

Novembre 2012

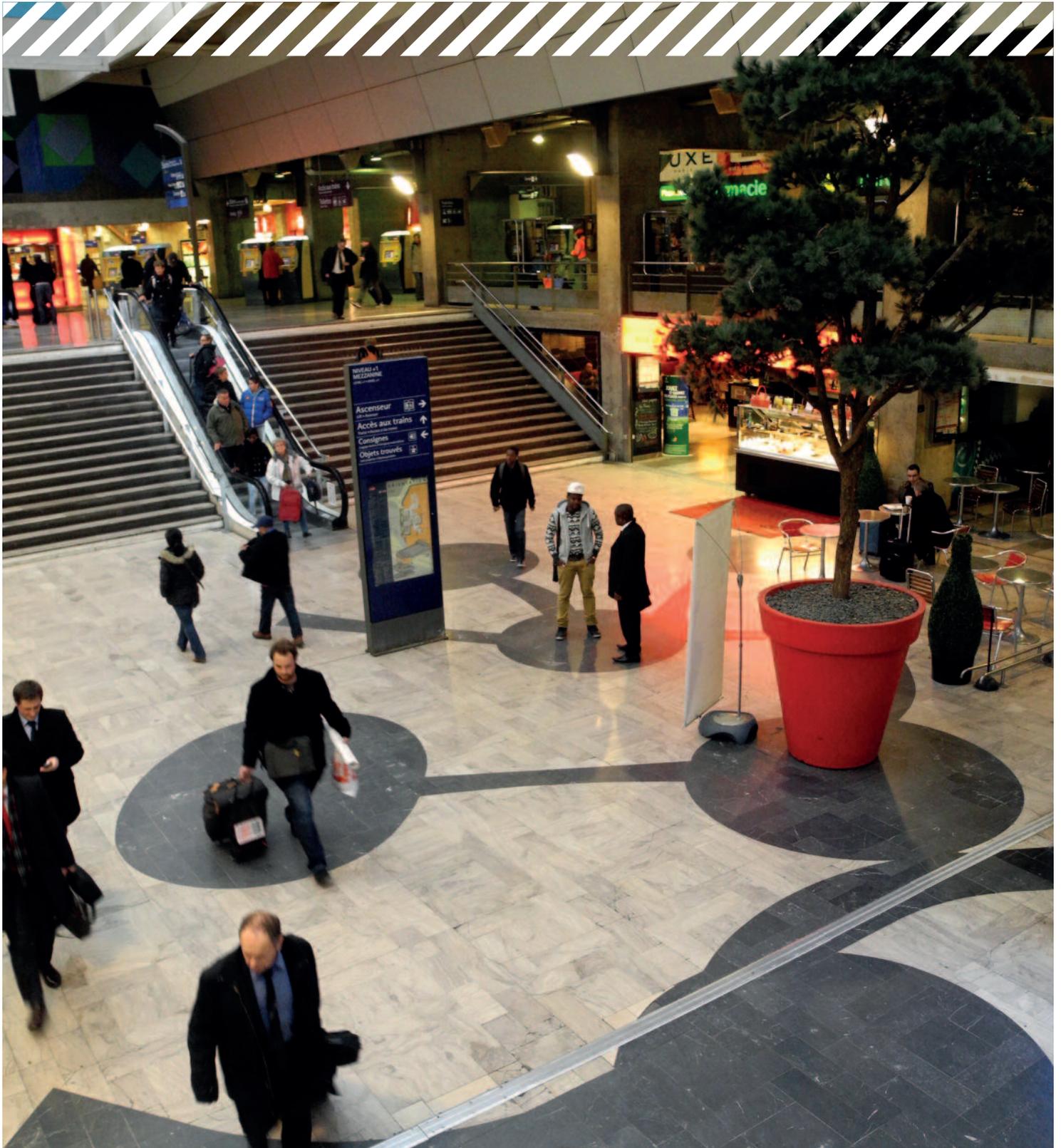
De la conception à la gestion des espaces en gare

La prévention au cœur de la stratégie de sûreté



INSTITUT
D'AMÉNAGEMENT
ET D'URBANISME

ÎLE-DE-FRANCE



De la conception à la gestion des espaces en gare

La prévention au cœur de la stratégie de sûreté

Novembre 2012

IAU Île-de-France

15, rue Falguière 75740 Paris cedex 15
Tél. : +33 (1) 77 49 77 49 – Fax : +33 (1) 77 49 76 02
<http://www.iau-idf.fr>

Directeur général : François Dugeny
Directrice de la Mission Études sécurité : Sylvie Scherer
Étude réalisée par Camille Gosselin
Cartographie réalisée par Camille Gosselin

N° d'ordonnement : 20.12.03

Crédit photo de couverture : © SNCF direction de la Sûreté

Sommaire

Introduction	5
Partie 1 - Éléments de diagnostic sur la gare Montparnasse	10
1.1. La gare Montparnasse : contexte général.....	10
1.1.1. Un pôle dense et dynamique	10
La rue du Commandant Mouchotte, le boulevard de Vaugirard et le boulevard Pasteur	11
La place Raoul Dautry	11
1.1.2. L'architecture de la gare	17
Une architecture moderne	17
« Un vrai millefeuille »	17
1.1.3. Les lignes desservies	20
Les trains	20
Les lignes de métro	20
Les lignes de bus.....	21
1.2. La situation de sûreté et de tranquillité en gare Montparnasse	21
1.2.1. L'errance en gare	21
1.2.2. Le pôle Montparnasse la nuit.....	23
1.2.3. « Beaucoup d'actes sans trop de gravité »	24
Partie 2 - la gare, un territoire occupé	26
2.1. Prévention et visibilité : l'humanisation de l'espace	26
2.1.1. Un partage du bon ordre.....	26
La Surveillance Générale	26
La Sous-Direction Régionale de la Police des Transports.....	28
La société de gardiennage	28
Une coproduction de la sûreté.....	29
2.1.2. Entre médiation, sûreté et services.....	30
2.1.3. La maîtrise du territoire : actions de solidarité et gestion des espaces.....	31

Les actions de solidarité	31
La gestion de site	31
2.2. Les usages de la vidéo surveillance	33
2.2.1. La vidéosurveillance en gare Montparnasse.....	33
2.2.2. Un outil de prévention ?.....	34
2.3. L'aménagement comme élément de prévention de l'insécurité.....	35
2.3.1. Un moyen de réaction au problème de sûreté identifié	35
2.3.2. La conception des espaces : facteur de sûreté	38
2.3.3. L'animation, un facteur de prévention ?	40
2.4. L'équilibre entre la prévention et les enjeux économiques	41
2.4.1. Le développement de l'offre commerciale en gare.....	42
2.4.2. La gare, un patrimoine partagé.....	44
Conclusion	46
Références bibliographiques	47
Annexes.....	49

Introduction

Le projet

La direction de la sûreté SNCF, qui avait déjà posé les bases de la réflexion autour des partenariats locaux entre SNCF et acteurs de la prévention de la délinquance, a souhaité aller plus loin au travers d'exemples concrets de prévention situationnelle, pour la nouvelle Convention Nationale Sûreté de novembre 2012. Dans ce cadre, elle a sollicité la Mission Études sécurité de l'Institut d'Aménagement et d'Urbanisme Île-de-France pour mener une étude, sur les enjeux de la prévention situationnelle en gare Montparnasse et son intégration en tant que stratégie urbaine de transport par les différents acteurs et dans les différents environnements qui composent le site.

Retour sur la prévention situationnelle

En France, dans un premier temps, la prévention de la délinquance s'est développée au travers de la prévention sociale, depuis la fin de la seconde guerre mondiale¹. La prévention sociale se définit comme : « les interventions qui visent, indirectement ou directement, à influencer sur la personnalité et les conditions de vie des individus pour éviter la production de comportements déviants et réduire les facteurs sociaux prédisposant à la délinquance² ». À partir du milieu des années 1990, la prévention de la délinquance intègre une nouvelle dimension environnementale, prémisses de la prévention situationnelle. Ainsi, en 1995 la loi d'orientation et de programmation pour la sécurité (dite loi Pasqua), institue pour la première fois le principe d'études de sécurité en amont des projets d'aménagement et de construction « qui, par leur importance, leur localisation ou leurs caractéristiques propres peuvent avoir des incidences sur la protection des personnes et des biens contre les menaces et les agressions »³.

Cette loi est confirmée par la loi d'orientation et de programmation pour la sécurité intérieure de 2002, dont l'article annexe IX précise le champ d'application de la prévention situationnelle :

« La prévention situationnelle qui recouvre l'ensemble des mesures d'urbanisme, d'architecture ou techniques visant à prévenir la commission d'actes délictueux, ou à les rendre moins profitables, a déjà connu une large application pratique dans de nombreux pays européens. Il est, en effet, désormais admis que certains types de réalisations urbaines ou d'activités économiques peuvent se révéler criminogènes et qu'il est possible d'y prévenir ou d'y réduire les sources d'insécurité en agissant sur l'architecture et l'aménagement de l'espace urbain »⁴.

Dans sa conception française, la prévention situationnelle vise à prendre en considération le contexte et l'environnement du crime⁵, à travers des études de sécurité publique, obligatoires pour des projets d'envergures⁶, elle se rattache directement à l'architecture et à l'aménagement. Elle mise ainsi sur un

¹ Jacques Donzelot, *La dissuasion urbaine du crime*, donzelot.org/articles/prevention.pdf

² Délégation interministérielle à la ville, *Politique de la ville et prévention de la délinquance, Recueil d'actions locales*, Paris, Editions de la DIV, Coll. Repères, 2004, p. 62.

³ Loi n°95-73 du 21 janvier 1995 d'orientation et de programmation relative à la sécurité, Article 11.

⁴ Loi n°2002-1094 du 29 août 2002 d'orientation et de programmation pour la sécurité intérieure, Article annexe, IX.

⁵ Sous le vocable de crime, on entend, tout comportement désigné comme déviant et non seulement les infractions plus lourdement punies. Cf. Philippe Robert, *L'insécurité en France*, La découverte, 2002.

⁶ Les projets soumis à une Étude de Sécurité Publique sont obligatoires dans les agglomérations de plus de 100 000 habitants pour la construction ou l'extension d'un établissement recevant du public qui accueille plus de 700 personnes, pour les constructions de plus de 70 000 m² et pour les zones d'aménagement de plus de 70 000 m². En dehors de ces agglomérations, une étude de sûreté et sécurité public devra également être réalisée lors de la construction d'un établissement d'enseignement secondaire pouvant accueillir 301 élèves et

ensemble de techniques afin d'influer l'environnement et préconise également le déploiement de la vidéosurveillance comme moyen de prévention des risques, et de sécurisation des espaces⁷.

La prévention situationnelle se voit ériger en politique publique de prévention et de lutte contre le crime par Ronald Clarke en 1980 en Grande-Bretagne. Partant du principe que le délit résulte autant de la motivation de son auteur que d'une occasion. Cette occasion étant la résultante de « trois composantes de base que sont un délinquant « probable », une cible « appropriée », et l'absence de « dissuasion suffisante »⁸. Son développement s'appuie également sur la théorie du « choix rationnel ». De ce point de vue, le délinquant fait le calcul de ce que pourrait lui coûter son passage à l'acte, en identifiant l'effort, les risques encourus et les bénéfices opérés. Cette théorie met ainsi de côté l'impulsivité de l'action et opte pour un acteur à la démarche calculée et rationnelle.

Dans la tradition anglo-saxonne, la prévention situationnelle cherche à réduire voire à supprimer les occasions de commettre un délit. A cet effet, R. Clarke propose une série de techniques, visant à répondre aux trois objectifs que la prévention situationnelle s'est fixée : « augmenter l'effort requis par le délit, augmenter les risques que doit prendre le délinquant, et réduire la gratification »⁹. Ces techniques recouvrent différents répertoires d'actions au sein desquelles figurent des dispositifs humains (surveillance naturelle, formelle des lieux), techniques (protection des cibles) et environnementaux (emplacement, éclairage...). (cf. *Les douze techniques de la prévention situationnelle*).

La prévention situationnelle interpelle donc l'aménagement et l'architecture comme conditions d'occurrence au développement des actes de délinquance et de déviance. Elle repose sur des approches et des théories nord-américaines visant à réduire les potentialités de passage à l'acte, par le biais de principes architecturaux et urbanistiques déclinés sous forme de règles et à consonance parfois sécuritaires.

Initialement, la relation entre l'aménagement et la sécurité émerge aux Etats-Unis, notamment par la dépréciation de l'espace public perçu comme un lieu à hauts risques et désigné comme source des problèmes de sécurité que rencontrent les villes américaines¹⁰. Au début du 20^{ème} siècle, les chercheurs de L'École de Chicago¹¹ émettent déjà l'idée que l'environnement urbain influe les comportements des usagers¹². La journaliste Jane Jacobs en 1961, dans son ouvrage *The Death and Life of the American City*, formalise une relation étroite entre la sûreté et certains principes de planifications et d'aménagements modernes. Elle plaide pour une mixité des usages et des fonctions,

plus, pour la construction ou l'extension d'une gare pouvant accueillir 701 personnes et plus. (Cf. Code de l'urbanisme, article R11-48).

