b>-0,97%</b>	<b>389</b>	<b>431</b>	<b>10,80%</b>	<b>345</b>	<b>369</b>	<b>6,96%</b>	<b>243</b>	<b>212</b>	<b>-12,76%</b>

	Seine et Marne			Yvelines			Essonne			Val d'Oise			TOTAL MENSUEL		
	2008	2009	Evol	2008	2009	Evol	2008	2009	Evol	2008	2009	Evol	2008	2009	Evol
Vols simples	28	21	-25,00%	57	77	35,09%	30	47	56,67%	45	34	-24,44%	835	847	1,44%
Vols à la tire	31	38	22,58%	26	43	65,38%	25	7	-72,00%	63	56	-11,11%	920	1062	15,43%
Vols avec violences	42	51	21,43%	46	56	21,74%	65	85	30,77%	41	78	90,24%	546	650	19,05%
Violences contre les particuliers	4	6	50,00%	3	8	166,67%	7	4	-42,86%	37	10	-72,97%	187	136	-27,27%
Atteintes sexuelles	1	4	300,00%	1	6	500,00%	3	6	100,00%	3	0		30	39	30,00%
Violences contre Agents de la Force Publique	1	2	100,00%	4	4	0,00%	0	1		2	7	250,00%	67	40	-40,30%
Outrages/Menaces contre Agents de la Force Publique	2	3	50,00%	5	3	-40,00%	0	1		1	0	-100,00%	52	31	-40,38%
Violences contre agents R.A.T.P.	1	0		4	0		0	0	0,00%	0	0	0,00%	76	15	-80,26%
Outrages/Menaces contre agents R.A.T.P.	4	0		3	1	-66,67%	0	0	0,00%	0	0	0,00%	51	15	-70,59%
Violences contre agents S.N.C.F.	0	0	0,00%	0	2		0	3		2	2	0,00%	16	18	12,50%
Outrages/Menaces contre agents S.N.C.F.	6	2	-66,67%	5	14	180,00%	1	0		9	5	-44,44%	42	42	0,00%
Vols avec effractions	0	0	0,00%	1	0		1	0		2	0		5	0	#####
Dégradations volontaires	12	7	-41,67%	5	14	180,00%	8	8	0,00%	10	6	-40,00%	109	95	-12,84%
Infractions économiques et financières	0	0	0,00%	2	1	-50,00%	0	0	0,00%	0	1		31	34	9,68%
Faux documents	2	2	0,00%	0	1		0	0	0,00%	0	1		16	15	-6,25%
Stupéfiants	23	22	-4,35%	14	16	14,29%	10	8	-20,00%	17	32	88,24%	164	189	15,24%
Recels	7	1	-85,71%	1	2	100,00%	0	2		4	4	0,00%	49	46	-6,12%
Port d'armes	5	5	0,00%	5	12	140,00%	2	10	400,00%	13	15	15,38%	127	158	24,41%
Infractions à la législation sur les étrangers	46	51	10,87%	34	29	-14,71%	16	16	0,00%	61	64	4,92%	525	488	-7,05%
Autres infractions	14	9	-35,71%	15	20	33,33%	1	0	-100,00%	13	8	-38,46%	146	191	30,82%
<b>TOTAL</b>	<b>229</b>	<b>224</b>	<b>-2,18%</b>	<b>231</b>	<b>309</b>	<b>33,77%</b>	<b>169</b>	<b>198</b>	<b>17,16%</b>	<b>323</b>	<b>323</b>	<b>0,00%</b>	<b>3994</b>	<b>4111</b>	<b>2,93%</b>

