

# NOTE RAPIDE

DE L'INSTITUT D'AMÉNAGEMENT ET D'URBANISME - ÎLE-DE-FRANCE N° 693



PRÉVENTION-SÉCURITÉ

Juillet 2015 • www.lau-idf.fr

## LA GOUVERNANCE DE LA SÉCURITÉ DANS LES TRANSPORTS PUBLICS FRANCILIENS

**DANS LES BUS, TRAMWAYS, MÉTROS ET TRAINS RÉGIONAUX, COMMENT LES AUTORITÉS PUBLIQUES ET LES ENTREPRISES EXPLOITANTES S'Y PRENNENT-ELLES POUR PRÉVENIR LA DÉLINQUANCE, GARANTIR LA SÉCURITÉ ET RASSURER LES USAGERS? ZOOM SUR LE DISPOSITIF DE SÉCURISATION DES TRANSPORTS PUBLICS FRANCILIENS.**

**E**n Île-de-France, considérant la densité du trafic et l'affluence de voyageurs, la question de la sécurisation des transports en commun revêt une acuité particulière. Il s'agit d'un réel enjeu en termes de qualité de vie, de mobilité quotidienne et d'attractivité territoriale, une priorité d'action pour les pouvoirs publics comme pour les transporteurs. Comment ceux-ci s'organisent-ils pour y faire face?

Cette *Note rapide* vise à dégager une vue d'ensemble sur la gouvernance d'un système complexe, impliquant une pluralité d'acteurs sur des espaces de mobilité où les domaines de responsabilité s'enchevêtrent. Elle s'appuie sur une étude réalisée par l'IAU ÎdF, à la demande de la région Île-de-France qui, depuis 1997, s'est financièrement engagée aux côtés de l'autorité organisatrice des transports, des entreprises exploitantes et de la préfecture de police, dans une politique de sécurisation des transports publics.

### VISION INSTITUTIONNELLE

Cette politique conjointe repose à la fois sur le renforcement de la présence humaine et sur des programmes d'équipement (vidéosurveillance, bornes d'appel d'urgence, etc.), l'objectif étant d'accroître la surveillance quotidienne et le sentiment de sécurité dans les transports.

### *Les acteurs en jeu*

Dans le paysage institutionnel de la sécurisation des transports franciliens, outre la région, *quid* des autres acteurs impliqués?

### Le Syndicat des transports d'Île-de-France (Stif)

Pour l'autorité organisatrice des transports, le champ de la prévention/sécurité s'inscrit dans une politique globale de qualité de service, justifiant un volet spécifique dans les contrats d'exploitation. À ce titre, le Stif finance à la fois des dépenses d'investissement (équipements de sécurisation) et de fonctionnement (services de sécurité de la RATP et de la SNCF, médiation sociale).



Bruno Marguerite/RATP



Bruno Lamy - Poussières d'États - 2015

**À gauche :**

les services internes de sécurité de la RATP et de la SNCF sont chargés, dans le cadre d'une mission de prévention, de veiller à la sécurité des personnes et des biens, de protéger les agents de l'entreprise et son patrimoine, et de veiller au bon fonctionnement du service (art. L2251-1 du code des transports).

**À droite :**

les médiateurs sociaux de l'association Promévil assurent une présence visible sur certaines portions de lignes du réseau Transilien.

Les entreprises exploitantes

Pour les transporteurs, la sécurisation des personnels et des usagers se rapporte aussi à des intérêts économiques, c'est un élément de la politique commerciale. En la matière, on peut distinguer :

- les deux grandes entreprises publiques (SNCF et RATP) qui disposent chacune d'un service sûreté/sécurité dédié, incluant des équipages opérationnels chargés d'assurer la protection des voyageurs, des personnels et du patrimoine ;
- la soixantaine d'entreprises privées regroupées dans l'association Optile qui, sur le plan de la prévention/sécurité, travaille auprès du Stif sur les programmes d'équipement et les dispositifs de médiation. Ceci étant, les moyens engagés restent variables selon les entreprises et les territoires desservis.

La police régionale des transports

Quant à la préfecture de police, elle compte une sous-direction régionale de la police des transports (SDRPT) au sein de la direction de la sécurité de proximité de l'agglomération parisienne (DSPAP). Chargée de coordonner la sécurité dans les transports publics, la SDRPT est le seul service de la DSPAP compétent sur toute l'Île-de-France, voire au-delà sur certaines lignes du Transilien. La brigade des réseaux franciliens (BRF) en constitue l'unité opérationnelle.