⁷ Comité interministériel de prévention de la délinquance, *Plan national de prévention de la délinquance et d'aide aux victimes, 2010-2012*.

⁸ Ronald V. Clarke, « Les technologies de la prévention situationnelle », *Les Cahiers de la sécurité intérieure*, n°21, 3^e trimestre 1995, p. 101. Ces trois composantes réunies sont citées par la théorie de « l'activité routinière » développé par Lawrence E. Cohen et Marcus Felson qui tend à expliquer en quoi l'environnement physique et social est créateur d'occasions de délit.

⁹ *Idem*. p.104

¹⁰ Céline Loudier, *La sûreté dans les espaces publics urbains, L'apport des méthodes nord-américaines à la question française et francilienne*, IAURIF – PUCA, Février 2002, p.14.

¹¹ L'École de Chicago est un courant de pensée sociologique américain, apparu au début du XX^{ème} siècle, à l'université de Chicago, ayant fortement contribué à l'étude des villes et de la déviance et qui constitue, encore aujourd'hui, une référence.

¹² Nathalie Lauriac, *Prévention situationnelle, Etats Unis, Canada, Royaume Uni, Une perspective historique et critique*, Ministère de l'Équipement, des Transports, du Logement, du Tourisme et de la Mer, Novembre 2002.

Les douze techniques de la prévention situationnelle

Augmenter l'effort	Augmenter les risques	Réduire les gains
Protection des cibles <ul style="list-style-type: none"> - Verrous pour volants - Cloisons pour sécurité - Dispositif de rejet des fausses pièces - Matériaux contre le vandalisme - Vitre résistantes - Cachets de sûreté 	Contrôle des entrées et sorties <ul style="list-style-type: none"> - Fouilles aux frontières - Contrôle des bagages aux rayons X - Portes automatiques : fonctionnement par tickets - Etiquettes magnétiques de bibliothèques 	Elimination des cibles <ul style="list-style-type: none"> - Autoradios portatifs - Réduction des montants d'argent liquide pouvant être volés - Suppression des parcmètres à pièces
Accès plus difficile <ul style="list-style-type: none"> - Portes verrouillées - Cours clôturées - Parkings clôturés - Interphones d'entrées - Badges d'identité - Numéros d'identité et codes personnels 	Surveillance formelle <ul style="list-style-type: none"> - Patrouilles de police - Gardes de sécurité - Lignes confidentielles pour indicateurs - Alarmes antivols 	Identification des biens <ul style="list-style-type: none"> - Tatouage du bétail - Marquage des biens - Marquage des pièces de voiture - Permis pour véhicules - Numéro d'identification pour chaque autoradio
Orientation du public <ul style="list-style-type: none"> - Emplacement des arrêts de bus - Crachoirs - Emplacement des cafés - Fermeture de rues - Panneaux pour graffitis - Boîtes à ordures 	Surveillance par les employés <ul style="list-style-type: none"> - Contrôleurs de bus - Systèmes - Gardiens de parcs - Concierges - Emplacement des téléphones publics 	Réduction des tentations <ul style="list-style-type: none"> - Stationnement des voitures loin de la rue - Nettoyement des graffitis - Réparations rapides - Annuaire téléphoniques sans précision de sexe
Outils du crime moins accessibles <ul style="list-style-type: none"> - Ventes de bombes de peinture - Contrôle des armes à feu - Cartes de crédit avec photo - Verrous de contact pour voitures 	Surveillance naturelle <ul style="list-style-type: none"> - Entretien des haies - Eclairage de l'intérieur des banques - Eclairage des rues - Espaces défendables - <i>Neighbourhood watch*</i> 	Implantation des règles <ul style="list-style-type: none"> - Ediction de règles spéciales pour les parcs - Déclarations aux douanes - Enregistrement dans les hôtels - Politique de prêts pour les bibliothèques

*Programme, initié en 1988, de surveillance des quartiers par les habitants eux-mêmes.

Source : Ronald V. Clarke, « Les technologies de la prévention situationnelle », *Les Cahiers de la sécurité intérieure*, n°21, 3^e trimestre 1995, p.104.

ainsi que pour une co-surveillance et un contrôle social des espaces publics ouverts à tous, fondements d'une vie sociale intense¹³.

Dans les années 1970, les travaux d'Oscar Newman sur l'espace défendable, reprennent ceux de Jane Jacobs en accentuant la mise en cause de l'architecture des grands ensembles, génératrice d'anonymat et de partage des espaces publics et communs par un trop grand nombre, sources de problèmes d'insécurité. Le concept de l'espace défendable formule des principes architecturaux à respecter, s'inscrivant dans une démarche de hiérarchisation des espaces et de contrôle des quartiers par les résidents eux-mêmes (la délimitation de l'espace résidentiel, la surveillance naturelle par les habitants eux-mêmes, le refus des caractères dépréciateurs, des emplacements sûrs).¹⁴

Conjointement, les expérimentations de la Crime Prevention Trough Environmental Design (CPTED) débutent dès les années 1970-80 et connaissent un regain d'intérêt dans les années 1990, notamment par le biais d'un ouvrage de Timothy Crowe¹⁵. Elles reprennent ainsi une hypothèse déjà avancée selon laquelle : « un aménagement approprié et un usage effectif de l'environnement urbain peuvent mener à la réduction du sentiment d'insécurité et des faits de délinquance, et à une amélioration de la qualité de vie ¹⁶ ». Il n'existe pas de définition fédératrice de cette approche, cependant deux dimensions se détachent :

- la forme urbaine peut aider à réduire la délinquance en faisant disparaître les conditions physiques d'opportunité du délit.
- la forme urbaine peut influencer les comportements et la perception des usagers, ainsi que générer un sentiment de territorialité voire une cohésion sociale autour d'un espace.

La prévention situationnelle se voit donc définie selon des acceptions plus ou moins larges. Elle cherche à agir sur le passage à l'acte, sans considérer les caractéristiques du délinquant, mais en interrogeant les facteurs environnementaux et spatiaux visant à réduire les opportunités du délit. La prévention situationnelle, n'est pas à dissocier entièrement d'autres types d'intervention, telle que la prévention sociale, agissant par le développement social sur les causes profondes de la criminalité et de la délinquance. Elles peuvent être déployées conjointement, dans une logique de complémentarité des actions.

Parti pris méthodologique

Cette étude s'appuie sur une douzaine d'entretiens menés avec les différents responsables des questions de sûreté et de gestion de site pour la gare Montparnasse à la SNCF et ses filiales (Effia et Kéolis). Un entretien a également eu lieu avec une unité sécurité des réseaux de la RATP.

¹³ Jane Jacobs, *Déclin et survie des grandes villes américaines*, euphalinos, 2012.

¹⁴ Céline Loudier, *La sûreté dans les espaces publics urbains, L'apport des méthodes nord-américaines à la question française et francilienne*, IAURIF – PUCA, Février 2002, p.23.

¹⁵ Timothy Crowe, *Crime Prevention Trough Environmental Design*, Stoneham, MA : Butterworth-Heinemann, 1991.

¹⁶ Céline Loudier, *La sûreté dans les espaces publics urbains, L'apport des méthodes nord-américaines à la question française et francilienne*, IAURIF – PUCA, Février 2002, p. 23.

Objectifs de la démarche

- Proposer une approche de la prévention situationnelle, afin d'identifier les enjeux pour la SNCF et permettre leur prise en compte en amont de la conception des projets d'aménagement futurs en gare.
- Identifier les enjeux de sûreté / tranquillité en gare Montparnasse en prenant en compte la spécificité du site.
- Identifier les actions de prévention mises en place par les acteurs des questions de sûreté ou de gestion des espaces, qui proposent des solutions urbaines et technologiques qui n'ont pas pour seul objectif de réduire la délinquance.

Précisions sémantiques : usages des mots « sécurité » et « sûreté »

À la SNCF, la distinction entre sécurité et sûreté est forte.

- La sûreté désigne l'ensemble des moyens et organisations relatifs à la lutte contre les actes de malveillance et les faits de délinquance. Ces actes et faits comprennent les actes d'incivilité, jusqu'aux actes de terrorisme.
- La sécurité se rapporte à l'ensemble des moyens mis en œuvre pour prévenir les accidents liés à l'exploitation ferroviaire. Elle revêt donc une acception plus technique.

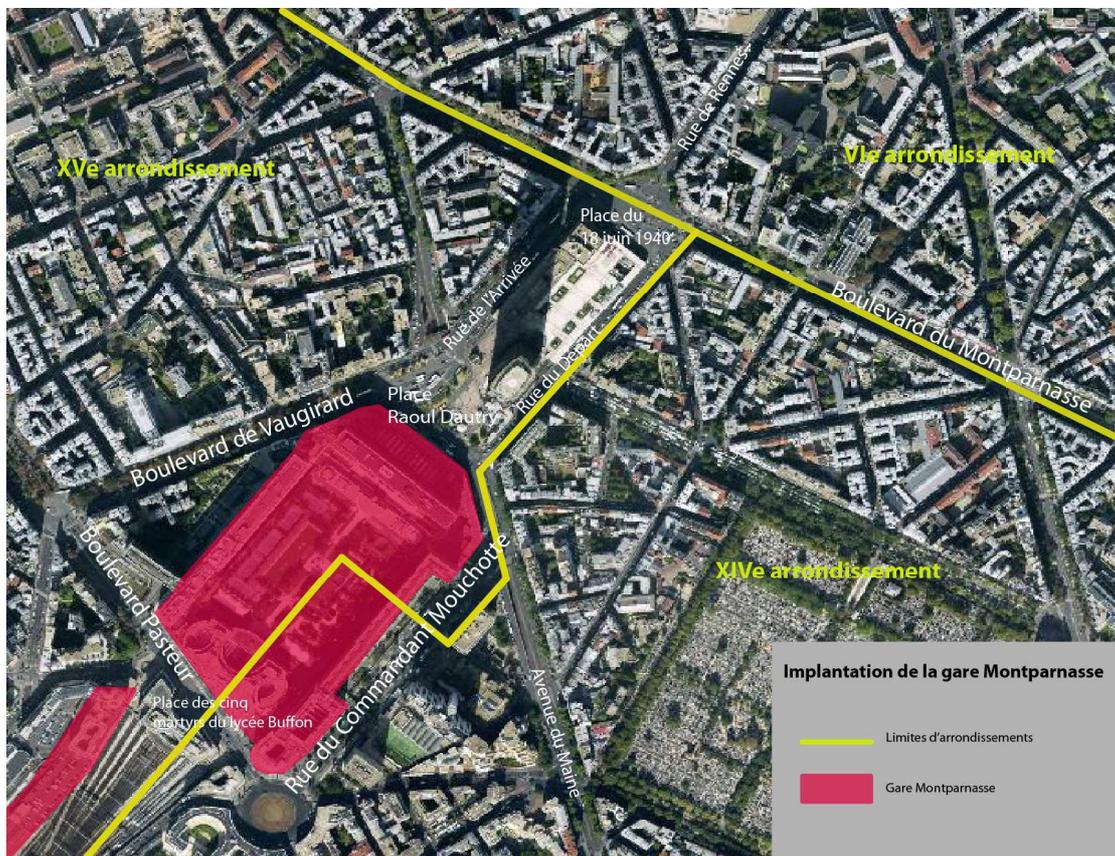
Le vocable en vigueur à la SNCF, a été adopté au sein de ce document.

Partie 1 - Éléments de diagnostic sur la gare Montparnasse

1.1. La gare Montparnasse : contexte général

Identifier les enjeux de la prévention situationnelle en gare Montparnasse implique de s'intéresser à son implantation au sein de son quartier, d'appréhender les caractéristiques de son environnement et les paramètres extérieurs qui peuvent avoir une incidence sur l'exploitation du bâtiment.

1.1.1. Un pôle dense et dynamique



La gare Montparnasse se situe « à cheval » sur deux arrondissements parisiens : le 14^{ème} à l'Est et 15^{ème} à l'Ouest. Plus au Nord, le boulevard Montparnasse délimite le 6^{ème} arrondissement comprenant la rue de Rennes et la place du 18 juin 1940.

Le quartier¹⁷ de la gare Montparnasse est un pôle majeur du Sud parisien, qui regroupe toutes les activités propices à une dynamique urbaine : emplois, commerces, sièges sociaux de grandes entreprises, tourisme, loisirs, culture... La mixité fonctionnelle du quartier est un atout majeur et en fait un des pôles les plus denses et dynamiques de Paris¹⁸.

Le quartier ne sera pas abordé dans son ensemble, mais il convient de considérer le traitement de l'espace public et notamment certains dysfonctionnements apparaissant à proximité de la gare Montparnasse. Son périmètre est délimité par trois axes majeurs : la rue du Commandant Mouchotte, le boulevard de Vaugirard et le boulevard Pasteur.

La rue du Commandant Mouchotte, le boulevard de Vaugirard et le boulevard Pasteur

La rue du Commandant Mouchotte, d'aspect minéral, est essentiellement composée d'entrées de parkings (4 entrées et sorties de parkings), dont une est rattachée à la gare (parkings Catalogne : 156 places, appartenant à la filiale de la SNCF, Effia). Le reste de la rue est jalonnée d'habitations et de bureaux, ainsi que de deux hôtels de luxe. Elle accueille également les arrêts des cars d'Air France, proposant des navettes entre les aéroports Roissy - Charles de Gaulle et Orly (filiale SNCF, Kéolis).