**RESEAUX FERRES D'ILE DE FRANCE**  
**FAITS CONSTATES 3 MOIS**  
**2009**

	Paris			Hauts de Seine			Seine St Denis			Val de Marne		
	2008	2009	Evol	2008	2009	Evol	2008	2009	Evol	2008	2009	Evol
Vols simples	1361	1467	<b>7,79%</b>	287	315	<b>9,76%</b>	179	226	<b>26,26%</b>	117	115	<b>-1,71%</b>
Vols à la tire	1766	1872	<b>6,00%</b>	165	219	<b>32,73%</b>	200	217	<b>8,50%</b>	123	107	<b>-13,01%</b>
Vols avec violences	649	663	<b>2,16%</b>	123	160	<b>30,08%</b>	273	299	<b>9,52%</b>	88	92	<b>4,55%</b>
Violences contre les particuliers	300	272	<b>-9,33%</b>	18	26	<b>44,44%</b>	35	32	<b>-8,57%</b>	39	44	<b>12,82%</b>
Atteintes sexuelles	64	43	<b>-32,81%</b>	4	5	<b>25,00%</b>	2	5	<b>150,00%</b>	7	5	<b>-28,57%</b>
Violences contre Agents de la Force Publique	103	67	<b>-34,95%</b>	2	10	<b>400,00%</b>	3	5	<b>66,67%</b>	5	9	<b>80,00%</b>
Outrages/Menaces contre Agents de la Force Publique	75	32	<b>-57,33%</b>	6	6	<b>0,00%</b>	4	1	<b>-75,00%</b>	5	7	<b>40,00%</b>
Violences contre agents R.A.T.P.	118	38	<b>-67,80%</b>	5	1	<b>-80,00%</b>	0	2		1	1	<b>0,00%</b>
Outrages/Menaces contre agents R.A.T.P.	62	36	<b>-41,94%</b>	7	6	<b>-14,29%</b>	3	1	<b>-66,67%</b>	4	6	<b>50,00%</b>
Violences contre agents S.N.C.F.	42	36	<b>-14,29%</b>	4	1	<b>-75,00%</b>	1	1	<b>0,00%</b>	1	0	
Outrages/Menaces contre agents S.N.C.F.	44	45	<b>2,27%</b>	2	1	<b>-50,00%</b>	3	1	<b>-66,67%</b>	2	1	<b>-50,00%</b>
Vols avec effractions	2	4	<b>100,00%</b>	3	0	<b>-100,00%</b>	1	0	<b>-100,00%</b>	3	2	<b>-33,33%</b>
Dégradations volontaires	160	190	<b>18,75%</b>	16	22	<b>37,50%</b>	15	8	<b>-46,67%</b>	37	14	<b>-62,16%</b>
Infractions économiques et financières	72	62	<b>-13,89%</b>	6	4	<b>-33,33%</b>	0	0	<b>0,00%</b>	8	7	<b>-12,50%</b>
Faux documents	22	23	<b>4,55%</b>	4	3	<b>-25,00%</b>	1	0		4	1	<b>-75,00%</b>
Stupéfiants	212	181	<b>-14,62%</b>	31	40	<b>29,03%</b>	36	58	<b>61,11%</b>	57	47	<b>-17,54%</b>
Recels	66	56	<b>-15,15%</b>	4	2	<b>-50,00%</b>	2	3	<b>50,00%</b>	9	4	<b>-55,56%</b>
Port d'armes	221	290	<b>31,22%</b>	18	12	<b>-33,33%</b>	12	21	<b>75,00%</b>	34	21	<b>-38,24%</b>
Infractions à la législation sur les étrangers	230	377	<b>63,91%</b>	339	369	<b>8,85%</b>	250	166	<b>-33,60%</b>	216	127	<b>-41,20%</b>
Autres infractions	230	266	<b>15,65%</b>	70	73	<b>4,29%</b>	57	63	<b>10,53%</b>	12	7	<b>-41,67%</b>
<b>TOTAL</b>	<b>5799</b>	<b>6020</b>	<b>3,81%</b>	<b>1114</b>	<b>1275</b>	<b>14,45%</b>	<b>1077</b>	<b>1109</b>	<b>2,97%</b>	<b>772</b>	<b>617</b>	<b>-20,08%</b>

