

Les contrats départementaux de sécurité dans les transports en commun d'Île-de-France

Bilan des actions et retours d'expériences

Les contrats départementaux de sécurité dans les transports sont un cadre institutionnel pour le développement de partenariats entre acteurs impliqués dans la sécurisation des réseaux de transports. En Île-de-France, dix contrats ont été signés entre 1999 et 2004. Les actions définies dans ces dispositifs ont-elles été réalisées ? Quel impact ont-elles eu sur la sécurisation des espaces transports ? L'évaluation a-t-elle dynamisé certaines actions ? De bonnes pratiques ont-elles été identifiées par les acteurs territoriaux ?

Quotidiennement, les transports collectifs franciliens sont confrontés à des actes de malveillance contre les personnes ou les biens. Ces derniers portent atteinte à la bonne qualité de service (ponctualité, régularité, tranquillité), notamment des réseaux de surface qui, dans certains quartiers et certaines situations, n'assurent plus la continuation du service public. Ils participent à la mauvaise image des transports en commun, au développement du sentiment d'insécurité, favorisent la fraude et l'utilisation de la voiture particulière.

Dans le cadre des circulaires du 28 octobre 1997 et du 7 juin 1999, les pouvoirs publics ont développé des outils de sécurisation des transports collectifs qui se sont traduits par la mise en place de contrats départementaux. Cadre d'orientations partenariales, les contrats départementaux de sécurité dans les transports (CDST) visent à formaliser et développer la mise en commun d'informations relatives à l'insécurité constatée sur les réseaux départementaux, favoriser des interventions opérationnelles coordonnées,

Part de la population victime de vols, d'agressions ou sujette à la peur dans les transports en commun, par département, en %

	agressions tout venant			vols sans violence		
	2001	2003	2005	2001	2003	2005
Paris	1,8	2,1	2,0	3,1	4,5	6,1
Hauts-de-Seine	1,1	1,0	1,5	2,3	2,2	2,4
Seine-Saint-Denis	0,9	0,9	1,3	1,2	2,2	2,8
Val-de-Marne	1,4	1,4	1,3	1,4	2,1	2,8
Seine-et-Marne	1,1	0,4	0,8	0,8	1,4	0,6
Yvelines	0,7	0,9	1,1	1,0	1,3	0,8
Essonne	1,0	1,4	1,3	0,6	1,5	1,6
Val-d'Oise	1,0	1,1	1,4	0,7	2,0	1,2
Île-de-France	1,2	1,3	1,4	1,6	2,4	2,7

	peur bus			peur train		
	2001	2003	2005	2001	2003	2005
Paris	12,9	12,5	11,9	22,8	20,3	19,0
Hauts-de-Seine	15,3	17,6	17,3	22,9	26,5	25,2
Seine-Saint-Denis	25,7	27,2	29,2	26,8	31,9	34,3
Val-de-Marne	19,7	17,5	18,3	23,6	22,4	24,4
Seine-et-Marne	19,1	20,0	20,6	31,7	32,9	32,9
Yvelines	17,5	20,7	15,9	32,6	32,8	31,8
Essonne	21,9	20,1	20,8	33,6	30,7	32,6
Val-d'Oise	25,8	25,7	27,3	37,2	37,6	41,9
Île-de-France	18,9	19,3	19,3	28,0	28,3	28,9

	peur métro			peur RER		
	2001	2003	2005	2001	2003	2005
Paris	28,2	27,1	23,0	34,1	33,3	34,4
Hauts-de-Seine	28,6	32,2	28,8	29,4	34,6	35,2
Seine-Saint-Denis	31,2	32,4	35,4	31,1	34,0	38,1
Val-de-Marne	30,3	26,7	29,3	31,8	30,8	34,1
Seine-et-Marne	30,3	34,0	33,3	32,0	34,2	35,6
Yvelines	31,5	34,8	32,5	33,7	34,5	34,0
Essonne	31,5	31,2	32,4	38,0	36,1	39,4
Val-d'Oise	31,1	32,2	37,3	36,4	36,1	41,3
Île-de-France	30,1	30,9	30,5	33,2	34,1	36,2

En rouge : supérieur à la moyenne régionale, risque 5 %

En bleu : inférieur à la moyenne régionale, risque 5 %

Note de lecture : En 2005, 23 % des enquêtés habitant Paris ont peur dans le métro.