**Un système intégré**

Cette présentation sommaire ne restitue pas la complexité d'un système qui agrège une multitude d'institutions et de services dont les modes d'organisation sont eux-mêmes assez peu lisibles vus de l'extérieur. Pour autant, c'est un système structuré, relativement intégré, à propos duquel il convient d'insister sur trois points :

- pour les pouvoirs publics comme pour les transporteurs, les enjeux de prévention/sécurité font l'objet de politiques spécifiques. Ils sont pris en compte, pensés et investis, chacun intervenant selon son périmètre et ses objectifs propres ;
- les dispositifs mis en place ne se juxtaposent pas simplement, ils s'articulent entre eux. Ce système

coordonné repose sur un partenariat institutionnalisé entre les principaux acteurs impliqués, notamment entre la SDRPT, la RATP et la SNCF. Malgré un renforcement récent des liens, Optile semble un peu plus isolé, ce qui s'explique à la fois par l'atomisation des entreprises adhérentes et par l'absence de services de sécurité internes en leur sein ;

- cette production collective de sécurité s'inscrit dans une stratégie globale qui combine toute une gamme d'actions (aménagement, gestion, communication, sanction, etc.), au travers d'une approche large des phénomènes à traiter – non pas seulement la délinquance, mais aussi le sentiment d'insécurité.

**LE TRAVAIL DE SÉCURISATION SUR LE TERRAIN**

Sur le plan opérationnel, la présence humaine est au cœur du dispositif. Elle est assurée par un ensemble d'agents de terrain mobilisés dans les espaces de transport, avec l'objectif premier de prévenir, rassurer et dissuader, mais aussi de réguler les désordres et de réprimer si besoin.

**À chacun son métier**

À des degrés divers, les services territoriaux de sécurité publique (commissariats, gendarmerie, polices municipales) comme les personnels des entreprises exploitantes (agents de vente et d'accueil, machinistes, contrôleurs, etc.) contribuent à la sécurisation des transports en commun. Ceci dit, celle-ci repose plus directement sur une chaîne de services dédiés, dont les effectifs cumulés représentent plus de 5 000 agents. Ce sont :

- les policiers de la BRF, qui comptent des unités mobiles projetables sur l'ensemble des réseaux, des équipes implantées dans les grandes gares parisiennes, sur le site multimodal de Châtelet-les-Halles et en gare de Saint-Denis, ainsi qu'un département d'investigation judiciaire ;
- les agents des services internes de sécurité de la SNCF et de la RATP, armés et assermentés, prioritairement investis d'une mission préventive, néanmoins habilités à verbaliser les infractions au code des transports ;

- les agents de sécurité privée des sociétés prestataires de la SNCF, qui remplissent des missions de surveillance dans les gares notamment ;
- les médiateurs sociaux, qui interviennent sur certaines lignes des réseaux Transilien (association Promévil) et Optile (dispositifs internalisés), dans une démarche d'humanisation et de pacification des espaces de transport.

S'il existe une forme de division du travail entre ces différents groupes professionnels, tous partagent la même expérience des relations directes avec le public. En pratique, les frontières qui délimitent leurs domaines d'intervention respectifs sont d'ailleurs assez poreuses. Fréquemment, les policiers de la BRF font de la gestion de flux ou rappellent aux règles les voyageurs sans titre de transport, tandis que les agents de sécurité de la RATP et de la SNCF procèdent à des interpellations sur flagrant délit. Les premiers comme les seconds sont appelés à jouer de leurs compétences relationnelles pour réguler des situations conflictuelles, tandis que les médiateurs sont amenés à faire de la lutte antifraude, voire à « faire la police » dans les espaces de transport. Loin d'être dysfonctionnels (du moins tant que chacun reste dans le cadre de ses prérogatives), ces recoupements montrent que les uns et les autres parviennent à adapter leur répertoire d'action en fonction des situations.

#### Le partenariat au concret

Dans le système de sécurisation des transports franciliens, le partenariat est un mot d'ordre revendiqué par l'ensemble des responsables impliqués. Dans les faits, c'est entre la police régionale des transports et les services de sécurité de la RATP et de la SNCF que les liens sont les plus serrés. Les réunions de coordination au niveau des états-majors, la communication

permanente entre les postes de commandement et les coopérations construites autour de la vidéosurveillance attestent d'un partenariat effectif. Sur le terrain, celui-ci s'actualise au gré des vacances, dans une logique d'assistance mutuelle et de passage de relais. Il donne également lieu à la programmation d'opérations conjointes de type visibilité/dissuasion.

