

Dossier de presse

Sûreté dans les transports d'Ile-de-France

Lundi 13 mars 2017



Introduction

La sûreté dans les transports aujourd'hui

Le STIF finance les investissements de sûreté pour environ 20 M€ par an : vidéoprotection dans les bus, trains, gares, systèmes innovants permettant l'exploitation des images de ces caméras, extension du réseau de télécommunications de la police nationale ACROPOL, équipement en bornes d'appel d'urgence de toutes les gares d'Ile-de-France.

23 000 caméras équipent les gares et les stations de métro

D'ici 2021, l'ensemble des trains et RER d'Ile-de-France sera alors équipé de caméras de vidéo-protection.

Près de 80% des bus du réseau Optile (sur 4 900 véhicules au total) sont équipés de vidéo. 100 % d'ici fin 2018. Les 4 500 bus de la RATP sont déjà tous équipés et 100% des Tramways.

Le STIF finance et accompagne la présence humaine dans les réseaux de transport : équipes SUGE, GPSR, médiateurs SNCF, Optile, « pôliens » et équipes mobiles d'accompagnement des bus représente environ 130 M€ par an.

Moyens supplémentaires donnés en 2016 à SNCF et RATP → Renfort de présence humaine rassurante et dissuasive :

- 290 agents pour la SNCF (40 SUGE / 50 médiateurs / 200 agents commerciaux, notamment pour les équipes mobiles de ligne)
- 200 agents pour la RATP (100 GPSR / 100 agents pour équipes mobiles d'accompagnement des bus après minuit).

Comment aller plus loin ? 3 orientations

- le déploiement de moyens et d'équipements complémentaires en grande couronne moins bien couverts par les dispositifs existants : la création d'agents de sûreté dans le réseau de bus en grande couronne, la vidéo-protection dans les gares routières
- un meilleur partage des outils entre opérateurs et Etat pour une meilleure coordination des forces sur le terrain ; un numéro d'alerte unique, un centre de commandement opérationnel de sûreté
- la détection plus rapide d'éventuelles menaces d'attentat : avec le déploiement d'équipes de cyno-détection

Sûreté dans les transports d'Ile-de-France

Recrutement de 200 nouveaux agents de sûreté dans les bus de grande couronne

Pour renforcer la sécurité dans les bus de grande couronne, le STIF a décidé d'accorder plus de moyens aux opérateurs de bus en grande couronne. En plus des agents de médiation déjà existants, 200 agents spécifiquement dédiés à la sûreté seront recrutés, pour un budget estimé à 10 millions d'euros sur 4 ans.

Les médiateurs, une présence rassurante mais insuffisante en cas de conflit

Les agents de médiation financés par le STIF effectuent un travail de prévention et d'assistance aux voyageurs et aux conducteurs, sur les réseaux situés dans les quartiers prioritaires de la politique de la ville. Au 31 décembre 2016, le STIF finançait **455 agents de médiation** (dont 38 encadrant) pour 70 réseaux, pour un budget annuel de 15,4 M€.

Ces médiateurs assurent une présence rassurante, leur travail est apprécié tant par les opérateurs que par les voyageurs. Cependant, ils ne sont **pas formés, ni équipés, pour faire des patrouilles** dissuasives (ilotage) ou accompagner les contrôleurs car ces situations sont souvent source de conflits.

Contrairement à la RATP et à la SNCF, les entreprises de bus de grande couronne ne disposent pas de personnel dévolu à ces tâches. Les chauffeurs et les contrôleurs doivent donc faire appel à la police et à la gendarmerie en cas de besoin.

En grande couronne, les voyageurs ressentent la **nécessité d'une présence humaine renforcée dans les bus et les gares routières notamment à la sortie des collèges et des lycées ainsi que le soir à la fin du service**. Les usagers apprécient également les interventions ponctuelles en cas de conflit pour sécuriser voyageurs et agents.

Les agents de sûreté, dissuasifs et habilités à intervenir en cas d'incivilités

La loi Savary votée en mars 2016, largement inspirée des préconisations de Valérie Pécresse en matière de lutte contre la fraude et de sécurité, clarifie le statut des agents de sûreté chez les opérateurs hors SNCF et RATP. Elle permet ainsi d'envisager le déploiement d'agents de surveillance des réseaux. Certains réseaux comme les CIF, TRA ou plus récemment la STRAV, en ont mis en place. Le retour d'expérience est très positif, notamment auprès des voyageurs et des agents.

Les missions de ces 200 agents sont :

- Les interventions directes en cas d'incivilités,
- L'ilotage rassurant et dissuasif,
- L'accompagnement du contrôle,
- La mise en sécurité des voyageurs et des conducteurs.