	Seine et Marne			Yvelines			Essonne			Val d'Oise			CUMUL ANNUEL		
	2008	2009	Evol	2008	2009	Evol	2008	2009	Evol	2008	2009	Evol	2008	2009	Evol
Vols simples	63	75	<b>19,05%</b>	204	219	<b>7,35%</b>	89	123	<b>38,20%</b>	103	104	<b>0,97%</b>	2403	2644	<b>10,03%</b>
Vols à la tire	100	97	<b>-3,00%</b>	75	96	<b>28,00%</b>	60	33	<b>-45,00%</b>	209	183	<b>-12,44%</b>	2698	2824	<b>4,67%</b>
Vols avec violences	145	168	<b>15,86%</b>	162	214	<b>32,10%</b>	169	234	<b>38,46%</b>	251	230	<b>-8,37%</b>	1860	2060	<b>10,75%</b>
Violences contre les particuliers	18	18	<b>0,00%</b>	17	27	<b>58,82%</b>	25	20	<b>-20,00%</b>	64	59	<b>-7,81%</b>	516	498	<b>-3,49%</b>
Atteintes sexuelles	2	4	<b>100,00%</b>	7	10	<b>42,86%</b>	7	10	<b>42,86%</b>	7	4	<b>-42,86%</b>	100	86	<b>-14,00%</b>
Violences contre Agents de la Force Publique	8	4	<b>-50,00%</b>	16	12	<b>-25,00%</b>	2	4	<b>100,00%</b>	11	17	<b>54,55%</b>	150	128	<b>-14,67%</b>
Outrages/Menaces contre Agents de la Force Publique	11	9	<b>-18,18%</b>	27	9	<b>-66,67%</b>	3	1	<b>-66,67%</b>	12	13	<b>8,33%</b>	143	78	<b>-45,45%</b>
Violences contre agents R.A.T.P.	2	6	<b>200,00%</b>	5	2	<b>-60,00%</b>	0	0	<b>0,00%</b>	0	1		131	51	<b>-61,07%</b>
Outrages/Menaces contre agents R.A.T.P.	6	3	<b>-50,00%</b>	7	2	<b>-71,43%</b>	0	0	<b>0,00%</b>	2	1	<b>-50,00%</b>	91	55	<b>-39,56%</b>
Violences contre agents S.N.C.F.	1	1	<b>0,00%</b>	6	8	<b>33,33%</b>	5	3	<b>-40,00%</b>	5	5	<b>0,00%</b>	65	55	<b>-15,38%</b>
Outrages/Menaces contre agents S.N.C.F.	14	12	<b>-14,29%</b>	16	23	<b>43,75%</b>	3	0		20	24	<b>20,00%</b>	104	107	<b>2,88%</b>
Vols avec effractions	0	2		2	3	<b>50,00%</b>	2	0		3	0		16	11	<b>-31,25%</b>
Dégradations volontaires	28	17	<b>-39,29%</b>	18	27	<b>50,00%</b>	24	18	<b>-25,00%</b>	17	20	<b>17,65%</b>	315	316	<b>0,32%</b>
Infractions économiques et financières	1	1	<b>0,00%</b>	4	4	<b>0,00%</b>	0	0	<b>0,00%</b>	2	6	<b>200,00%</b>	93	84	<b>-9,68%</b>
Faux documents	4	2	<b>-50,00%</b>	0	2		0	0	<b>0,00%</b>	2	2	<b>0,00%</b>	37	33	<b>-10,81%</b>
Stupéfiants	88	66	<b>-25,00%</b>	40	65	<b>62,50%</b>	21	17	<b>-19,05%</b>	42	72	<b>71,43%</b>	527	546	<b>3,61%</b>
Recels	11	2	<b>-81,82%</b>	6	9	<b>50,00%</b>	0	4		8	5	<b>-37,50%</b>	106	85	<b>-19,81%</b>
Port d'armes	17	22	<b>29,41%</b>	20	36	<b>80,00%</b>	10	20	<b>100,00%</b>	31	37	<b>19,35%</b>	363	459	<b>26,45%</b>
Infractions à la législation sur les étrangers	167	120	<b>-28,14%</b>	109	98	<b>-10,09%</b>	54	60	<b>11,11%</b>	202	233	<b>15,35%</b>	1567	1550	<b>-1,08%</b>
Autres infractions	42	44	<b>4,76%</b>	56	59	<b>5,36%</b>	7	0	<b>-100,00%</b>	39	32	<b>-17,95%</b>	513	544	<b>6,04%</b>
<b>TOTAL</b>	<b>728</b>	<b>673</b>	<b>-7,55%</b>	<b>797</b>	<b>925</b>	<b>16,06%</b>	<b>481</b>	<b>547</b>	<b>13,72%</b>	<b>1030</b>	<b>1048</b>	<b>1,75%</b>	<b>11798</b>	<b>12214</b>	<b>3,53%</b>