Source : IAURIF - enquêtes «Victimation et insécurité en Île-de-France» 2001, 2003 et 2005.

sur la base d'actions issues du partenariat «police, justice, Éducation nationale», telles que celles définies dans les protocoles d'accord de février 1993 et de mars 1997 avec l'Éducation nationale relatifs aux dispositifs de lutte contre la violence scolaire, au signalement des enfants en danger ou en difficulté et aux actions de prévention de la délinquance ou de développement de la citoyenneté. Le fondement de ces protocoles est lui-même rappelé dans les plans départementaux de sécurité (PDS), conclus en février 1994 et février 1997 (Seine-Saint-Denis) ;

- des campagnes de communication sur le thème des civilités dans les transports de surface, fondées sur la responsabilisation des usagers : «Vous ne le feriez pas chez vous, ne le faites pas dans votre bus». Les acteurs ont été mis à contribution, afin de véhiculer un message partagé, cohérent et adapté au public visé (Val-d'Oise, Val-de-Marne) ;
- le développement du système simplifié de dépôt de plainte pour certains types de vandalisme : graffitis, dégradations... (Yvelines, Essonne, Seine-Saint-Denis) ;
- le rapprochement des services de la police, de la justice et des transporteurs pour lutter contre la fraude et garantir l'effectivité des sanctions. L'objectif est de lutter efficacement

contre la malveillance en général et d'atteindre un meilleur équilibre économique, conformément aux orientations du conseil régional d'Île-de-France et du STIF, par le biais de la télébillétique et du renforcement de la présence humaine sur les réseaux (Val-d'Oise).

L'identification des actions incontournables à mettre en place pour la sécurisation des espaces transport

L'impact positif des actions partagées dans le cadre des CDST résultera de la justesse des orientations et des engagements fondés sur un bon diagnostic, de la dynamique qui unira les signataires et les partenaires, de la faculté d'ajustement du dispositif au regard des évolutions constatées.

L'optimisation de l'impact nécessite, par conséquent, une organisation adaptée et précise du suivi des actions. Après évaluation périodique, les actions doivent être réorientées en fonction des données recueillies, en prenant en compte les interactions et la continuité entre les réseaux ferrés, les gares, les réseaux routiers et les établissements scolaires.

Les principes à retenir

comprennent :

- une appropriation des actions par les usagers, en favorisant l'implication et la responsabilisation ;
- une valorisation des comportements positifs dans les transports collectifs ;
- une aide aux victimes et leur écoute ;
- une information ciblée et partagée entre les partenaires sur l'état de la délinquance par type de réseaux de transports, horaires, jours et territoires ;
- une information claire pour les usagers sur les dispositifs de sécurisation en place et les démarches à suivre en cas de problèmes (vols, agressions, malaises...) ;
- une coordination opérationnelle adaptée, cohérente et manifeste aux yeux de tous ;
- une promptitude des services de sécurité.

Ils doivent, au minimum, se traduire par :

- un diagnostic exhaustif et représentatif de la réalité des problèmes d'insécurité en amont, à reconduire régulièrement ;
- la mise en place d'outils d'analyses : observatoire et collecte des données statistiques harmonisées ;
- la mise en place d'outils d'évaluation (indicateurs partagés transporteurs/police et échelon communal, départemental, régional et national) pour le suivi de l'impact des actions ;
- le partage régulier de l'information entre les partenaires, y compris les associations d'usagers, et une coopération opérationnelle cohérente ;
- un médiateur institutionnel pour l'impulsion, la mise en cohérence et le suivi des actions ;
- la bonne volonté, la disponibilité et le dynamisme des partenaires, comprenant une impulsion politique locale, départementale, régionale et nationale ;
- les enquêtes de victimation ou de satisfaction des usagers ;