Le boulevard Vaugirard est constitué d'un large trottoir côté gare et d'un terre-plein central rongé par le stationnement des deux roues. Au niveau de la place Raoul Dautry, la gare routière, dans la continuité du boulevard Vaugirard, propose cinq arrêts de bus et se transforme la nuit en pôle Noctilien, avec l'arrêt de huit lignes.

Le boulevard Pasteur et la place des Cinq Martyrs du Lycée Buffon sont également d'aspect minéral. Ils annoncent la présence du jardin de l'Atlantique situé au-dessus de la gare et propose un arrêt de bus. Il n'est pas évident de pratiquer le boulevard Pasteur pour les piétons, une large place étant accordée à la voiture, avec notamment l'entrée et la sortie du parking Pasteur rattaché à la gare (750 places), l'entrée et la sortie du parking Catalogne, ainsi que l'entrée de la dépose minute (55 places), donnant accès au hall Pasteur de la gare.

Carrefour des réseaux de transports en commun, la gare Montparnasse est également un nœud de déplacement routier, par le nombre de parkings situés à proximité¹⁹ et par la très bonne desserte routière que représentent ces trois axes majeurs, ainsi que l'avenue du Maine passant sous la gare.

La place Raoul Dautry

La place Raoul Dautry qui constitue le parvis de la gare Montparnasse, figure comme un espace en restructuration permanente, occupé temporairement par certaines animations foraines et par des marchés. Au lieu de présenter et de valoriser l'entrée de la gare et de mettre en évidence la porte Océane, elle fonctionne plutôt comme une impasse²⁰. L'animation de la place est importante, entre les flux générés par la gare et le métro, la proximité de la tour Montparnasse et parfois certaines manifestations (marchés, manège, vente de restauration rapide, mouvements de grève). Elle crée une

¹⁷ Pour les délimitations du quartier, nous pouvons nous reporter au travail de l'Atelier Parisien d'Urbanisme : *Montparnasse, Analyse et diagnostic du quartier de la gare Montparnasse*, APUR, Paris, Octobre 2005, ainsi que *Les quartiers des gares parisiennes, volet Montparnasse-Gaîté*, APUR, Paris, Mars 2011, p.3. Le quartier Montparnasse : « [...] concerne : le sud du 6^e arrondissement en haut de la rue de Rennes, entre la rue du Cherche-Midi et le boulevard Raspail, au nord-ouest du 14^e arrondissement, entre les rues Delambre et de la Gaîté et la gare et au nord-est du 15^e arrondissement entre la gare et la rue Falguière. Il englobe les trois pôles de la gare Montparnasse ainsi que les ensembles immobiliers Tour Maine Montparnasse et Gaîté-Vandamme-Nord qui sont l'objet d'études de rénovation ».

¹⁸ *Idem*.

¹⁹ Cf. Carte Annexe 3.

²⁰ APUR, *Montparnasse, Analyse et diagnostic du quartier de la gare Montparnasse*, Op.cit., p.72.

impression d'encombrement, où des flux s'entrecroisent parfois difficilement sur des cheminements restreints et entre les files d'attentes des différents stands.

Les espaces verts sur le parvis prennent la forme de petites pelouses, dont une, selon nos interlocuteurs, a été replantée pour éviter la fixation de sans domicile fixe (SDF). Les autres pelouses servent d'espaces d'attente à des usagers de la gare, qui prennent possession des rebords pour s'asseoir. Les arbres devant l'entrée principale, Porte Océane, présentent un potentiel intéressant pour l'embellissement de cette place. Ils ne sont malheureusement pas mis en valeur et sont souvent encerclés par du stationnement de véhicules.



C. Gosselin / IAU îdF



C. Gosselin / IAU îdF



C. Gosselin / IAU îdF



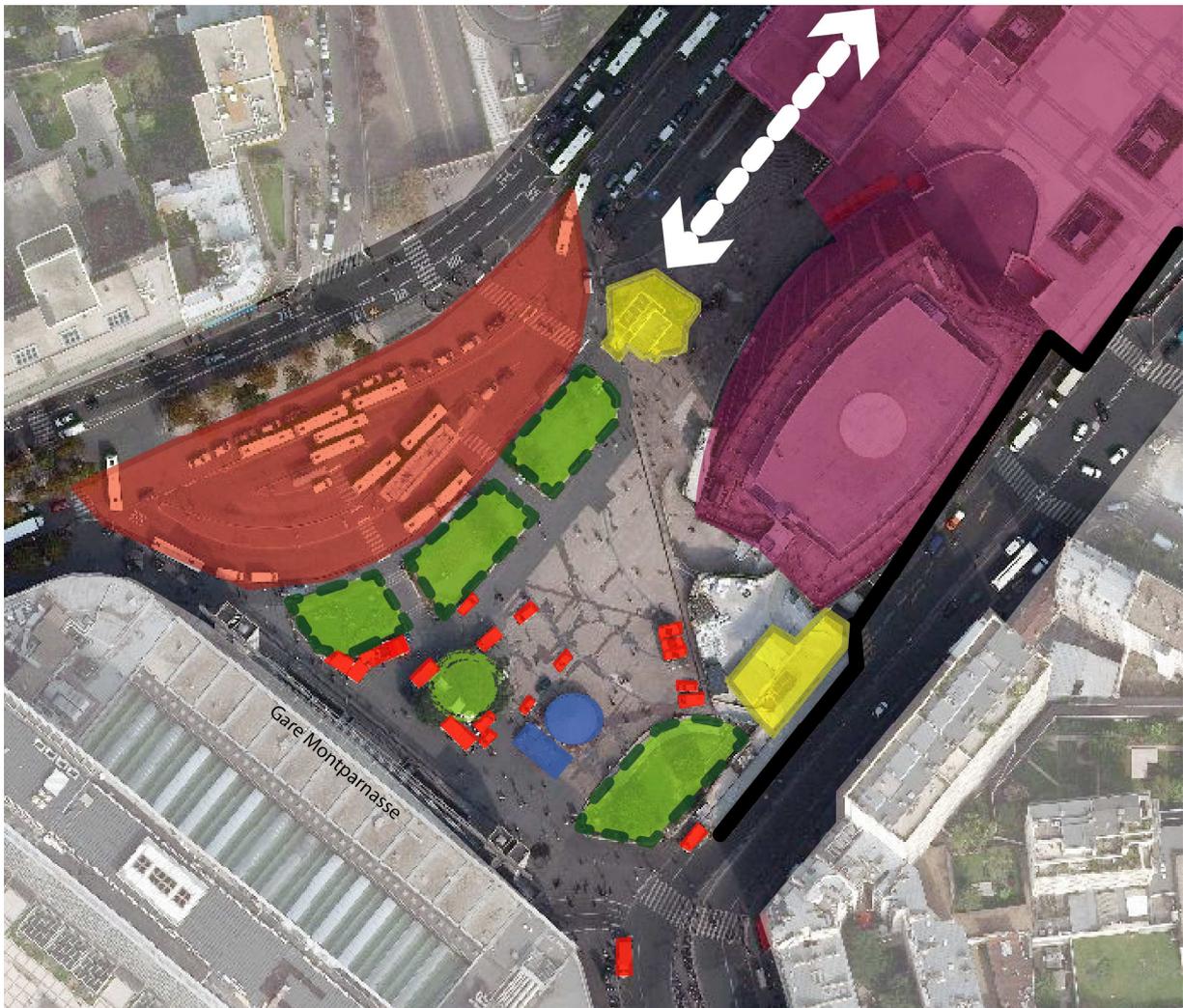
C. Gosselin / IAU îdF

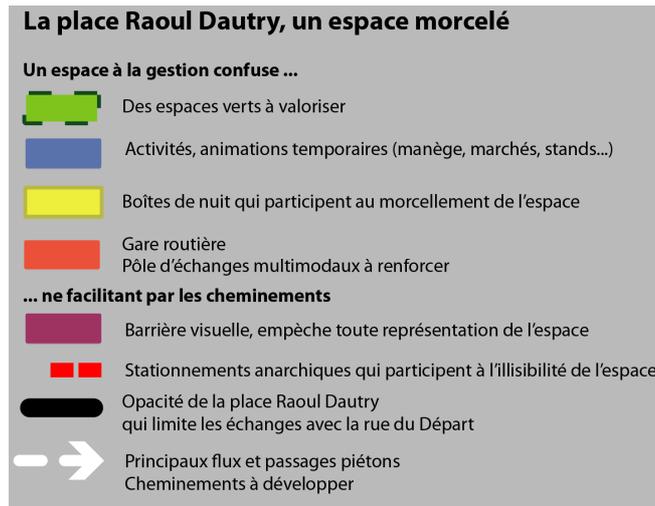


C. Gosselin / IAU îdF

L'usure du revêtement du sol de la place Raoul Dautry ne facilite pas la lisibilité des cheminements, qui n'apparaissent pas comme clairement identifiés depuis la gare. Face à la porte Océane, les deux boîtes de nuit, ainsi que l'imposante tour Montparnasse et son centre commercial, fonctionnent comme une barrière visuelle. L'îlot empêche l'identification de la rue de Rennes ou de la place du 18 juin 1940, centres de commerces, loisirs et attractions touristiques. La place est refermée sur elle-même et n'entretient aucun échange avec la rue du Départ, les flux venant principalement du côté du boulevard de Vaugirard.

A cela s'ajoutent un stationnement anarchique, qui accentue la confusion des cheminements et gêne les flux piétons. La présence des bus et des taxis sur l'espace de la gare routière empêche toute visibilité. L'effet créé par la place Raoul Dautry est celui d'un espace morcelé, où il est difficile de s'orienter et de décrire l'environnement dans lequel on se situe. La gestion des flux émanant de la gare et du métro, ainsi que provenant de la gare routière, n'est pas assurée par cette place.





Ces éléments sont également présents dans les orientations d'aménagement du Plan Local d'Urbanisme (PLU) de la ville de Paris depuis 2006.

Les orientations d'aménagement du secteur Maine – Montparnasse du PLU²¹

Ces orientations d'aménagement sont effectives depuis l'approbation du PLU de la ville de Paris, le 12 juin 2006.

« Le secteur de Montparnasse a fait l'objet il y a une quarantaine d'années d'une vaste rénovation urbaine. Les premières opérations, sur les îlots Vandamme et Maine-Montparnasse, illustrent un urbanisme composé de tours et de barres reposant sur des socles et des dalles qui les isolent du réseau de voirie réservé principalement à la circulation automobile. Dans le cadre de cette rénovation, d'autres opérations ont été mises en œuvre adoptant des plafonds de hauteur nettement inférieurs, mais toujours suivant le même concept de répartition des flux au bénéfice de la circulation automobile et au détriment de la circulation piétonne reportée sur un réseau de passerelles.

Les constructions et les espaces libres présentent de nombreux dysfonctionnements qui nuisent à l'attractivité de ce centre majeur. Par ailleurs les confrontations créées tant au niveau de l'espace public qu'au niveau des volumes bâtis entre ces différentes opérations et le tissu environnant, nuisent aux relations entre ces secteurs, et nécessitent un aménagement de leurs franges afin de recréer des liens. Des premières actions ont été engagées comme la refonte de la façade sur la place Raoul Dautry et la création du Jardin Atlantique. Ces actions doivent être prolongées.

Les objectifs d'aménagements sont les suivants :

- **Restructurer le pôle d'échanges intermodal Maine-Montparnasse-Vaugirard** (trains, métros, bus, taxis, deux-roues motorisés, piétons, vélos) pour en améliorer le fonctionnement.
- **Aménager et organiser des circulations douces** pour notamment faciliter le parcours des vélos, des piétons et des personnes à mobilité réduite sur l'ensemble de l'espace public, et en particulier entre la gare et le haut de la rue de Rennes dans la continuité de son aménagement en espace

²¹ Site internet de la ville de Paris :

http://www.paris.fr/pratique/Portal.lut?page_id=7042&document_type_id=4&document_id=21439&portlet_id=16186&multileveldocument_sheet_id=3292

civilisé et favoriser une meilleure visibilité et accessibilité aux équipements publics (piscine, salle de sport).

- **Réduire la circulation automobile dans le secteur et réorganiser et clarifier la desserte routière** (collective et individuelles) des trois gares (Montparnasse 1 et 2, Vaugirard). Afin d'améliorer la desserte de l'entrée principale par les transports en commun de surface, de mieux l'intégrer à son environnement et de permettre une liaison pacifiée entre les quartiers situés de part et d'autre de l'avenue du Maine, la suppression de la trémie sera étudiée. Un circuit adapté à la dispersion des trois accès ferroviaires, assorti d'une signalétique spécifique sera mis en place afin de limiter le report de ce trafic dans les quartiers d'habitation riverains. Compte tenu de la forte offre de stationnement dans le secteur et d'une offre importante de transport en commun, la réalisation de nouvelles places de stationnement en infrastructure n'est pas souhaitée.