**RESEAUX BUS D'ILE DE FRANCE  
FAITS CONSTATES EN MARS 2009**

	Paris			Hauts de Seine			Seine St Denis			Val de Marne		
	2008	2009	Evol	2008	2009	Evol	2008	2009	Evol	2008	2009	Evol
Vols simples	84	78	-7,14%	30	26	-13,33%	42	50	19,05%	9	11	22,22%
Vols à la tire	73	80	9,59%	22	24	9,09%	72	102	41,67%	13	15	15,38%
Vols avec violences	4	5	25,00%	10	12	20,00%	28	38	35,71%	1	6	500,00%
Violences contre les particuliers	1	3	200,00%	4	2	-50,00%	11	7	-36,36%	12	11	-8,33%
Atteintes sexuelles	3	1	-66,67%	0	1		2	2	0,00%	0	1	
Violences contre Agents de la Force Publique	0	0	0,00%	1	0		0	1		0	0	0,00%
Outrages/Menaces contre Agents de la Force Publique	1	0		3	0		0	1		0	1	
Violences contre agents R.A.T.P.	0	0	0,00%	4	3	-25,00%	2	1	-50,00%	3	0	
Outrages/Menaces contre agents R.A.T.P.	4	2	-50,00%	9	7	-22,22%	2	1	-50,00%	2	4	100,00%
Violences contre agents autres transporteurs	0	0	0,00%	0	0	0,00%	0	0	0,00%	0	0	0,00%
Outrages/Menaces contre agents autres transporteurs	0	0	0,00%	0	0	0,00%	0	0	0,00%	0	1	
Vols avec effractions	0	0	0,00%	0	0	0,00%	0	0	0,00%	0	0	0,00%
Dégradations volontaires	2	0		6	6	0,00%	3	5	66,67%	8	8	0,00%
Infractions économiques et financières	0	0	0,00%	1	0		0	0	0,00%	1	0	
Faux documents	1	0		0	1		0	0	0,00%	0	0	0,00%
Stupéfiants	0	0	0,00%	0	6		0	0	0,00%	0	1	
Recels	0	0	0,00%	0	0	0,00%	0	2		0	0	0,00%
Port d'armes	1	2	100,00%	0	1		1	1	0,00%	0	1	
Infractions à la législation sur les étrangers	1	0		5	9	80,00%	16	1	-93,75%	0	1	
Autres infractions	5	5	0,00%	10	10	0,00%	15	18	20,00%	5	1	-80,00%
<b>TOTAL</b>	<b>180</b>	<b>176</b>	<b>-2,22%</b>	<b>105</b>	<b>108</b>	<b>2,86%</b>	<b>194</b>	<b>230</b>	<b>18,56%</b>	<b>54</b>	<b>62</b>	<b>14,81%</b>