Ces agents de sûreté seront déployés afin d'assurer une présence humaine dissuasive dans les gares routières et sur les réseaux, à bord des bus ou en voiture, dans une logique de ronde. **Ils pourront procéder à des contrôles d'identité et retenir les contrevenants en gare.**

Pour permettre un déploiement rapide sur le terrain, les entreprises pourront internaliser le service ou faire appel à des prestataires externes, dans le respect des textes législatifs et réglementaires en vigueur. Les sociétés TRA et STRAV seront les premières à bénéficier de ce nouveau dispositif avec l'attribution d'une subvention leur permettant de recruter chacune 6 agents.

Le STIF finance également le recrutement d'effectifs supplémentaires à la RATP et à la SNCF pour rassurer les voyageurs et assurer leur sécurité.

Environ 130 millions d'euros versés chaque année par le STIF aux opérateurs **pour assurer une présence humaine** : SUGE, GPSR, médiateurs SNCF, Optile et bus de nuit RATP.

Moyens supplémentaires donnés suite aux contrats signés en 2016 avec SNCF et RATP →

Renfort de présence humaine rassurante et dissuasive :

- 290 agents pour la SNCF (40 SUGE / 50 médiateurs / 200 agents commerciaux, notamment pour les équipes mobiles de ligne)
- 200 agents pour la RATP (100 GPSR / 100 agents pour équipes mobiles d'accompagnement des bus après minuit).

Les effectifs de sûreté au 1^{er} janvier 2017 :

- 1000 agents de la SUGE,
- 1000 agents du GPSR,
- 445 agents de médiations sur le réseau OPTILE
- 172 médiateurs SNCF
- Bus de nuit RATP : 16 « pôliens » et 100 agents en équipes mobiles d'accompagnement des bus après minuit
- 1270 agents de la sous-direction régionale de la Police des transports (SDRPT)

Sûreté dans les transports d'Ile-de-France

Gratuité des transports pour tous les fonctionnaires de police en Ile-de-France

Valérie Pécresse, Présidente de la Région Ile-de-France et Présidente du STIF, a décidé d'étendre la gratuité des transports pour tous les fonctionnaires de police en Ile-de-France afin de renforcer la sécurité dans les transports en grande couronne.

Aujourd'hui, 30 000 policiers de Paris et de la petite couronne bénéficient de facilités de circulation dans les transports franciliens grâce à une convention entre le Ministère de l'Intérieur, la RATP, la SNCF, Optile, et le STIF. Cette convention a été renouvelée à l'automne 2016.

9 000 policiers de grande couronne ne sont pas pour le moment concernés par cette convention. Le STIF propose au ministère de l'Intérieur de leur financer intégralement l'obtention d'une carte de transport gratuite.

Coût de la mesure : plus **de 7 millions d'euros** payés par le STIF.

Le STIF va travailler avec le ministère de l'Intérieur pour étudier très rapidement les modalités opérationnelles de la mise en œuvre de cette mesure, notamment la possibilité d'utiliser des cartes mensuelles, et pour élaborer un avenant à la convention existante qui pourrait être adopté à l'occasion d'un prochain Conseil d'administration du STIF si le ministre de l'Intérieur en est d'accord.

Sûreté dans les transports d'Ile-de-France

100 % des bus vidéo-protégés en 2018
100 % des trains intégralement vidéo-protégés avant 2021

Environ **20 millions d'euros** sont investis chaque année en moyenne dans les équipements de sûreté.

Gares routières et bus

Les gares routières sont les seuls espaces du réseau de transports en commun francilien qui ne sont pas systématiquement équipées de vidéo.

L'équipement de ces gares routières est une priorité réalisée par le biais de deux dispositifs complémentaires : le **programme d'équipement de 70 gares routières par la Préfecture de Police de Paris et la refonte du Schéma directeur des gares routières.**

Le programme d'équipement des 70 gares routières mené par la Préfecture de Police

Le 5 avril 2016, lors du Comité national de sécurité dans les transports en commun (CNSTC), a été présenté un plan de déploiement de caméras de vidéo-protection dans 70 gares routières d'Ile-de-France. Ces gares se situent essentiellement en grande couronne. La Région Ile-de-France, le STIF et la Préfecture de Police ont effectué un travail d'audit et de priorisation de l'équipement de ces gares routières.

Aujourd'hui, 50 de ces 70 gares sont déjà équipées d'au moins une caméra. Le programme sous maîtrise d'ouvrage de l'Etat et cofinancé par le Région et le STIF se concentre sur une vingtaine de sites prioritaires peu ou mal équipés à ce jour.