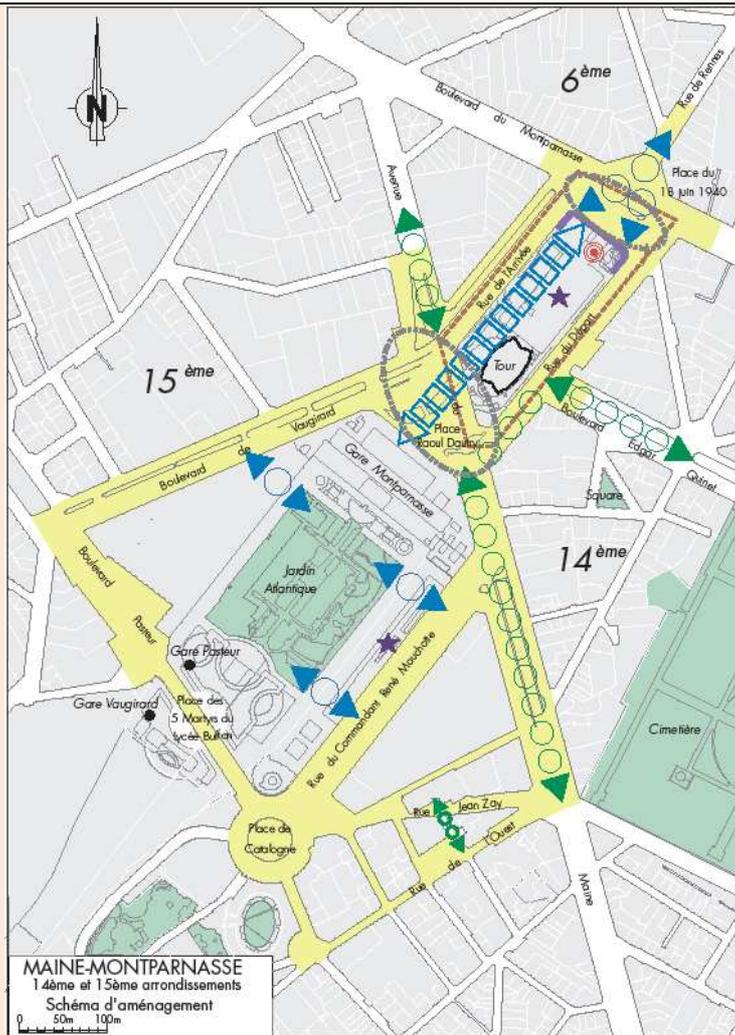
- **Recalibrer les rues du Départ et de l'Arrivée** au profit d'un élargissement des trottoirs situés de part et d'autre du centre commercial permettant une circulation piétonne à l'air libre, un rapport plus direct avec la rue et une végétalisation de ces espaces. Les entrées des commerces situés en RDC seront ramenées à l'alignement en limitant dans la mesure du possible l'emprise des rampes.

- **Renforcer la lecture de la Gare Montparnasse** depuis la place Raoul Dautry afin d'en faciliter l'accès. L'entrée principale de la tour sera également affirmée en limitant les activités dérivées et l'impact des différents édicules permettant l'accès à des locaux très secondaires. Les différentes contraintes techniques seront intégrées dans une trame végétale de qualité qui affirmera une liaison piétonne claire entre la gare et le centre commercial et qui permettra par ailleurs une ouverture visuelle sur l'avenue du Maine.

- **Restructurer le centre commercial** en favorisant une meilleure exploitation des zones en sous-sol et en réintégrant l'espace dalle actuellement peu utilisé et source de difficultés. Des constructions basses sur dalle, pourront en partie border cet espace et le rendre plus accueillant. Le gabarit enveloppe des nouvelles constructions devra s'inspirer de celui des immeubles les plus proches situés en vis à vis le long de la rue de Départ, le plafond des hauteurs étant en toute hypothèse limité à 25 m.

- **Requalifier les espaces publics notamment ceux entourant la gare, soit les boulevards de Vaugirard et de Pasteur, la place de Catalogne et la rue du Commandant Mouchotte**, avec l'objectif pour cette rue de dynamiser son activité commerciale notamment le long de la gare, par la création de locaux commerciaux à rez-de-chaussée sur rue.

Afin de permettre la restructuration de l'îlot Maine-Montparnasse et faciliter les divisions foncières, les règles de densité prévues habituellement à l'article 14 du règlement ne s'appliquent pas à l'intérieur du périmètre de dispositions particulières figurant au schéma d'aménagement. Le projet de requalification urbaine, dans le respect des volumétries des immeubles existants sur le pourtour du secteur, conduira, à l'intérieur du périmètre, à un faible pourcentage d'augmentation de la densité globale existante ».



Orientations d'aménagement par quartier ou secteur

Légende des schémas*1

Les localisations et caractéristiques des voies, ouvrages publics et espaces verts :

<p>PROJETES :</p> <ul style="list-style-type: none"> Equipements publics à créer, ou à modifier Espaces verts publics à créer, ou à modifier Voie à créer, ou à modifier Voie piétonne à créer, ou à modifier 	<p>REALISES :</p> <ul style="list-style-type: none">
--	---

Les liens :

- Désenclaver les quartiers
- Aménager des espaces paysagers en faveur des circulations douces
- Créer ou renforcer la continuité urbaine

Le développement de nouvelles infrastructures :

- Tramway : ligne à réaliser
- Pôle d'échange intermodal à créer ou à restructurer
- Station métro/ RER à l'étude

*1 les textes joints aux schémas précisent et complètent les différents postes de la légende

Les actions d'amélioration de l'environnement :

- Requalifier et mettre en valeur les équipements publics existants
- Requalifier et mettre en valeur les espaces publics
- Couvrir le périphérique ou requalifier ses abords
- Réduire les nuisances phoniques
- Améliorer l'aspect paysager des espaces verts et/ou des équipements sportifs
- Mettre en valeur partiellement ou en totalité le bâti intéressant

Les orientations d'aménagement et de renouvellement urbain :

- Développer ou reconstituer le tissu urbain
- Dynamiser l'activité commerciale
- Développer l'activité économique
- Réhabiliter, restructurer ou reconstituer les ensembles de logement

Les périmètres*2 :

- Zone d'aménagement concerté (ZAC) correspondant intégralement à un secteur de dispositions particulières (règles de construction)
- Autres Zones d'Aménagement Concerté (ZAC)
- Autres secteurs de dispositions particulières (règles de construction)
- Secteur en attente d'un projet d'aménagement global (art. L123-2a)

*2 les périmètres réglementaires figurent dans l'atlas général, les périmètres de ZAC dans les annexes graphiques

1.1.2. L'architecture de la gare

Une architecture moderne

La refonte de l'espace intérieur de la gare Montparnasse a lieu en 1990 à l'occasion de l'arrivée du TGV Atlantique. C'est à l'occasion de ces travaux, que l'architecture de verre et de béton, qui caractérise la gare, prend forme. La conception de la façade de verre de la porte Océane permet son identification, tandis que l'intérieur en béton joue sur une juxtaposition de dalles.

Cette réhabilitation intérieure a eu pour objectif de favoriser la gestion des flux, en empêchant le croisement entre les usagers sortant des trains et ceux arrivant pour prendre un train. Il en est de même pour les « recoins » et les espaces sombres au sein de la gare, impacts significatifs dans la gestion de l'espace, mais aussi dans le sentiment d'insécurité²², qui ont été évités lors du remaniement intérieur.

« Un vrai millefeuille »

La gare Montparnasse, se compose de trois zones, au sein desquelles se superposent plusieurs dalles.

Dans un premier temps la **gare Montparnasse 1 – porte Océane**. Cette zone est accessible depuis la place Raoul Dautry. Elle se compose de l'accès porte Océane et du hall Dautry où se trouve quelques commerces et services, ainsi que les guichets Transilien et leur espace de vente. Des escalators permettent de gagner le niveau N-1 et d'accéder au métro (les lignes 6 et 13 directement, tandis qu'un long couloir de 185 m, avec trois tapis mécaniques, desservent les lignes 4 et 12). Les escalators faisant face aux entrées des côtés de la Porte Océane, donnent directement au niveau N+2 où sont présents les différentes voies et quais.

Face à l'entrée de la porte Océane, des escaliers permettent d'accéder au niveau N+1, une mezzanine proposant commerces et services. De chaque côté, elle est reliée par des escaliers au niveau N+2 composé du hall Vasarely, des espaces attente, des commerces et des services, ainsi que la plateforme Maine desservant les différentes voies et quais. Deux accès, donnant chacun sur la rue du Commandant Mouchotte et le boulevard de Vaugirard, permettent d'accéder directement à la plateforme Maine, respectivement du côté des voies 1 et 24.

La seconde zone de la gare Montparnasse, appelée **Montparnasse II Pasteur**, se situe au niveau N+3. Donnant accès à un espace attente (à côté de la grosse horloge) et à différents commerces et services, elle permet d'accéder au sud des quais principaux. Elle est accessible depuis un escalator du côté du quai 24 et depuis la dépose minute pour voitures et taxis. Ce niveau se compose aussi du parking Pasteur, dont l'entrée est située sur le boulevard Pasteur.

Au-dessus du niveau Pasteur, se déploie le jardin de l'Atlantique, sur 3 hectares et demi, entre les halls Maine et Pasteur, accessible depuis l'intérieur de la gare et le boulevard Pasteur ainsi que par deux ascenseurs situés rue de Vaugirard et rue du Commandant Mouchotte.

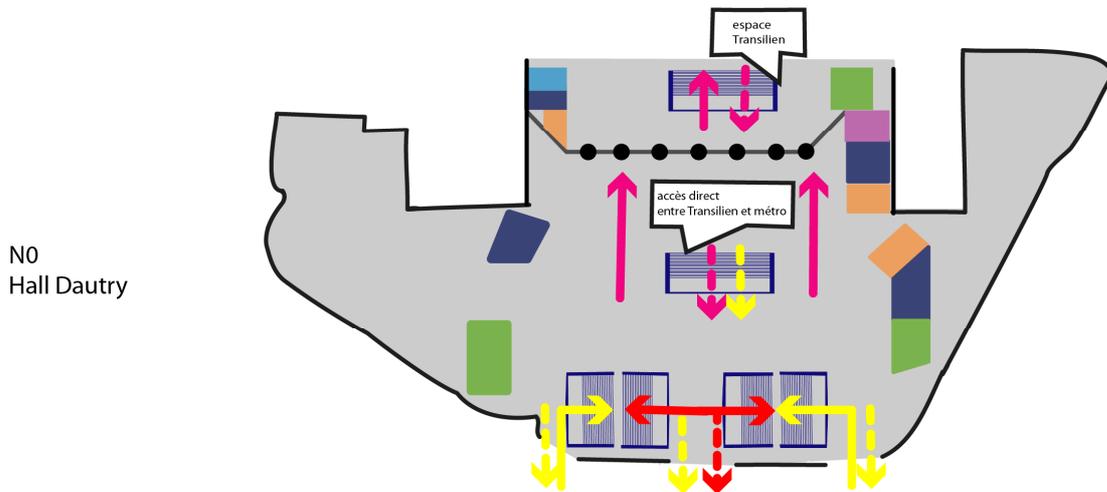
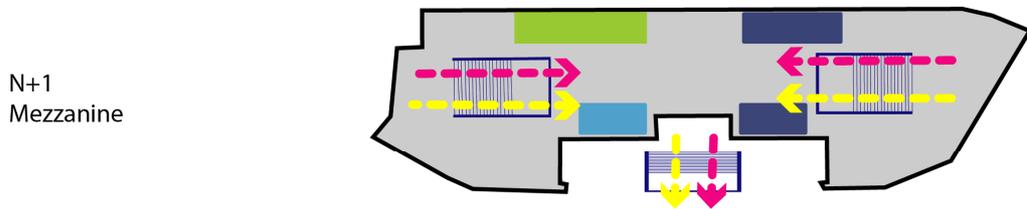
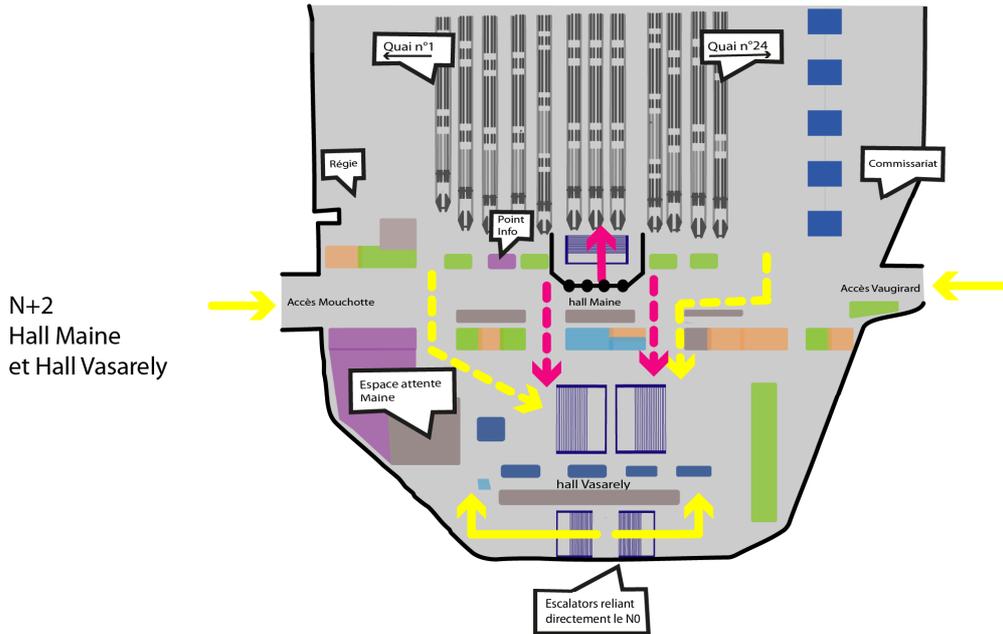
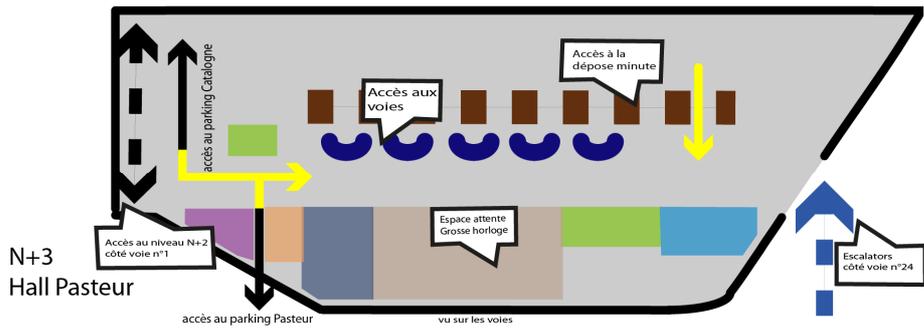
²² F. Fussy, A. Riou, J. Sommacal, M. Fort, W. Rochemaux, B. Sekhraoui, H. Heurtel, « Sécurité dans les transports en commun : des actions pour rassurer », *Note Rapide Société*, n°603, IAU ÎdF, Août 2012 : « Les résultats montrent que le sentiment d'insécurité est plus fort dans les situations où l'individu a l'impression d'être dépendant de l'environnement et de ne pas pouvoir le maîtriser. L'absence de contrôle sur l'environnement procure des sentiments de gêne d'inconfort, de stress, et d'agressivité qui peuvent amener la personne à vouloir éviter cette situation ».