Les doléances exprimées par les partenaires des CDST

- un manque d'harmonisation de la comptabilisation des taux de fraude à l'ensemble des transporteurs ;
- un manque d'harmonisation des indicateurs d'évaluation de l'impact des actions menées ;
- une réelle difficulté, notamment pour les transporteurs privés, à recruter des effectifs de qualité et à les fidéliser (rémunération, valorisation et motivation insuffisantes) ;
- des difficultés financières pour pérenniser des postes d'agents d'ambiance (fin du dispositif «emplois-jeunes») ;
- une trop grande impunité des plus jeunes, qui entretient l'indifférence face aux incivilités, la délinquance et le non-respect des institutions. Elles renforcent également la colère ou l'insécurité de ceux qui, voyageurs ou transporteurs, assistent sans répondre ou subissent eux-mêmes les préjudices.

Les contrats départementaux de sécurité dans les transports en commun d'Île-de-France

Bilan des actions et retours d'expériences

services-nouveaux emplois» pose le problème de la pérennité du CDST, qui devrait être rattaché au conseil départemental de sécurité et de prévention de la délinquance (CDSPD). Les partenaires cherchent des solutions de financement alternatif pour maintenir les postes de médiateurs, dont l'impact semble avoir été très positif sur la sécurisation de l'espace transport. Une campagne de communication partagée par les partenaires sur la notion de respect des règles par les jeunes scolaires dans les autobus a été menée dans le cadre du CDST spécifique aux transports routiers du Val-d'Oise.

Le CDST du Val-de-Marne, d'une durée de trois ans, a impulsé la création de l'unité de sécurisation des transports en commun (USTC), à compétence départementale (rattachée au service d'ordre public de la direction départementale de la sécurité publique). En novembre 2003, le conseil général, non signataire du contrat initial, a financé douze postes de médiateurs pour la sécurisation des jeunes scolaires aux abords des établissements scolaires et dans les bus.

L'Essonne, la Seine-Saint-Denis et le Val-d'Oise ont été les seuls à mettre en place un observatoire de suivi des faits (ou un dispositif centralisé de collecte

des données) et à assurer les réunions périodiques des comités de pilotage initialement prévues. Les actions ont été financées par les partenaires, avec le soutien du conseil régional d'Île-de-France et du STIF.

La valorisation des actions efficaces et innovantes

Les actions partenariales menées dans le cadre des CDST ont été considérées par les acteurs, pour certaines d'entre elles, comme efficaces et innovantes.

On citera :

- la mise en place d'un observatoire de suivi des faits. La centralisation des données a permis d'adapter les actions et les orientations stratégiques opérationnelles aux spécificités constatées des infractions, des territoires et des tranches horaires (Seine-Saint-Denis, Essonne, Val-d'Oise) ;
- deux études relatives au sentiment d'insécurité des usagers des transports collectifs, réalisées par téléphone auprès de 1 200 personnes âgées de plus de 15 ans, selon la méthode des quotas. Une étude complémentaire été menée auprès des jeunes de moins de 15 ans, notamment des collégiens (Essonne, Seine-Saint-Denis) ;