Ces gares accueillent chaque jour plus de **400 000 usagers.**

La refonte du schéma directeur des gares routières

En parallèle, dans le cadre de la refonte de son schéma directeur des gares routières qui sera présenté au Conseil de mai 2017, les gares désignées comme stratégiques devront toutes être intégralement équipées en vidéo. Les coûts seront pris en charge par le STIF à hauteur de 70% alors qu'ils restaient généralement à la charge des maîtres d'ouvrage.

100% des bus RATP (4500 bus) et des **tramways** sont déjà vidéo-protégés. Tous les **bus des réseaux de grande couronne** (4900 véhicules) seront vidéo-protégés **en 2018**, 80% aujourd'hui.

Gares et trains

Aujourd'hui, **100% des gares et stations SNCF et RATP** sont équipées en vidéo-protection et bornes d'appel d'urgence.

8 000 caméras ont été déployées, notamment dans les grandes gares parisiennes, et 5 500 caméras dans les 392 gares Transilien. Côté RATP, 9 500 caméras équipent 368 stations et gares.

Pour les trains et les RER, l'ensemble des trains acquis depuis 2006, et l'ensemble des rames rénovées sont équipés de systèmes de vidéosurveillance. Dans le cadre de la révolution dans les transports, le STIF financera l'achat ou la rénovation de 700 trains pour un montant total de 8,5 milliards d'euros d'ici 2021. **D'ici 2021, 100% des trains circulant sur le réseau seront intégralement vidéo-surveillés.**

Sûreté dans les transports d'Ile-de-France

Extension du N° d'alerte 31 17

Le **numéro d'urgence gratuit 31 17** a été lancé en juin 2010 par le STIF pour le réseau Transilien, puis généralisé sur tout le territoire national et dans toutes les gares en juin 2013. Depuis décembre 2015, les voyageurs disposent également du **canal SMS 31177** pour contacter ce numéro d'alerte.

En complément de l'appel et du SMS, la SNCF propose aux voyageurs témoins d'une situation qui présente un risque pour leur sécurité ou un désagrément une **application pour contacter le 3117**. Disponible gratuitement sur iPhone et Android, elle permet au voyageur de demander de l'aide en 2 clics : 1 pour ouvrir l'application, 1 pour appeler via le bouton « appel d'urgence ».

Un outil efficace et en forte progression

En 2016, près de **44 000 signalements** ont été comptabilisés, soit **+ 150% par rapport à 2015**.

Extension du 31 17 à tous les opérateurs franciliens

Aujourd'hui, le 31 17 ne fonctionne en théorie que sur le réseau SNCF, même si dans les faits les signalements opérés sur le réseau RATP sont traités. **Valérie Péresse a donc demandé aux opérateurs franciliens de travailler à l'extension de l'utilisation du 3117 à tout le réseau de transports franciliens**. Lorsque le Centre de coordination opérationnel de sûreté unique sera actif, l'ensemble du dispositif 3117 pourra y être géré.

La convention STIF-SNCF-RATP présentée au Conseil du 22 mars constitue la première étape de ce projet.

Par ailleurs, le groupe Keolis et Transilien vont organiser avant l'été une expérimentation sur l'utilisation du numéro d'alerte SNCF 3117 sur les réseaux de grande couronne.

Avec 3,4 millions de visites par mois sur le site web et l'application (2,5 millions pour l'application), **Vianavigo va proposer à ses utilisateurs un accès direct au 3117 à partir de leur ordinateur ou leur smartphone**, multipliant ainsi le nombre d'utilisateurs potentiels de ce numéro d'alerte.



Sûreté dans les transports d'Ile-de-France

Plus de sécurité et moins de retards sur le réseau SNCF grâce à des chiens dressés pour détecter les explosifs

Depuis 2014, le nombre de colis suspects (pour l'essentiel, des sacs oubliés) a augmenté de 122% sur le réseau Transilien avec aujourd'hui 1528 interventions par an, soit plus de 4 par jour, renforçant ainsi le sentiment d'insécurité et provoquant de nombreux retards et perturbations.

55 à 45 minutes de gagnées pour les voyageurs, en toute sécurité

Fort de ce constat et à la demande du STIF, la SNCF a travaillé au déploiement d'un dispositif nouveau de 20 équipages de cyno-détection et recherche d'explosifs composés d'un maître-chien associé à un chien spécialement dressé pour détecter les explosifs.

Ce **dispositif doit permettre d'effectuer une « levée de doute » en 5 à 15 minutes, contre plus d'une heure** en l'absence de telles équipes, ce qui permettra d'accroître l'efficacité des équipes de la SUGE et donc de lutter plus efficacement contre des actes terroristes éventuels.

Une ligne RER perturbée à l'heure de pointe par un colis suspect met deux à trois heures pour retrouver un trafic normal. L'intervention plus rapide de l'équipage de cyno-détection permettra que le trafic de la ligne soit moins bousculé en profondeur et reviendra plus vite à la normale.