La troisième zone correspond à **la gare Vaugirard**. Cette petite structure située sur le boulevard Pasteur relativement indépendante du reste de la gare, est dédiée aux TER et Corail Intercités de la ligne Paris-Argentan-Granville et compte trois voies. Sa construction en verre rappelle celle de la porte Océane. Elle comprend un parking de 22 places avec un horodateur. On peut également accéder à la gare Vaugirard depuis la gare Montparnasse 1, par un tapis roulant qui longe la voie 24. Avec une seule destination, la gare de Vaugirard n'est pas beaucoup fréquentée.

La notion de « millefeuille » revient régulièrement lors des entretiens avec les responsables de la sûreté et les gestionnaires de site présents en gare Montparnasse. L'architecture du bâtiment est une composante essentielle, dans le maintien de la tranquillité, mais également dans la gestion de l'espace et surtout la gestion des flux des usagers. L'étendue des zones à surveiller et leur étagement, l'éloignement de la gare de Vaugirard, la porosité du bâtiment sont autant d'éléments qui impactent l'exploitation même de la gare.

Les parkings directement accessibles depuis la gare sont nombreux : la dépose-minute dont l'entrée se situe sur le Boulevard Pasteur, le parking Catalogne dont les entrées se situent sur la rue du Commandant Mouchotte et le Boulevard Pasteur, ainsi que le parking Pasteur ouvert depuis le Boulevard Pasteur, sont reliés entre eux. Le parking Océane (253 places), du côté de l'entrée principale porte Océane, n'est pas accessible depuis les autres parkings et semble être également le plus fréquenté. Ces parkings sont ouverts 7j sur 7 et 24h sur 24, sur l'espace public. Des dispositifs de contrôle d'accès sont mis en place (barrières, portes d'accès ouvertes sur présentation du ticket...), cependant une véritable perméabilité entre, l'espace public et les parkings, semble inévitable.





1.1.3. Les lignes desservies

Les trains

Avec plus de 50 millions de voyageurs par an, la gare Montparnasse est la 4^e gare parisienne en termes de fréquentation²³. Elle compte environ 500 trains par jour, avec des destinations nationales, internationales (Irún en Espagne), mais aussi interrégionales (Granville et Argentan depuis la gare de Vaugirard, les TER Centre) et régionales. Les trafics les plus importants correspondent aux liaisons nationales et régionales.

Le TGV Atlantique dessert les régions du Sud-Ouest de la Normandie, la Bretagne, les Pays de la Loire, le Centre, le Poitou-Charentes, l'Aquitaine et les Midi-Pyrénées. Les liaisons TGV sont importantes en gare Montparnasse : environ 220 TGV par jour (au départ et à l'arrivée de Paris-Montparnasse).

Les liaisons régionales correspondent à la ligne N du Transilien qui dessert les branches Paris-Rambouillet, Paris-Dreux et Paris-Mantes la Jolie. Avec une moyenne de 200 Transiliens par jour (soit environ 24,4 millions de voyageurs par an), la gare Montparnasse ne fait pas partie des grandes gares régionales, comme peuvent l'être la gare Saint-Lazare et la gare du Nord avec respectivement 89,5 et 158 millions de voyageurs par an²⁴.

Les lignes desservies jouent un rôle dans la situation de sûreté et de tranquillité de la gare. A l'échelle régionale, le public qui fréquente la gare Montparnasse vient d'une banlieue jugée moins problématique que d'autres, et l'environnement de proximité immédiate est également jugé favorablement.

« On est aussi sur une gare [la gare Montparnasse] qui dessert une banlieue dont les premiers soucis paraissent relativement éloignés. Versailles, Trappes, on est à 15-20 minutes des premières difficultés. Alors que de la gare du Nord par comparaison, on est à 3 km de Saint-Denis et là, les problèmes commencent déjà. » responsable SuGe, SNCF.

L'accessibilité de la gare par la banlieue ne peut donc se faire que par Transilien ou bus (y compris les Noctiliens pour les liaisons nocturnes), la gare Montparnasse étant la seule gare parisienne à ne pas être desservie par un RER.

Les lignes de métro

Quatre lignes de métro se croisent au niveau du pôle Montparnasse. Les stations des lignes 4 et 12 se trouvent sous la place du 18 juin 1940 et sont accessibles depuis la place et le haut de la rue de Rennes.

Les lignes 6 et 13 s'entrecroisent sous la place Bienvenüe et sont accessibles depuis l'intérieur de la gare. La majeure partie des flux entrants et sortants du métro passe par la gare, qui devient une place d'échanges et de liaisons entre transports ferroviaires – métro – flux piéton.

Les lignes 13 et 6 se caractérisent par de fortes affluences notamment les soirs de matchs, chacune desservant respectivement le stade de France et la proximité du Parc des Princes. La ligne 12 connaît également une hausse de fréquentation selon les salons, présentés porte de Versailles. La ligne 4, à partir de Châtelet et en allant vers la porte de Clignancourt au Nord, fait l'objet de nombreuses

²³ Syndicat des transports d'Île-de-France, *La saturation du réseau ferré francilien, Mobilité et Transport en Ile-de-France, Etat des lieux*, www.stif.info/IMG/pdf/6.Satur_rUseau_IDF.pdf

²⁴ *Idem*.

interventions du Groupe de Protection et de Sécurisation des Réseaux (GPSR) de la RATP. Cependant cette ligne ne connaît pas de problème de sûreté sur l'ensemble du réseau couvrant la partie de Sud de Paris, dont la station Montparnasse – Bienvenue.

Les lignes de bus

En journée la gare Montparnasse est desservie par huit lignes de bus (28, 58, 88, 91, 92, 94, 95, 96). Les dessertes se font majoritairement depuis la gare routière située face à la place Raoul Dautry qui accueille les terminus des bus 92, 94, 96 et le passage des bus 91 et 95. Les bus 28 et 58 desservent la gare de l'autre côté de la place Raoul Dautry, sur la rue du Départ. Le boulevard Pasteur accueille l'arrêt des bus 88 et 91. L'ensemble des lignes de bus recouvre un secteur large de la petite couronne du Nord-Ouest parisien, du Sud ainsi que de l'Est et le Nord-Est de Paris, en passant par les nœuds de communication majeurs que sont Châtelet, Gare Saint-Lazare, Bastille, Gare d'Austerlitz²⁵. À proximité de la gare, la place du 18 juin 1940 accueille le passage de 9 lignes de bus, dont deux (82 et 89) ne desservent pas la gare directement mais permettent aux usagers de s'y rendre facilement à pied. Du point de vue de la sûreté, ces lignes de bus ne sont pas désignées comme problématique.

1.2. La situation de sûreté et de tranquillité en gare Montparnasse

Pour l'ensemble des acteurs de terrain, la gare Montparnasse n'apparaît pas comme un espace particulièrement problématique. Trois types de problèmes sont identifiés par les acteurs et désignés comme des éléments de nuisance, influant l'exploitation de la gare :

- Les populations en « errance », impactant la gestion de l'espace et désignées comme conditions d'occurrence au développement de la délinquance et du sentiment d'insécurité des usagers,
- L'activité et les flux nocturnes à proximité de la gare identifiés comme la source d'une délinquance de passage,
- Les incivilités qualifiées de quotidiennes qui impactent les missions et le travail des agents SNCF et, comme le montre le travail de Monique Sassier²⁶, qui participent également au sentiment d'insécurité des usagers comme du personnel SNCF.

1.2.1. L'errance en gare

L'errance est désignée comme un problème commun à l'ensemble des gares en Île-de-France et qui impacte la gestion quotidienne de l'espace.

L'errance en gare est identifiée comme une source potentielle d'insécurité et comme condition d'occurrence favorisant le sentiment d'insécurité des usagers²⁷. L'errance est communément associée

²⁵ Cf. Carte Annexe 1.

²⁶ Monique Sassier, *Lutter contre les incivilités à la SNCF, Une mission « Civilité et tranquillité à la SNCF »*, Juillet 2012, p.17.

²⁷ F. Fussy, A. Riou, J. Sommacal, M. Fort, W. Rochaix, B. Sekhraoui, H. Heurtel, « Sécurité dans les transports en commun : des actions pour rassurer », *Note Rapide Société*, n°603, IAU ÎdF, Août 2012.

à la problématique des sans-abri, des SDF²⁸, mais sous ces noms se cachent des réalités variées et complexes. Ouverte sur l'espace public, la gare est un lieu d'abri, propice aux pratiques de la mendicité. Le statut même de l'espace en gare, soulève un enjeu de taille, notamment face à l'errance.

L'espace de la gare

Il est commun de définir l'espace public comme « [...] la partie du domaine public non bâti, affectée à des usages publics [...] en tant que composé d'espaces ouverts, ou extérieurs, l'espace public s'oppose aux édifices publics. Mais il comporte aussi bien des espaces minéraux (rues, places, boulevards, passages couverts) que des espaces verts (parcs, jardins publics, squares, cimetières ...) ou des espaces plantés (mails, cours...) »²⁹.

La définition de l'espace public fait référence à un espace ouvert, praticable par tous, par l'ensemble des citoyens de tous milieux sociaux, de toutes origines, de tout âge, qui se partagent ainsi cet espace. Renvoyant souvent, à l'image de l'agora grecque³⁰, l'espace public se définit comme un lieu de rencontres, facilitant les échanges et la communication.

Il convient de s'interroger sur l'espace de la gare, à mi-chemin entre l'espace public et l'espace privé. La gare en tant qu'espace ouvert est-elle le prolongement de l'espace public ? Un espace privé en interaction constante avec l'espace public ?

La gare remplit des fonctions de centralité urbaine, cœur d'un pôle multifonctionnel et d'une plateforme multimodale. Elle est également un lieu de passage, de liaison, et par le déploiement de l'offre commerciale et de services un lieu de séjour³¹, ainsi qu'un repère dans la ville.

Cependant, l'accroissement des déplacements quotidiens renforce des pratiques normées de voyage, de consommation, de services et de loisirs. Une véritable porosité existe entre l'espace public et la gare. Cette dernière n'étant ni conçue comme une place publique ni une rue, les comportements passifs de contemplation, d'observation, ne semblent pas trouver de légitimité dans sa pratique.

Ainsi la gare reste, de par son accessibilité, partie intégrante de l'espace public, cependant les pratiques requises doivent correspondre aux usages en service sur cet espace de gestion de droit privé et c'est là, toute la difficulté.

La mendicité se voit interdite en gare dès le décret n°730 du 22 mars 1942, portant sur le règlement d'administration publique, sur la police, la sûreté et l'exploitation des voies ferrées d'intérêt général et d'intérêt local³², mais dans les pratiques des difficultés persistent pour faire appliquer cette réglementation. Les mendiants trouvent dans la gare un lieu de ressources, par les flux continus des usagers, ainsi que par la présence de petits commerces. La gare devient ainsi un lieu rémunérateur, où l'on peut également retrouver certains homologues ainsi que l'anonymat des lieux de passage. Elle

²⁸ Trajectoires (groupe Reflex), *Errance en gare ou comment prendre en compte une présence qui dérange : éléments de diagnostic et propositions*, Octobre 2011.