	Seine et Marne			Yvelines			Essonne			Val d'Oise			TOTAL MENSUEL		
	2008	2009	Evol	2008	2009	Evol	2008	2009	Evol	2008	2009	Evol	2008	2009	Evol
Vols simples	9	8	-11,11%	19	17	-10,53%	7	6	-14,29%	4	14	250,00%	204	210	2,94%
Vols à la tire	8	10	25,00%	1	5	400,00%	7	0	-100,00%	10	22	120,00%	206	258	25,24%
Vols avec violences	8	5	-37,50%	2	8	300,00%	3	12	300,00%	5	9	80,00%	61	95	55,74%
Violences contre les particuliers	7	8	14,29%	1	4	300,00%	2	3	50,00%	7	7	0,00%	45	45	0,00%
Atteintes sexuelles	1	1	0,00%	0	0	0,00%	0	0	0,00%	0	1		6	7	16,67%
Violences contre Agents de la Force Publique	0	1		0	1		2	0		1	0		4	3	-25,00%
Outrages/Menaces contre Agents de la Force Publique	0	1		0	7		1	0		1	0		6	10	66,67%
Violences contre agents R.A.T.P.	0	0	0,00%	2	3	50,00%	0	0	0,00%	1	4	300,00%	12	11	-8,33%
Outrages/Menaces contre agents R.A.T.P.	1	0		2	3	50,00%	0	0	0,00%	1	10	900,00%	21	27	28,57%
Violences contre agents autres transporteurs	2	3	50,00%	1	3	200,00%	2	0		0	0	0,00%	5	6	20,00%
Outrages/Menaces contre agents autres transporteurs	4	1	-75,00%	1	0		3	0		1	0		9	2	-77,78%
Vols avec effractions	0	0	0,00%	0	0	0,00%	0	0	0,00%	0	0	0,00%	0	0	0,00%
Dégradations volontaires	5	4	-20,00%	2	4	100,00%	5	2	-60,00%	1	4	300,00%	32	33	3,13%
Infractions économiques et financières	0	0	0,00%	0	0	0,00%	0	0	0,00%	0	0	0,00%	2	0	
Faux documents	0	0	0,00%	0	0	0,00%	0	0	0,00%	0	0	0,00%	1	1	0,00%
Stupéfiants	4	0		2	1	-50,00%	0	0	0,00%	0	0	0,00%	6	8	33,33%
Recels	0	1		0	0	0,00%	0	0	0,00%	0	1		0	4	
Port d'armes	2	0		0	0	0,00%	0	0	0,00%	0	0	0,00%	4	5	25,00%
Infractions à la législation sur les étrangers	0	1		0	1		0	0	0,00%	1	0		23	13	-43,48%
Autres infractions	3	3	0,00%	5	3	-40,00%	0	0	0,00%	1	2		44	42	-4,55%
<b>TOTAL</b>	<b>54</b>	<b>47</b>	<b>-12,96%</b>	<b>38</b>	<b>60</b>	<b>57,89%</b>	<b>32</b>	<b>23</b>	<b>-28,13%</b>	<b>34</b>	<b>74</b>	<b>117,65%</b>	<b>691</b>	<b>780</b>	<b>12,88%</b>

**RESEAUX BUS D'ILE DE FRANCE  
FAITS CONSTATES 3 MOIS 2009**

	Paris			Hauts de Seine			Seine St Denis			Val de Marne		
	2008	2009	Evol	2008	2009	Evol	2008	2009	Evol	2008	2009	Evol
Vols simples	268	224	-16,42%	91	80	-12,09%	152	132	-13,16%	29	36	24,14%
Vols à la tire	286	174	-39,16%	62	67	8,06%	225	223	-0,89%	51	39	-23,53%
Vols avec violences	13	14	7,69%	26	32	23,08%	92	126	36,96%	20	19	-5,00%
Violences contre les particuliers	10	10	0,00%	18	12	-33,33%	28	23	-17,86%	28	33	17,86%
Atteintes sexuelles	3	2	-33,33%	0	3		3	4	33,33%	0	1	
Violences contre Agents de la Force Publique	0	0	0,00%	1	1	0,00%	0	2		0	1	
Outrages/Menaces contre Agents de la Force Publique	1	0		3	1	-66,67%	2	2	0,00%	0	1	
Violences contre agents R.A.T.P.	0	1		8	3	-62,50%	10	6	-40,00%	5	5	0,00%
Outrages/Menaces contre agents R.A.T.P.	12	10	-16,67%	20	21	5,00%	14	8	-42,86%	12	7	-41,67%
Violences contre agents autres transporteurs	0	0	0,00%	2	1	-50,00%	0	0	0,00%	0	0	0,00%
Outrages/Menaces contre agents autres transporteurs	0	0	0,00%	0	0	0,00%	0	0	0,00%	0	2	
Vols avec effractions	0	0	0,00%	2	0		0	0	0,00%	0	0	0,00%
Dégradations volontaires	2	4	100,00%	18	17	-5,56%	11	12	9,09%	15	11	-26,67%
Infractions économiques et financières	0	0	0,00%	2	1	-50,00%	0	0	0,00%	3	0	-100,00%
Faux documents	3	1	-66,67%	0	1		1	0		0	0	0,00%
Stupéfiants	0	2		1	8	700,00%	1	0		1	1	0,00%
Recels	1	0		4	1	-75,00%	0	3		0	0	0,00%
Port d'armes	4	3	-25,00%	1	4	300,00%	3	2	-33,33%	1	1	0,00%
Infractions à la législation sur les étrangers	4	1	-75,00%	13	22	69,23%	32	6	-81,25%	4	5	25,00%
Autres infractions	21	12	-42,86%	23	26	13,04%	41	51	24,39%	9	3	-66,67%
<b>TOTAL</b>	<b>628</b>	<b>458</b>	<b>-27,07%</b>	<b>295</b>	<b>301</b>	<b>2,03%</b>	<b>615</b>	<b>600</b>	<b>-2,44%</b>	<b>178</b>	<b>165</b>	<b>-7,30%</b>