L'objectif de déploiement est de **20 équipages opérationnels** d'ici fin 2017, **5 sont déjà sur le terrain**. Le coût global du projet est de 4 M€ sur 3 ans (2017 à 2019), entièrement financé par le STIF.

Principes de fonctionnement

La présence des équipages de cyno-détection est organisée selon un roulement de type 2X8h (6h/22h permettant de couvrir les heures de pointes du matin et du soir) en 7 jours/7, sur les 5 grandes gares parisiennes (Gare du Nord, Gare de Lyon, Gare Montparnasse, Gare de l'est, Gare Saint-Lazare). Les roulements des équipes cynotechniques pourront être adaptés par SCNF afin d'assurer une efficacité optimale (couverture ponctuelle d'autres gares : Gare d'Austerlitz, Bibliothèque François Mitterrand, Roissy CdG ou Saint Michel sur la ligne C par exemple ; couverture d'événements exceptionnels : évènements au Stade de France, manifestations sportives sur Paris, salons à Villepinte ou au Bourget, ...).

Le protocole de traitement des colis suspects par une équipe cynotechnique et leur formation ont été définis par la Direction de la Sûreté du Groupe Public Ferroviaire, en lien avec les pouvoirs publics dont la Préfecture de Police de Paris, son Laboratoire Central et le Secrétariat Général à La Défense et la Sécurité Nationale (SGDSN).

Une expérimentation similaire à la RATP

La RATP expérimente depuis le 1er décembre dernier une nouvelle procédure de traitement des objets abandonnés avec l'appui de deux équipes cynophiles. Il s'agit d'une expérimentation qui sera menée durant 6 mois et qui a fait l'objet d'une validation préalable du Ministre de l'Intérieur et du Préfet de Police. La RATP connaît 7 colis suspects par jour, dont 30% sur le RER A exploité conjointement avec la SNCF. Cette expérimentation couvre, en se déployant à partir du pôle de Châtelet, 8 gares RER et 32 stations de métro. La priorité pour la RATP est de couvrir le tronçon central du RER A. En fonction des conclusions rendues par la RATP aux pouvoirs publics, le STIF étudiera la possibilité d'une participation à ce dispositif.

Sûreté dans les transports d'Ile-de-France

Centre de coordination opérationnel de sûreté (CCOS)

Durant la campagne des régionales, Valérie Pécresse a fait la promesse d'améliorer la sécurité dans les transports franciliens. Parmi les mesures proposées dans le volet transports du « **Bouclier de sécurité** », il y avait une **nouvelle organisation des forces de sûreté dans les transports** pour les rassembler en un même lieu, sous l'autorité du préfet de police.

En effet, chaque opérateur dispose aujourd'hui de son propre Centre de coordination opérationnel de sûreté (CCOS) :

- RATP à Bercy
- SNCF à Gare du Nord

Le réseau bus de **grande couronne (OPTILE)** est **trop souvent oublié** et il **faudra à l'avenir assurer la sécurité du Grand Paris Express** avec ses 72 gares et ses 209 km de métro.

Les multiples opérateurs doivent agir en bonne intelligence avec les forces de polices nationales et municipales. La création d'un centre de coordination opérationnel de sécurité des transports en commun d'Ile-de-France est donc indispensable.

Sous l'impulsion de Valérie Pécresse, plusieurs réunions se sont tenues sur le sujet durant toute l'année 2016 pour aboutir en 2017 à **la décision de créer un Centre de coordination opérationnel de sûreté (CCOS) unique**, sous l'autorité du préfet de police. Il regroupera la Préfecture de Police et les correspondants de l'ensemble des opérateurs de transport sur un même site, avec un système d'information multipartitaire et multimédia.

Ce CCOS doit être moderne et bâti sur un système interopérable avec les Systèmes d'information et de communication (SIC) des opérateurs de transport.

La Préfecture de Police pourra agréger toutes les informations provenant de ses partenaires (vidéo, radio, géolocalisation des équipes, cartographie) ce qui permettra de coopérer avec la même efficacité pour tous les opérateurs de sécurité dans les transports en commun et sur tout le territoire.

La maîtrise d'ouvrage de ce CCOS unique sera assurée par la Préfecture de Police de Paris. **L'objectif de mise en œuvre est fixé à 2019 pour un coût de 6 millions d'€.**

Contacts Presse :

STIF : Sébastien Mabile – sebastien.mabile@stif.info - 01 47 53 28 42

Région Ile-de-France : William Beuve-Mery - William.BEUVE-MERY@iledefrance.fr - 01 53 85 66 50