²⁹ Pierre Melin, François Choay, *Dictionnaire de l'urbanisme et de l'aménagement*, PUF, 2^e édition, 2009.

³⁰ Jacques Lévy, Michel Lussault, *Dictionnaire de la géographie et de l'espace des sociétés*, Belin, 2003.

³¹ Les ateliers de la gare, « La gare : lieu public réinvesti », *Transport public*, n°1120, Janvier 2012, p. 65.

³² Décret n°730 du 22 mars 1942 portant sur le règlement d'administration publique sur la police, la sûreté et l'exploitation des voies ferrées d'intérêt général et d'intérêt local, article 85 : « [...] Il est interdit à toute personne, sauf autorisation spéciale accordée par le Ministre chargé des Transports pour ce qui concerne les trains et par le Préfet dans les autres cas, d'offrir, de mettre en vente ou d'exposer en vue de la vente des objets de toute nature, que ce soit dans les trains, les cours et les bâtiments des gares et des stations et, en général, dans toutes les dépendances du chemin de fer. La mendicité est interdite dans les mêmes lieux ».

devient ainsi le réceptacle de l'errance, en raison des possibilités qui y sont offertes, et par la nature complexe de cet espace ouvert.

Au-delà des problèmes de mendicité et de par la perméabilité du bâtiment, la gare Montparnasse attire les « marginaux » aux profils variés : « caddies-boys³³ », pickpockets, vendeurs de livres³⁴...La police présente en gare Montparnasse identifie également les « gens du voyage » ou « Roms » également désignés par l'acronyme « MENS » (minorités ethniques non sédentarisées), notamment au travers de faits de délinquance juvénile.

L'errance en gare Montparnasse est diverse et regroupe des personnes aux usages « déviants » de l'espace par rapport aux pratiques consenties au sein de la gare. L'errance est aussi souvent rapportée aux problématiques de consommation d'alcool sur l'espace public et à la gestion des individus alcoolisés et parfois accompagnés de chiens plus ou moins surveillés.

1.2.2. Le pôle Montparnasse la nuit

Si la gare Montparnasse ne connaît pas de problématiques de sûreté lourdes en journée, les acteurs de terrain sont unanimes s'agissant du pôle Montparnasse la nuit, fréquemment la cible d'agitations en fin de semaine. La proximité des deux boîtes de nuit donnant directement sur la place Raoul Dautry provoque régulièrement bagarres et conflits, entre les individus sortants, souvent alcoolisés, qui attendent, sur le parvis de la gare, le premier train de banlieue ou l'ouverture du métro.

« Bagarres », « rixes », « effets de bandes » : sile vocabulaire utilisé diffère en fonction des acteurs rencontrés sur le terrain, le pôle Montparnasse ne bénéficie pas que d'une réputation de quartier d'affaires et les sorties et milieux de la nuit sont également très bien représentés³⁵. Des effets de bandes sont également identifiés et auraient pour objectif de « dépouiller » les jeunes alcoolisés, réputés issus de milieux aisés. Cependant, cette délinquance de passage est désignée comme sporadique. En termes de dégradations, la Porte Océane a souffert à quelques reprises de jets de projectiles. Ce type d'incident est cependant irrégulier, mais le public qui fréquente la gare de nuit – voire ses environs – peut être sujet à un sentiment d'insécurité.

La gare Montparnasse se transforme la nuit en pôle Noctilien, tels que le sont également Châtelet, la gare Saint Lazare, la gare de l'Est et la gare de Lyon. Avec 8 lignes de Noctilien (N01, N02, N12, N13, N61, N62, N63, et N145), la gare Montparnasse devient un pôle incontournable dans le trafic de bus de nuit. Ces lignes desservent essentiellement la proche et grande banlieue Sud et Sud-Ouest, ainsi que le Nord et le Nord-Est parisien³⁶.

Le produit Noctilien s'est développé ces dernières années et reste un produit en plein essor. Avec 47 lignes sur l'ensemble du réseau, le service Noctilien est partagé entre la SNCF et la RATP, qui détiennent respectivement 16 et 31 lignes. Sur la gare Montparnasse, seule la ligne 145 appartient à la SNCF, tandis que les autres sont exploitées par la RATP. La différence tient également au produit

³³ On peut également les nommer « porteurs ». Il s'agit d'individus qui proposent leurs services aux voyageurs chargés et pressés, en leur présentant un chariot, afin de porter leurs bagages au sein de la gare, en échange de petites monnaies.

³⁴ Un certain nombre d'individus en gare Montparnasse, procède à de la vente de livres et de journaux, aux différents accès de la gare, sur la voie publique. Pour les acteurs de terrain, ces ventes déprécient l'image de la gare.

³⁵ Atelier Parisien d'Urbanisme, *Montparnasse, Analyse et diagnostic du quartier de la gare Montparnasse*, Octobre 2005, p. 37.

³⁶ Cf. Carte Annexe 2.

lui-même ; si les Noctiliens RATP sont identiques aux bus qui circulent de jour, la SNCF a mis à disposition des cars, proposant un maximum de places assises (à la différence des bus), y compris les services d'un accompagnateur, vigilant au bon déroulement des trajets.

Le trafic Noctilien s'effectue entre 0h30 et 5h30 du matin, une fois que les transports publics ferroviaires ne sont plus exploités. Deux typologies de clients fréquentent ce moyen de transport : les travailleurs de nuit qui l'utilisent en semaine, et les « festifs » qui, à partir du jeudi soir, l'empruntent pour rentrer chez eux après une soirée. D'après les enquêtes de satisfaction client, les améliorations souhaitées par les usagers concernent la fréquence des bus, les itinéraires proposés et le confort au point d'arrêt. La sécurité à bord des cars Noctiliens n'arrive qu'en 7^e position. Pour les responsables des questions de sûreté, l'intérêt est d'agir sur ces éléments et de proposer une offre de qualité, afin de renforcer l'exploitation et la fréquentation du trafic de bus de nuit.

Pour assurer un service d'accueil, d'information et de présence, un point accueil est assuré par des agents de la RATP au cœur de la gare routière accolée à la place Raoul Dautry, le principal objectif étant de rappeler et d'assurer une territorialité. La SNCF, la RATP, ainsi que le service de sécurisation nocturne de la Police des transports travaillent ensemble, afin d'assurer le bon ordre sur les espaces des pôles Noctilien. Sur Montparnasse, des projets comme la sécurisation des départs de l'ensemble des Noctiliens, par la présence d'un agent de sécurité et d'un maître-chien sont à l'étude.

1.2.3. « Beaucoup d'actes sans trop de gravité ³⁷ »

Les incivilités sont le troisième élément désigné comme impactant la situation de sûreté en gare Montparnasse. Certaines interventions de la Surveillance Générale ont lieu suite au « dérapage » d'une incivilité. Les micro-faits incivils³⁸, semblent être quotidiens et affectent l'ensemble du personnel en gare Montparnasse : agents d'accueil, agents de voyage et d'escale, en dernier recours SuGe, elles noircissent le quotidien et le travail de ces agents. Les incivilités regroupent des comportements variés menant parfois au conflit. La SNCF comme la RATP en ont fait leur cheval de bataille, avec des campagnes et une communication importante³⁹. Il est difficile de définir cette notion et de cerner les incivilités : « Les incivilités (sortes d'écarts de conduite pas forcément pénalisables mais faisant partie néanmoins de la sphère d'attraction pénale) sont considérées comme demandant une réponse de la part du pouvoir politique et de l'institution policière [...] Sébastien Roché l'avait définie comme constituée entre autres par « des menaces contre l'ordre établi, transgressant les codes élémentaires de la vie en société, le code des bonnes manières »... en somme, des bruits intempestifs, impolites, actes de vandalismes, agressions verbales, attroupements de jeunes investissant les cages d'escalier [...] »⁴⁰. Pour Monique Sassier, auteure du dossier « Lutter contre les incivilités à la SNCF », il serait plus pertinent « d'utiliser le terme de « comportement antisocial », plutôt qu'incivilité, le rapport au code et à la norme est explicite »⁴¹.

³⁷ Entretien, SuGe, SNCF.

³⁸ Par micro-faits incivils, on entend un ensemble d'attitudes pouvant impacter les usagers et le personnel SNCF en gare, ne relevant pas d'un fait sûreté clairement identifié.

³⁹ Cf. Annexe 4.

⁴⁰ Frédéric Ocqueteau, Jacques Frenais et Pierre Varly, *Ordonner le désordre, Une contribution au débat sur les indicateurs du crime*, La documentation française, Paris, 2002, p.91-92.

⁴¹ Monique Sassier, *Lutter contre les incivilités à la SNCF, Une mission « civilité et tranquillité à la SNCF »*, Juillet 2012, p.8.

Certains comportements identifiés comme incivils au sein de l'espace public, sont pénalisés au sein de la gare et des transports en commun, dès le décret n°730 du 22 mars 1942⁴² interdisant à toute personne : « de voyager dans une voiture sans être muni d'un titre de transport valable », « de monter dans une voiture en surnombre », « de mettre obstacle à la fermeture des portières immédiatement avant le départ », « de souiller et de détériorer le matériel », « de faire usage, dans les voitures, dans les salles d'attente, sur les quais ou dans les dépendances des gares accessibles aux voyageurs et aux usagers d'appareils ou d'instruments sonores »⁴³. À cela s'ajoute, notamment, le décret n°92-478 du 29 mai 1992⁴⁴, interdisant de fumer au sein des espaces collectifs.

Ainsi, en milieu ferroviaire, la pénalisation d'un certain nombre de comportements, réduit considérablement le champ des incivilités pour la SNCF.

En gare Montparnasse, beaucoup d'incivilités sont désignées comme des actes sortant du champ de compétence des agents SNCF, qui ne peuvent verbaliser l'ensemble des attitudes et comportements entravant l'ordre conventionnel (bousculades, irrespect, mépris ...). En ce sens que le non-respect du « savoir-vivre » au sein d'espaces collectifs, échappant au champ contraventionnel, serait le « terreau » de ces incivilités.

En gare Montparnasse, le contrôle des titres de transports est identifié comme une des premières causes pouvant engendrer des incivilités au moment de la demande de vérification du billet. Le voyageur lambda (par lambda, on peut entendre, le voyageur en règle, pour qui l'usage de la gare répond à un besoin de mobilité) est désigné comme potentiellement enclin à causer des incivilités : en se sentant « dérangé » par un contrôle de titres de transports au sein d'un espace attente en gare, ou en s'énervant et insultant des agents parce qu'il a raté son Transilien...

La gare et les transports en commun, au-delà d'être des lieux collectifs, d'échanges et de confrontations, représentent également un service public. En tant que tel, la SNCF a pour mission première d'assurer la ponctualité de ses trains, dans une société où la mobilité prend de plus en plus d'importance dans le quotidien des travailleurs, notamment des Franciliens, l'exigence est grande envers le service que propose l'entreprise. Cette exigence s'exprimera par de l'agressivité, un manque de courtoisie, une impatience, qui surgiront lors d'imprévus (retard de train, contrôle de billets, changement de signalétique) et qui semblent inhérentes à l'activité de transporteur (créatrice de mouvement de foules, de stress, d'incompréhension...). Les incivilités impactent le climat de confiance et la relation clients / entreprise, et participent également à l'augmentation du sentiment d'insécurité dans les transports en commun.

Cependant, l'ampleur du trafic SNCF et l'importante offre de transports (toujours plus rapide et plus loin), le cadencement précis et l'utilisation des technologies, voire l'automatisation de certains services, imposent une normalisation des comportements, ainsi qu'une intolérance à tout écart de conduite⁴⁵.

⁴² Décret n°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.

⁴³ Décret n°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, Article 74.

⁴⁴ Décret n° 92-478 du 29 mai 1992, fixant les conditions d'application de l'interdiction de fumer dans les lieux affectés à un usage collectif et modifiant le code de la santé publique.

⁴⁵ Les ateliers de la gare, « La gare : lieu d'ordre et de discipline », *Transport public*, n°1120, Janvier 2012, p. 60.

Partie 2 - la gare, un territoire occupé

Comment répondre à ce diagnostic ? En gare Montparnasse, si le terme de prévention situationnelle ne parle pas à tous les acteurs de terrain rencontrés, l'ensemble de ces acteurs met pourtant en place des outils et des actions afin de « maîtriser » le territoire.

2.1. Prévention et visibilité : l'humanisation de l'espace

L'un des leviers de la prévention situationnelle correspond à la surveillance des lieux. La visibilité et la présence humaine visent à augmenter les risques encourus par le délinquant lors de son passage à l'acte et à protéger les cibles potentielles. Ce registre d'actions interpelle tout un maillage d'acteurs au sein de la gare Montparnasse.

2.1.1. Un partage du bon ordre

Les acteurs qui gèrent la situation de tranquillité et de sûreté sont nombreux en gare Montparnasse. Ils interviennent selon leurs compétences et prérogatives, leurs périmètres d'intervention et leurs missions spécifiques.

La Surveillance Générale

En matière de sûreté, le premier acteur de la SNCF est la Surveillance Générale (la SuGe) qui gère le volet opérationnel de la sûreté en gare comme dans les trains. 210 agents SuGe travaillent sur le secteur de Paris Rive-Gauche. Ils ont pour principales missions un travail de prévention, de sécurité des personnes et des biens, ainsi que la protection du personnel et du patrimoine.