- des études menées sur les attitudes et représentations des usagers en matière de sécurité, la typologie des fraudeurs des transports en commun, les jeunes et l'insécurité et l'implantation de la vidéosurveillance et des bornes d'appel (Essonne) ;
- un film de sensibilisation des scolaires aux incivilités, réalisé par une association de la Seine-Saint-Denis, «la Cathode», en partenariat avec tous les transporteurs, la direction départementale de la Sécurité publique, le conseil général, l'inspecteur académique ;
- des actions spécifiques de prévention et de sensibilisation, développées en partenariat avec les transporteurs, l'Éducation nationale et les communes, dans un cadre événementiel tel que l'inauguration du train-tram reliant Bondy à Aulnay, pour laquelle les différents partenaires et la SNCF ont des élèves de l'établissement scolaire Henri Sellier (Seine-Saint-Denis) ;
- un système fonctionnel, régulier et satisfaisant de mise en réseaux et de transmission des informations aux partenaires, au conseil départemental de sécurité et de prévention de la délinquance, et aux communes (CLS, CLSPD) (Seine-Saint-Denis) ;
- une implication du parquet près le tribunal de grande instance de Bobigny



Source plaquette : conseil général du Val-de-Marne

Un extrait du dépliant «Prendre le bus en Val-de-Marne», diffusé aux collégiens du 18 au 22 avril 2005.

Les contrats départementaux de sécurité dans les transports en commun d'Île-de-France

Bilan des actions et retours d'expériences

Actions financées par le CRIF et le STIF

Portés par une volonté politique de renforcement de la sécurité et du sentiment de sécurité dans les transports en commun, les élus régionaux ont développé, en partenariat avec le STIF et les transporteurs, des programmes de sécurisation, dont certaines composantes participent à la réalisation d'objectifs préconisés dans les CDST, pour un montant total de 503 millions d'euros (1997-2007). Le renforcement de la présence humaine (agents d'ambiance, contrôleurs) a été favorisé par le STIF. Les investissements techniques de sécurisation des transports collectifs se sont concentrés autour de trois axes essentiels :

- la protection des personnes (vidéosurveillance – dans les gares SNCF, stations de métro, gares RER, gares routières, bus et trams de la RATP, bus privés –, radiolocalisation des bus privés, implantation des postes de police dans les gares...);
- la maîtrise des espaces ferroviaires (installation de dispositifs de contrôle d'accès dans les gares SNCF et boîtiers d'appel des personnes, rénovation des gares SNCF dans le cadre du programme «projet de gare plus»);
- la couverture ACROPOL (dispositif crypté de communication radio de la police nationale) des emprises souterraines de la SNCF et de la RATP.

cibler des initiatives d'actions partagées et permettre, par des comités de suivi et d'évaluation, de suivre l'impact des actions et, si besoin, de réorienter certaines d'entre elles.

Dix CDST ont été signés en Île-de-France, le premier en Essonne, le 14 juin 1999. Paris et le Val-de-Marne ont suivi, respectivement le 1^{er} octobre et le 15 novembre 1999, puis, dans le courant de l'année 2000, les Hauts-de-Seine (le 3 mai) et le Val-d'Oise (le 7 décembre) pour la ligne A du RER. En 2001, la Seine-Saint-Denis a contracté le 11 janvier, les Yvelines le 12 avril, la Seine-et-Marne le 25 juin et le Val-d'Oise, pour la ligne D du RER, le 5 juillet. Un contrat de sécurisation dédié aux transports collectifs routiers, unique en son genre en Île-de-France, a été signé le 29 janvier 2004 dans le Val-d'Oise.

En ce qui concerne la dénomination des différents contrats et leur champ d'application, tous ont pris la forme d'un contrat départemental s'appliquant à l'ensemble du territoire concerné, à l'exception du Val-de-Marne et du Val-d'Oise. Le premier a opté pour un contrat territorial qui cible, à travers des fiches-actions territorialisées, des

sites d'intervention prioritaire. Le second revêt la forme d'un contrat de sécurisation par portion de lignes RER (A et D) et spécifique aux réseaux routiers (autobus, autocars).