	Seine et Marne			Yvelines			Essonne			Val d'Oise			CUMUL ANNUEL		
	2008	2009	Evol	2008	2009	Evol	2008	2009	Evol	2008	2009	Evol	2008	2009	Evol
Vols simples	34	28	-17,65%	51	44	-13,73%	23	18	-21,74%	22	36	63,64%	670	598	-10,75%
Vols à la tire	33	42	27,27%	12	14	16,67%	15	4	-73,33%	36	45	25,00%	720	608	-15,56%
Vols avec violences	22	22	0,00%	15	23	53,33%	30	26	-13,33%	18	21	16,67%	236	283	19,92%
Violences contre les particuliers	21	17	-19,05%	13	14	7,69%	10	9	-10,00%	22	15	-31,82%	150	133	-11,33%
Atteintes sexuelles	1	1	0,00%	1	2	100,00%	0	0	0,00%	1	2	100,00%	9	15	66,67%
Violences contre Agents de la Force Publique	0	1		0	1		5	0		3	2	-33,33%	9	8	-11,11%
Outrages/Menaces contre Agents de la Force Publique	0	2		1	7	600,00%	1	0		3	0		11	13	18,18%
Violences contre agents R.A.T.P.	1	0		12	4	-66,67%	0	0	0,00%	8	9	12,50%	44	28	-36,36%
Outrages/Menaces contre agents R.A.T.P.	8	2	-75,00%	5	6	20,00%	0	0	0,00%	6	14	133,33%	77	68	-11,69%

Violences contre agents autres transporteurs	4	7	75,00%	4	9	125,00%	6	1	-83,33%	0	1		16	19	18,75%
Outrages/Menaces contre agents autres transporteurs	13	10	-23,08%	1	5	400,00%	5	4	-20,00%	1	1	0,00%	20	22	10,00%
Vols avec effractions	0	0	0,00%	0	0	0,00%	0	0	0,00%	0	0	0,00%	2	0	
Dégradations volontaires	9	13	44,44%	4	9	125,00%	12	9	-25,00%	5	14	180,00%	76	89	17,11%
Infractions économiques et financières	0	0	0,00%	0	1		0	0	0,00%	1	0		6	2	-66,67%
Faux documents	0	0	0,00%	0	0	0,00%	0	1		0	0	0,00%	4	3	-25,00%
Stupéfiants	7	1	-85,71%	3	5	66,67%	2	0		0	2		15	19	26,67%
Recels	1	2	100,00%	0	1	0,00%	0	0	0,00%	1	1	0,00%	7	8	14,29%
Port d'armes	3	2	-33,33%	0	0	0,00%	2	0		0	2		14	14	0,00%
Infractions à la législation sur les étrangers	2	1	-50,00%	0	1		0	1		6	1	-83,33%	61	38	-37,70%
Autres infractions	7	8	14,29%	10	9	-10,00%	0	1		10	6	-40,00%	121	116	-4,13%
<b>TOTAL</b>	<b>166</b>	<b>159</b>	<b>-4,22%</b>	<b>132</b>	<b>155</b>	<b>17,42%</b>	<b>111</b>	<b>74</b>	<b>-33,33%</b>	<b>143</b>	<b>172</b>	<b>20,28%</b>	<b>2268</b>	<b>2084</b>	<b>-8,11%</b>