La police des chemins de fer est une création de la Monarchie de Juillet par la loi du 15 juillet 1845. Cet organe interne n'a cessé de se développer dans sa structure et de par ses missions. Les agents sont assermentés afin de dresser des procès-verbaux lors d'infractions commises à la police des chemins de fer⁴⁶. Comme tout citoyen, ils peuvent interpellé en flagrance les auteurs de délits ou crimes au titre de l'article 73 du code de procédure pénale⁴⁷. Leurs prérogatives répressives se limitent au champ contraventionnel, avec la possibilité de relever l'identité et l'adresse du contrevenant⁴⁸ lors d'une tentative de fraude ou d'infraction. En 2000, les agents des exploitations (SNCF et RATP), se voient bénéficier de l'autorisation du port d'armes de 4^e et 6^e catégories⁴⁹. Port

⁴⁶ Loi du 15 juillet 1845 sur la police des chemins de fer, article 23 : « Les crimes, délits ou contraventions prévus [...] pourront être constatés par des procès-verbaux dressés concurremment par les officiers de police judiciaire, les ingénieurs des ponts et chaussées et des mines, les conducteurs, gardes-mines, agents de surveillance et gardes nommés ou agréés par l'administration et dûment assermentés ».

⁴⁷ Article 73 du code de procédure pénale : « Dans les cas de crime flagrant ou de délit flagrant puni d'une peine d'emprisonnement, toute personne a qualité pour en appréhender l'auteur et le conduire devant l'officier de police judiciaire le plus proche [...] ».

⁴⁸ Loi du 15 juillet 1845, article 23 : « A cette fin, ces personnels sont habilités selon les cas à recueillir ou à relever l'identité et l'adresse du contrevenant ».

⁴⁹ Décret n°2000-1135 du 24 novembre 2000 adaptant les modalités d'application à la SNCF et à la RATP de la loi n°83-629 du 12 juillet 1983, article 2 : « Les agents du service interne de sécurité de la SNCF et de la RATP peuvent être autorisés à porter les armes suivantes : 1^e 4^e catégorie : a) Revolvers chambrés pour le calibre 38 Spécial ; b) Armes de poing chambrées pour le calibre 7,65 mm. 2^e 6^e catégorie : a) Matraques, matraques

de la tenue obligatoire depuis 1983⁵⁰, la SuGe est devenue un organe majeur dans la sûreté, service dû à la clientèle, au même titre que le respect des horaires de départ et d'arrivée des trains. Cette montée en puissance se traduit par une recrudescence des recrutements.

Le développement de la SuGe a également permis la création de cellules et de missions spécifiques, sur le secteur Paris Rive Gauche. On compte une cellule anti-tag composée d'agents SuGe qui mettent en place des moyens de référencement ainsi que des actions de lutte contre la prolifération des tags. Une cellule vol-tire, composée de spécialistes travaillant en civil⁵¹ dans les trains et les gares. Une équipe canine (un agent et son coéquipier canin) intervient selon les besoins et le renfort nécessaire, ainsi qu'un agent spécialisé dans le vol de cuivre (intervention sur les hangars de stockage de la Région).

La gare fait partie intégrante du périmètre d'intervention de la SuGe. Les équipes SuGe sur place pratiquent des patrouilles à pied. Pour des logiques d'intervention, une équipe en gare se compose de trois agents et dans les trains, de quatre agents. Les agents pratiquent des rotations et sont présents toute la journée et la nuit en gare Montparnasse. Ils peuvent également venir en appui à l'ouverture et à la fermeture de la gare (la gare ouvre à 4h30 et ferme à 1h15). Si l'objectif pour la SuGe est de maintenir une continuité de la sûreté sur l'ensemble du trajet effectué par les voyageurs SNCF, force est de constater que les équipes ne sont pas habilitées à patrouiller dans les parkings de la gare (filiale Effia), ainsi qu'au sein des bus (filiale Kéolis), sauf de manière exceptionnelle. La SuGe n'est pas non plus habilitée à travailler sur l'espace public.

Par le biais d'une tenue spécifique, la visibilité des agents SuGe et leur identification dans l'espace par les usagers, constituent un enjeu majeur. Leur présence, leur visibilité ont un objectif dissuasif et rassurant pour les usagers.

« La prévention, c'est 80% de notre temps de travail, avoir une tenue qui est visible, identifiable. Surtout la tenue montre au public ce que la SNCF fait pour eux. La visibilité et la présence sur le terrain, c'est 80% de l'efficacité de la SuGe ». responsable SuGe, SNCF

La présence humaine et la perception d'un espace sous contrôle influent sur le sentiment d'insécurité⁵². Le renforcement de la présence humaine en contact avec le public est également un moyen de sécurisation et de maîtrise des espaces.

La SuGe est devenue également un acteur incontournable dans la lutte anti-fraude pour la SNCF. S'il ne s'agit pas de sa mission première, avec les difficultés croissantes (incivilités, conflits, violences) que connaissent les contrôleurs, les agents SuGe sont missionnés pour accompagner, sur certains sites, les contrôleurs dans leur mission de contrôle des titres de transports. Si le contrôle ne s'effectue pas par les agents SuGe eux-mêmes, ces derniers assurent à une distance respectable le périmètre du contrôle et viennent en renfort du personnel contrôleur si besoin est. Les transporteurs demandent

télescopiques et bâton de défense de type « tonfa » ; b) Générateurs d'aérosols incapacitants ou lacrymogènes ».

⁵⁰ Loi du 12 juillet 1983, Article L2251-3 : « La tenue et la carte professionnelle dont les agents [...] sont obligatoirement porteurs dans l'exercice de leurs fonctions ne doivent entraîner aucune confusion avec celles des autres agents des services publics, notamment des services de police ».

⁵¹ La dispense du port de la tenue est autorisée par le décret n°2007-1322 du 7 septembre 2007 relatif à l'exercice des missions de services internes de sécurité de la SNCF et de la RATP.

⁵² F. Fussy, A. Riou, J. Sommacal, M. Fort, W. Rochaix, B. Sekhraoui, H. Heurtel, « Sécurité dans les transports en commun : des actions pour rassurer », *Note Rapide Société*, n°603, IAU ÎdF, Août 2012.

également des interventions de la SuGe, en gare, notamment lors des « accueil-embarquement⁵³ » : l'accueil est assuré par du personnel de gare et de train, la SuGe est présente pour sécuriser les lieux.

La Sous-Direction Régionale de la Police des Transports

En gare Montparnasse, comme dans toutes les gares parisiennes, il existe un commissariat situé à côté du quai 24, accueillant l'Unité d'Accueil et de Sécurité des Gares affectée à la gare Montparnasse. Cette unité est rattachée au département de police des gares parisiennes, l'une des entités de la brigade des réseaux ferrés (BRF) et de la Sous-Direction Régionale de la Police des Transports.

Cette Sous-Direction est créée, en tant que telle, en septembre 2002 afin de prendre en compte le caractère mobile de la délinquance sévissant dans les transports en commun. L'objectif de cette police est donc d'assurer la sécurité des voyageurs empruntant les réseaux de transports franciliens, ainsi que dans ses abords sur la voie publique, elle assure la sécurisation des transports en commun et la coordination des différents acteurs compétents : police, gendarmerie ainsi que les services de sécurité interne à la SNCF et à la RATP.

Sur la gare Montparnasse, l'unité se compose de deux gradés (un major et un brigadier-chef) et de trois brigades (comptant respectivement 6 à 10 personnes) travaillant par rotation. Leurs principales missions concernent l'accueil du public, la prise des plaintes et la sécurisation de la gare. Deux agents restent au commissariat pour assurer les deux premières missions et le reste de l'équipe patrouille en gare en binôme. Le périmètre d'intervention de l'Unité comprend bien sûr l'ensemble de la gare ainsi que les parkings rattachés, mais également les réseaux de transports souterrains et les réseaux de bus. La nuit, le service de sécurisation nocturne des réseaux prend le relais sur l'ensemble du pôle Montparnasse et participe à l'ouverture ou à la fermeture de la gare si besoin.

Généralement, la Police des transports est appelée en renfort sur des situations de conflits, par la SuGe ou par les agents de gardiennage présents en gare. Elle intervient également dans les trains, à la demande du Poste de Commandement National de Sûreté (PCNS). Le PCNS coordonne les actions des équipes de terrain, déclenche des demandes d'intervention et gère notamment le centre de vidéosurveillance présent sur gare du Nord. Il recueille les données et informations en temps réel et peut ainsi répondre, au signal des chefs de bords depuis les trains, lorsque ceux-ci connaissent des situations problématiques et demande l'intervention d'une équipe SuGe ou de la Police en fonction du fait et de la proximité des équipes.

En gare Montparnasse, la gestion des incivilités n'est donc pas du ressort de la SuGe ni de la Police, ces dernières n'intervenant que lorsque le conflit a déjà éclaté ou en cas d'infractions constatées. Dans le maillage des acteurs en présence, les agents de gardiennage sont chargés du premier contact avec la clientèle SNCF.

La société de gardiennage

Une dizaine d'agents de gardiennage travaille tous les jours (de 8h à 22h) en gare Montparnasse. Affectés sur trois secteurs spécifiques (1. le quai transversal Maine avec toutes les voies, 2. Le hall Vasarely composé des boutiques et de l'espace attente, 3. Le hall Dautry, jusqu'à l'entrée du métro) ces agents patrouillent seuls et assurent des missions d'accueil – embarquement (IDTGV tous les jours), et de sécurisation des trains au départ (remonte des trains, vérification des bagages abandonnés). Leur périmètre d'intervention comprend également le hall Pasteur et la gare Vaugirard, où ils sont amenés à intervenir à la demande de leur supérieur hiérarchique, en collaboration avec le délégué sûreté de la gare, leur principal interlocuteur. Mais leur périmètre ne comprend pas les

⁵³ Les « accueil-embarquement » sont décidés au préalable entre la SuGe et les transporteurs, qui quantifient sur l'année les besoins, au travers d'une convention de performance.

parkings rattachés à la gare, ni les bus ni la voie publique. Leur présence se cantonne à l'enceinte de la gare.

Prestataires extérieurs à la SNCF, les agents de sûreté sont identifiables en gare par un brassard rouge au bras, portant l'inscription « SECURITE ». Ils ne sont pas assermentés et ont pour principale mission « *de faire de la prévention* ⁵⁴ ». Il s'agit avant tout d'assurer une présence sur le territoire de la gare et d'établir les premiers contacts avec les personnes en errance ou qui cherchent à pratiquer la mendicité afin de leur rappeler les règles en vigueur au sein du bâtiment. En relation directe avec la régie (composée de deux opérateurs (cf.infra)), les agents sont équipés de talkies-walkies, qui leur permettent de relayer une information et d'appeler du renfort si nécessaire.

Les agents sont souvent confrontés aux mêmes problématiques quotidiennes : la gestion des sans-abri et de la mendicité, la gestion des incivilités. Pour y faire face, le renforcement de la présence humaine est identifié comme une solution, durant un temps déterminé. Le recours à la SuGe ou à la Police des Transports ne s'effectue qu'en cas de violence et de conflits. Le travail d'accueil fait partie intégrante des missions, les agents étant très souvent sollicités par les usagers pour des questions d'orientation et de renseignements divers.

La nuit, deux maitres-chiens et un agent de sûreté sont présents en gare, chargés d'assurer la fermeture de la gare, de patrouiller et d'effectuer la remontée des trains pour éviter toute intrusion en gare comme au sein des wagons. Pour cela ils sont assistés d'un opérateur vidéo présent 24h sur 24 en gare Montparnasse (cf.infra).

Une coproduction de la sûreté

La sûreté en gare Montparnasse est l'enjeu de différents acteurs aux compétences distinctes. Au sein même de la SNCF, les délégués sûreté, dédiés à la gare et aux transporteurs, animent des actions afin d'assurer la tranquillité sur leur propre périmètre de compétence. Par le biais de diagnostics, ils cartographient et identifient, en fonction des faits sûreté répertoriés au sein de la base de données CEZAR⁵⁵, les enjeux et les actions à mener en la matière. Cette coproduction de la sûreté se fait également lors de rencontres (par le biais de réunions mensuelles entre acteurs de site) et lors des Conseils Locaux de Sécurité et de Prévention de la Délinquance (CLSPD)⁵⁶ et en considérant les différentes enquêtes de satisfaction client (émises une à deux fois par an). À différents échelons au sein de la SNCF, on retrouve la sûreté, parfois rattachée à une direction du marketing ou du service à la clientèle.

À ce stade, il est intéressant de revenir sur la notion même de sûreté. Car dans l'organisation SNCF, du moins sur le site Montparnasse, la sûreté dépend avant tout d'éléments factuels. En effet, c'est parce que des faits de délinquance vont être signalés et répertoriés sur la base CEZAR, qu'il y aura la mise en place d'actions ou de mesures spécifiques en réaction, programmée par le biais de diagnostics, d'analyses des risques et de plans d'action. C'est surtout le cas dans l'affectation des différentes équipes, notamment SuGe, ou lors du renforcement de la présence humaine sur certains espaces, qui dépendront d'éléments attestés.