Inévitablement, il peut y avoir des ratés dans cette dynamique partenariale, des points de tension liés aux frictions interpersonnelles, aux contraintes organisationnelles et aux divergences de culture professionnelle. Ceci étant, on peut dire globalement que les différents services travaillent bien ensemble. Investie d'une mission de coordination fonctionnelle, la préfecture de police occupe de fait une position de surplomb dans ce jeu d'acteurs. Mais le Stif et les transporteurs ne lui sont pas subordonnés pour autant : la SDRPT doit composer et négocier avec eux (ne serait-ce qu'au vu du soutien matériel qu'ils lui apportent). Au regard de ces éléments, il est légitime de parler de gouvernance à propos de la sécurisation des transports publics franciliens.

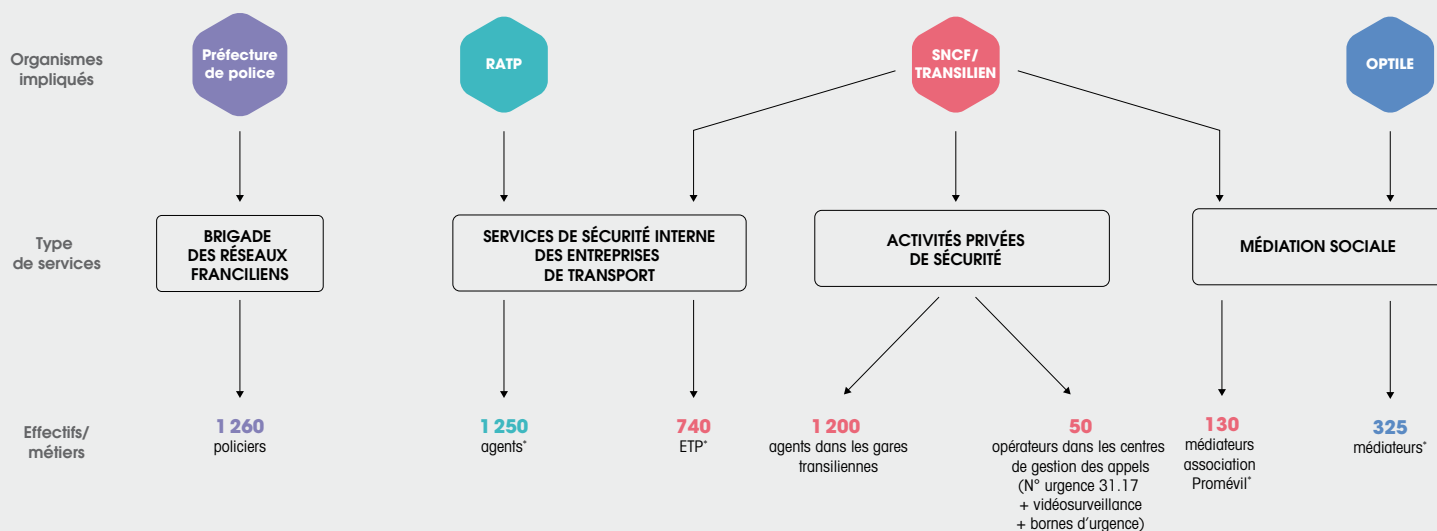
#### PERSPECTIVES D'AVENIR

Sachant que les transports collectifs sont une dimension clé des projets de développement à l'échelle régionale, quels enjeux dégager pour l'avenir en matière de prévention/sécurité ?

#### Les réseaux de surface

Le premier sujet concerne la sécurisation des réseaux de surface (bus et tramways). En l'état actuel, celle-ci fait l'objet d'un maillage inégal et relativement diffus sur l'ensemble de l'Île-de-France, les moyens étant avant tout concentrés sur les réseaux ferrés (métro et trains) et sur le cœur de l'agglomération. Or, en grande

### Sécurisation des transports en commun franciliens : les acteurs de terrain



\* Financement par le Stif

couronne notamment, compte tenu des risques de débrayage en cas d'agression, la question de l'insécurité dans les bus est particulièrement sensible pour les transporteurs comme pour les usagers. C'est une préoccupation partagée par la préfecture de police, qui s'est ainsi rapprochée d'Optile pour favoriser le redéploiement de la BRF en surface, suivant un mode d'emploi délimité. Il s'agit de proposer une force d'appui aux services policiers locaux et aux transporteurs, mobilisable ponctuellement dans une logique réactive de traitement des « inflammations ». De façon complémentaire, on peut se demander comment impulser une stratégie d'implantation territoriale, dans une logique proactive de prévention et de désamorçage des problèmes. À cet effet, deux pistes semblent porteuses : la consolidation des partenariats avec les services policiers locaux et le renforcement des dispositifs de médiation sociale.