Les plans d'actions contractés ont été présentés dans une étude de l'IAURIF (2002), dont les conclusions mettaient en exergue la nécessité de coordonner les moyens financiers et techniques et de les adapter à travers des instances susceptibles de mesurer leur impact. Plusieurs points avaient également été constatés, laissant présager l'utilité et l'efficacité de tels contrats, notamment par rapport à leurs homologues locaux, les contrats locaux de sécurité (CLS). Le premier avait trait à sa nature départementale, échelon pertinent dans le cadre d'une approche territoriale de la sécurisation des transports en commun. Le second tenait aux animateurs du contrat, et surtout à son animateur principal, le préfet de département, pour lequel il semblait plus aisé de réveiller la dynamique d'un CDST plutôt que celle de dizaines de CLS. Le troisième tenait au partenariat entre les transporteurs et les services de l'État, que les contrats départementaux avaient renforcé et institutionnalisé.

Les actions réalisées

Les CDST préconisent, sur une base partenariale, des axes d'actions communs à l'ensemble des départements, tels que l'organisation des partenariats institutionnels, le renforcement de la présence humaine, une formation adaptée du personnel à la gestion des risques, des actions d'information et de médiation sur des publics ciblés, une accélération du traitement judiciaire, le développement de mesures judiciaires alternatives et l'aide aux victimes.

Le conseil régional d'Île-de-France (CRIF) et le syndicat des transports franciliens (STIF) ont financé certaines actions, notamment des équipements techniques de sécurisation (voir encadré ci-contre) sur tout le territoire régional. Aujourd'hui, les CDST sont variablement actifs selon les départements. Dans les Yvelines, les Hauts-de-Seine et en Seine-et-Marne⁽¹⁾, ils sont en sommeil.

Au 31 décembre 2005, le CDST de la Seine-Saint-Denis, considéré comme le plus dynamique, avait réalisé 46 actions sur 53 prévues. Deux ans après la contractualisation, les partenaires ont signé un avenant intégrant de nouvelles orientations, après traitement des données recueillies. Le CDST de l'Essonne a défini comme axe prioritaire la mise en place d'un schéma directeur de prévention, de dissuasion et de sécurité des transports, qui devait «respecter les décisions, les politiques et les stratégies de chaque partenaire». Les actions ont porté sur la mise en place d'un observatoire de la sécurité dans les transports collectifs et l'affectation de 150 agents de médiation et de sécurisation sur les sites les plus «sensibles». La disparition progressive du dispositif «nouveaux

(1) Le CDST de la Seine-et-Marne présentait la particularité d'avoir associé une association d'usagers, le groupement des usagers de transport (GUT), une première en Île-de-France.

**Les contrats départementaux
de sécurité dans les transports
en commun d'Île-de-France**

Bilan des actions et retours d'expériences



crédit photo : Jason Cartwright

- une présence humaine similairement formée et professionnalisée, préventive sur les réseaux de transport ;
- une nécessaire articulation avec les dispositifs départementaux (tels que les CDSPD) et locaux (CLS ou CLSPD).

Sur ce dernier point, des efforts sont à mener. En termes de liens avec le plan de déplacement urbain (PDU), hormis le département de la Seine-Saint-Denis, qui veille au suivi des exigences et des enjeux fixés sur les lignes d'autobus ciblées, les autres départements n'ont fourni aucune information. Pour rappel, les indicateurs d'évaluation de la conformité des actions aux exigences du PDU concernant la satisfaction des usagers (aspects de régularité, temps de parcours, fréquence, conditions d'attente et confort dans les véhicules), l'évolution de la fréquentation, l'évolution de la productivité et le bilan des investissements engagés. Dans les contrats qui lient le STIF à la RATP et à la SNCF, un mécanisme financier incitatif encourage leur prise en considération.

**Recommandations
pour la sécurisation
des transports collectifs
franciliens**

Aujourd'hui, en Île-de-France, seules la Seine-Saint-Denis, l'Essonne et le Val-d'Oise suivent les orientations prévues dans le cadre des CDST.