### Le Grand Paris des transports

Le deuxième sujet se rapporte aux projets de développement des réseaux de transport en commun. Qu'il s'agisse du Grand Paris Express ou des autres chantiers en cours ou à venir, il est nécessaire d'en anticiper l'impact potentiel sur les phénomènes de délinquance. Cela suppose notamment de penser ces enjeux de sûreté/sécurité en amont des projets d'aménagement – c'est tout l'objet de la convention de coopération signée fin 2013 par la Société du Grand Paris, le préfet de police, le préfet de région et les préfets de départements.

Cela suppose aussi de redimensionner le dispositif de sécurisation face aux nouveaux besoins, de reconfigurer l'organisation des services en fonction et de s'affranchir d'une logique de déploiement concentrique pour rééquilibrer les capacités de déploiement à l'échelle de la région métropolitaine, par-delà les oppositions Paris/banlieue, petite/grande couronne, ferré/surface.

### L'ouverture à la concurrence

Le troisième sujet tient, à moyen terme, à l'ouverture à la concurrence du marché des transports de voyageurs en Île-de-France. Ce futur régime pose la question de savoir quels services mobiliser pour garantir la sécurité sur l'ensemble des réseaux, quels que soient les opérateurs. Il interroge notamment l'avenir des services de sécurité internes de la SNCF et de la RATP. Représenteront-ils un avantage concurrentiel pour les deux grandes entreprises publiques ? S'achemineront-ils vers un nouveau statut « supratransporteurs » qui les positionnerait comme des prestataires de services pour l'ensemble des opérateurs ?

Un premier grand pas a déjà été franchi en ce sens avec la loi du 4 août 2014 portant réforme ferroviaire, permettant désormais au service de sécurité interne de la SNCF de réaliser ses missions au profit des autres entreprises ferroviaires utilisatrices du réseau ferré national – ce qui n'est pas sans interpeller quant à la spécificité du statut dont il bénéficie en tant que service interne d'une entreprise publique.

Dans ce contexte de métropolisation et de mutation de l'économie générale des transports collectifs franciliens, la question de savoir quel modèle de sécurisation promouvoir pour demain reste ouverte. À bien des égards, le système existant révèle en tout cas l'hybridation des politiques urbaines, leur complexité institutionnelle, la multiplication des acteurs en présence, l'imbrication des échelles, la technologisation des dispositifs et la redéfinition des frontières public/privé. C'est un champ d'action où les notions de gouvernance et de coproduction prennent tout leur sens – sauf à considérer la place relativement marginale des usagers, qui pourraient être plus et mieux associés dans ces démarches de prévention/sécurité, et c'est peut-être là l'un des axes majeurs à travailler. ■

Virginie Malochet  
sociologue

## RESSOURCES

- Conseil régional d'Île-de-France, *Rapport du comité de suivi et d'évaluation de la politique de prévention et de sécurité dans les transports en commun franciliens*, présenté par Jean Lafont et François Kalfon, février 2015.
- Heurtel Hélène, enquêtes *Victimation et sentiment d'insécurité en Île-de-France*. IAU îdF. <http://bit.ly/1RyAiQi>
- Malochet Virginie, Le Goff Tanguy, *Étude sur la sécurisation des transports publics franciliens. Rapport de synthèse*, IAU îdF, septembre 2013 <http://bit.ly/1Hfaw8S>



## LE TRANSPORT RÉGIONAL DE VOYAGEURS : UN MARCHÉ CONCURRENTIEL À VENIR

Conformément au règlement européen sur les obligations de service public, le marché des transports de voyageurs en Île-de-France va s'ouvrir à la concurrence. Différentes échéances sont ainsi prévues par la loi ORTF du 8 décembre 2009 (relative à l'organisation et à la régulation des transports ferroviaires et portant diverses dispositions relatives aux transports) :

- fin 2024 pour les bus ;
- fin 2029 pour les tramways ;
- fin 2039 pour les métros, RER et Transilien.

#### DIRECTRICE DE LA PUBLICATION

Valérie Mancret-Taylor

#### RÉDACTION EN CHEF

Isabelle Barazza

#### MAQUETTE

François Pineau

#### INFOGRAPHIE

François Pineau

#### MÉDIATHÈQUE/PHOTOTHÈQUE

Claire Galopin, Julie Sarris

#### FABRICATION

Sylvie Coulomb

#### RELATIONS PRESSE

Sandrine Kocki,  
[sandrine.kocki@iau-idf.fr](mailto:sandrine.kocki@iau-idf.fr)

#### IAU île-de-France

15, rue Falguière  
75740 Paris Cedex 15  
01 77 49 77 49

ISSN 1967-2144  
ISSN ressource en ligne  
2267-4071



[www.iau-idf.fr](http://www.iau-idf.fr)



INSTITUT  
D'AMÉNAGEMENT  
ET D'URBANISME