L'analyse a mis en exergue la nécessité d'une cohérence partenariale fonctionnelle, dynamisée par une volonté politique affirmée et le plein engagement des élus locaux. Ces derniers doivent être régulièrement et systématiquement informés des décisions départementales. Le lien avec les structures locales participe à l'évaluation de la pertinence des actions mises en place et joue un rôle fédérateur face à la diversité des acteurs impliqués. La régularité des analyses, grâce à une information partagée, doit permettre de réorienter ou d'ajuster les opérations de sécurisation des espaces transport, en cas de besoin constaté.

Pour ce faire, les comités de suivi et d'évaluation doivent disposer d'outils performants, en mesure de fournir une connaissance précise des actes de délinquance localisés sur les lignes de transports collectifs desservant un quartier, une commune, un département ou la région Île-de-France. Le défaut

La présence humaine dans les transports collectifs

Au titre de la prévention, les médiateurs ont eu un impact positif sur la sécurisation des espaces publics et des transports collectifs. Avec l'arrêt du dispositif des emplois jeunes, subventionné par l'État, ces postes sont directement menacés. Leur disparition graduelle risque d'engendrer une désagrégation de la coordination stratégique et partenariale développée dans le cadre de certains CDST au moment où le STIF cherche à favoriser la complémentarité des fonctions de médiateurs, contrôleurs et conducteurs pour lutter contre les nuisances et la fraude. La pérennisation de la présence humaine dans les transports collectifs, surtout routiers, est essentielle, notamment dans les départements de la grande couronne, alors que certains quartiers périurbains enregistrent une augmentation de la violence et ne sont ni classés en zone urbaine sensible ni inscrits dans les contrats de ville 2000-2006.

Les contrats départementaux de sécurité dans les transports en commun d'Île-de-France

Bilan des actions et retours d'expériences

de cohérence des différentes nomenclatures départementales des actes délictueux constitue un frein non négligeable. À travers le STIF, le conseil régional pourrait y suppléer en organisant leur mise en cohérence tout en prenant compte des travaux de l'Observatoire national de la délinquance (OND) sur l'harmonisation des nomenclatures (groupe de travail transport). Une grille commune et des outils d'évaluation périodique communs, centralisés à l'échelle régionale, permettrait de collecter une information suffisamment précise et homogène pour analyser pertinemment l'impact des actions menées.

Ces mesures doivent s'accompagner d'une présence humaine préventive suffisamment nombreuse et bien formée pour faire face aux nouvelles formes de délinquance constatées sur les réseaux franciliens et répondre aux besoins des voyageurs. Un système de financement partagé pourrait permettre aux partenaires de créer ces nouveaux emplois,

venant compenser la disparition progressive des «emplois-jeunes».

L'échelon départemental⁽²⁾ apparaît pertinent pour garantir la continuité territoriale des actions menées dans le cadre des CLS. Le suivi des actions et les bonnes pratiques – par ligne et type de transports – doivent faire l'objet d'un ancrage consolidé que pourraient constituer les CDST si les orientations préconisées étaient observées par les acteurs.

Ces éléments sont un préalable à considérer dans la perspective d'un renforcement réel et ressenti de la sécurisation des espaces de transports franciliens, pour une meilleure qualité de la mobilité, une attractivité régionale renforcée et une vie quotidienne facilitée pour les usagers.

(2) Il peut éventuellement prendre la forme d'un volet transport au sein du conseil départemental de sécurité et de prévention de la délinquance.

Pour en savoir plus :

- **Mariotte S.**, *Les contrats départementaux de sécurité dans les transports en commun d'Île-de-France – Bilan des actions et retours d'expériences*, Iaurif, juin 2006.
- **Mariotte S.**, «*La vidéosurveillance dans la sécurisation des transports collectifs franciliens*», Note rapide, n° 366, novembre 2004
- **Heurtel H. et Anache M. (dir.)**, «*Victimation et insécurité dans les transports en commun et les espaces publics d'Île-de-France*», Note rapide, n° 354, Iaurif, avril 2004.
- **Mariotte S.**, *Les contrats départementaux de sécurité dans les transports en commun d'Île-de-France*, Iaurif, avril 2002.