⁵⁴ Entretien, responsable société de gardiennage.

⁵⁵ CEZAR : Connaitre l'Évolution des Zones à Risque. Est une base de données nationale, alimentée quotidiennement par les agents SNCF de faits sûreté ou entravant la tranquillité du voyage. Chaque fait est décrit selon une typologie d'actes, daté et localisé.

⁵⁶ Les CLSPD sont des instances de coordination locale des Contrats Locaux de Sécurité (CLS) ou de la Stratégie Territoriale de Sécurité et de la Prévention de la Délinquance (STSPD). Il réunit selon les territoires l'ensemble des acteurs prenant part à l'application des politiques de sécurité et de prévention de la délinquance (Police, Ville, SNCF, transporteurs, Education Nationale, Pompiers...). Porté par la ville, ces instances se réunissent à des rythmes variés. La SNCF a particulièrement investi le sujet.

Cela mène à s'interroger sur la place de la prévention dans une telle démarche. Comment considérer la prévention, dans une analyse prédéfinie et présupposée, dépendant d'éléments factuels ?

2.1.2. Entre médiation, sûreté et services

Les acteurs sûreté sont amenés à collaborer sur le terrain avec des agents aux multiples fonctions qui, chacun dans leurs domaines, concourent et contribuent à la médiation, la sûreté et à la prévention par la présence humaine.

En 2009, la gare Montparnasse expérimentait la mise en place d'un accueil/contrôle de billet assuré par une société d'accueil extérieure. Le dispositif ayant très bien fonctionné, il a été maintenu sur chaque espace attente en gare, qui dispose ainsi de la présence d'un agent d'accueil. Cette prestation en gare est unique et ne se fait dans aucune autre gare parisienne.

Ces agents d'accueil, visibles sur les espaces attente, en tenue de ville, portant une cravate qui rappelle les couleurs de la SNCF, ont pour principale fonction d'assurer une présence au sein des espaces et de vérifier les titres de transports des personnes en attente. Et ainsi dissuader (par leur présence, ou par le contact) les personnes en errance de s'installer dans ces espaces.

Ces agents sont affectés à des tâches de natures différentes : commerciales parce qu'il s'agit avant tout d'accueillir, d'informer, d'orienter. C'est également un service à la clientèle, mais aussi de médiation. Ils sont amenés à traiter et à gérer les incivilités, à assurer une présence et une visibilité et, par-là, à assurer le « maintien » des espaces. Equipés de talkies-walkies, pour contacter la régie, en cas de besoin, ils sont également présents pour dialoguer avec les populations marginales, notamment, lorsque celles-ci occupent les assises.

Au niveau de la gestion des parkings Effia, les agents d'exploitation s'apparentent à un rôle assez similaire. Ils sont chargés d'accueillir les usagers, de surveiller la maintenance du matériel de péages, et de contrôler la propreté des lieux. Sur chaque parking, ils disposent d'un espace accueil où ils peuvent également visionner les caméras de vidéosurveillance en temps réel. Leur présence (de 6h à 22h) a aussi pour objectif de dissuader, par le biais des rondes effectuées en journée, mais aussi d'avertir si un problème affectant la sûreté se produit. Ces agents sont présents sur l'ensemble des parkings rattachés à la gare Montparnasse, sauf la dépose-minute et le parking de Vaugirard.

Les accompagnateurs présents aux côtés des chauffeurs dans les Noctiliens SNCF présentent également un ensemble de missions similaires. Souvent interchangeable avec le conducteur, ils doivent aussi assurer le rôle de médiateur, une mission de réveil des passagers si ces derniers le demandent, et ils effectuent également le contrôle des titres de transports. Ce contrôle des titres de transports est identifié comme une solution qui permet d'éviter les problèmes de fraude et de dissuader les populations marginales à monter dans les cars. Les accompagnateurs peuvent également visualiser (par le biais d'un petit écran sur le tableau de bord, à côté du chauffeur) en temps réel les trois caméras embarquées à l'avant, au milieu et à l'arrière des cars et ainsi surveiller et veiller à la tranquillité et à la sûreté des passagers.

Pour l'ensemble de ces agents, les missions sont diverses, à la fois assurer une présence, dissuader (par les rondes, le contrôle, la médiation), contribuer à un dialogue, signaler les faits, les dysfonctionnements pouvant troubler la situation de tranquillité et de sûreté, mais aussi effectuer un

service auprès de la clientèle (aide, orientation, réveil pour les Noctiliens, ...) et surtout rassurer de par leur présence les usagers dans leur ensemble.

Ces acteurs participent pleinement à la situation de tranquillité et sont les premiers contacts de l'entreprise SNCF avec son public dans des lieux déterminés. Ces acteurs, que l'on pourrait qualifier « de proximité », interviennent avant que la situation puisse s'aggraver, voire afin d'éviter une situation potentiellement dangereuse. En cela, leur intervention s'inscrit entièrement dans le champ de la prévention, en amont des services de sécurisation (SuGe, Police).

2.1.3. La maîtrise du territoire : actions de solidarité et gestion des espaces

S'interroger sur ce qui fait prévention, c'est aussi considérer les démarches dites « de solidarité » qui renvoient à la prévention sociale, mais également la maintenance des lieux appartenant au répertoire d'actions de la prévention situationnelle qui participe au confort et à la qualité des espaces.

Les actions de solidarité

En gare Montparnasse, les actions de solidarité visent à appréhender les situations complexes des populations en errance et les publics « marginaux ». Elles sont notamment assurées par des associations et coordonnées par le délégué sûreté de la gare. Ces associations reconnues d'utilité publique mettent en place des « tours de gare solidarité » (surtout en période hivernale), ayant pour objectif d'entrer en contact avec ces populations afin de trouver des solutions, souvent temporaires, d'hébergement. L'ensemble des gares parisiennes sont conventionnées avec des associations sur ce volet-là.

Une autre action, ayant pour objectif l'échange et la rencontre (autour de cafés et de biscuits) a également lieu, trois fois par semaine, entre 21h et 23h. Cette démarche se voit cependant très limitée, car l'objectif pour la gare n'est pas de fixer les populations marginales, par la distribution de nourriture. Les jours sont donc préalablement établis en semaine et sont entrecoupés de jours où il n'y a aucune distribution ni action.

Ces actions de prévention sociale sont valorisées, mais aussi limitées (dans le temps et dans l'espace) y compris dans leurs moyens de réponse, elles ne peuvent souvent proposer que des solutions temporaires. Pourtant, l'ensemble des acteurs sont unanimes pour définir ces actions comme nécessaires, pour les personnes en difficulté, mais également pour la situation de tranquillité et de sûreté en gare, en journée. Tous les acteurs de terrain (y compris les acteurs sûreté) sont également amenés à faire le relais entre certaines personnes en situation d'errance, présentes en gare et ces associations, afin de démêler des situations souvent complexes.

La gestion de site

La gestion de site vise à améliorer la qualité et la praticabilité des espaces dans une optique de bon fonctionnement du territoire dans son ensemble.

La théorie de la « vitre cassée »⁵⁷, développée par James Q. Wilson et George L. Kelling, démontre la réciprocité de la relation entre délinquance et insécurité ainsi que sentiment d'insécurité et développement de la délinquance : une vitre brisée et non réparée entraîne un délabrement plus

⁵⁷ James Q. Wilson, George L. Kelling, "Les vitres cassées", *Les cahiers de la sécurité intérieure, Connaitre la Police, grands textes de la recherche anglo-saxonne*, Hors-série 2003, p.233.

général de l'espace, en cela que les comportements « d'abandon » (par abandon, on entend : un manque de gestion, d'entretien des espaces, de surveillance formelle...) favoriseraient chez les usagers un sentiment d'insécurité (et cela même si les chiffres de la délinquance baissent) et modifieraient ainsi leur comportement et leurs usages de l'espace, notamment par l'évitement des zones jugées inhospitalières. Ces espaces vulnérables deviennent ainsi plus facilement la proie au développement de la délinquance.

Ainsi, le résume très clairement Dominique Monjardet, à propos des zones résidentielles :

« [...] c'est la fenêtre brisée, c'est-à-dire les premiers signes indiquant que la dégradation d'un espace n'est plus réparée et sanctionnée par ses propres habitants, que les contrôles sociaux communautaires s'effritent et que l'ordre conventionnel se délite. S'engrène alors, si rien n'est fait, une spirale du déclin : les habitants qui en ont la possibilité quittent le quartier. Comme ce sont, par définition, ceux qui disposent encore de quelques ressources, il ne reste que les démunis. Or, ces derniers sont plus incapables encore de s'opposer au délabrement qui s'accélère et ouvre ces poches d'ombre, dépourvus de tout contrôle social, dans lesquelles la délinquance peut se déployer à loisir »⁵⁸.

Les enjeux de maintenance et de gestion des espaces, dans un souci de propreté, de propreté des lieux, correspondent à un répertoire d'actions attaché à la prévention situationnelle. Pour la gare, lieu de passage d'une grande intensité, la gestion de site se doit de considérer autant les notions de confort et de qualité des espaces, que celles attachées à la clarté et la lisibilité des lieux, dans un objectif de bon fonctionnement du site dans son ensemble.

En gare Montparnasse, la gestion de site comprend : la propreté, la disponibilité des installations mécaniques et la sûreté. Il est intéressant de relever que la sûreté en gare relève de la gestion de site.

La maintenance des installations mécaniques se fait avec l'appui d'un opérateur en régie, qui en surveille le fonctionnement grâce aux caméras, dans une optique de gestion des flux et qui prévient les services de maintenance et les accueille en cas de problème. Concernant la propreté, le travail de nettoyage se fait essentiellement la nuit. Une équipe est dédiée, en journée à effectuer des rondes, afin d'enlever les déchets au sol et de vider les poubelles. Il est également possible que les agents de gardiennage interpellent les agents d'entretien si, au moment de leur parcours en gare, ils aperçoivent un endroit particulièrement sale. Il est également arrivé en gare Montparnasse que les agents d'entretien préviennent les acteurs sûreté d'un fait entravant la tranquillité et la sûreté d'un espace. Les gestionnaires de site sur la gare Montparnasse interviennent en civil, pour pratiquer l'espace comme les clients SNCF afin d'appréhender les contraintes du terrain qui se posent aux usagers.

Cette appréhension de la propreté, de la netteté et du confort, a un impact favorable sur le sentiment de sécurité au sein d'un espace, (qui plus est s'il s'agit d'un espace inconnu, générateur de mouvement de foule, difficilement appropriable) et peut également constituer un facteur de résistance au développement de comportements de déviance et de délinquance.

La maîtrise du territoire passe donc par l'humanisation de l'espace et par la présence dissuasive des agents SNCF et des acteurs en charge de la sûreté. Parallèlement, des actions viennent compléter cette présence : dites de prévention sociale, encadrées dans le temps et dans l'espace par des travailleurs sociaux, nécessaires à la situation de tranquillité en gare. Des dispositifs et des modes de gestion de l'espace participent également à son bon fonctionnement en garantissant propreté, lisibilité

⁵⁸ Jean-Paul Brodeur et Dominique Monjardet (dir.), *Les cahiers de la sécurité intérieure, Connaitre la Police, grands textes de la recherche anglo-saxonne*, Hors-Série 2003, Paris, 2003, p. 230.

et maintenance. C'est cette complémentarité des actions qui favorise la bonne organisation du site dans son ensemble.

2.2. Les usages de la vidéo surveillance

Autre dispositif présenté comme un outil de prévention, la vidéosurveillance est présente sur l'ensemble du territoire de la gare Montparnasse. L'enjeu n'est pas de remettre en question le déploiement de la vidéosurveillance, mais de s'interroger sur les usages qui en sont réellement faits.

La vidéosurveillance a été érigée par la politique de prévention de la délinquance comme l'outil même de la prévention situationnelle :

« Le développement de la videoprotection est une priorité gouvernementale. Il s'agit d'un outil efficace pour aider à la prévention et à la lutte contre la délinquance dont l'utilité en matière d'élucidation et de dissuasion est incontestable »⁵⁹.

2.2.1. La vidéosurveillance en gare Montparnasse

La gare Montparnasse dispose de 120 caméras, présentes sur les principaux lieux de fréquentation où des flux majeurs s'entrecroisent : les halls Dautry et Vasarely et les accès à la gare. Une deuxième vague d'installation, d'une 50^{aine} de caméras, fin 2012 – début 2013, devrait également équiper l'ensemble des quais, le hall Pasteur et la gare Vaugirard.

L'implantation dépend d'un diagnostic préalable, établi en concertation avec l'ensemble des acteurs sûreté concernant l'emplacement exact des caméras et leur orientation en fonction des zones propices à visualiser.

« Quand il y a une implantation de caméras c'est mon adjoint qui va faire des préconisations en termes de sûreté, si l'endroit est sombre, ou à l'écart, tout ça rentre en jeu évidemment. Il y a également une logique pour la vidéoprotection antiterroriste : toute personne entrant dans la gare doit être au moins filmée une fois de face. » Cadre sûreté, SNCF.

Par-delà l'objectif de prévention et de sécurité de fait, pour la SNCF, la vidéosurveillance est avant tout un outil d'aide à l'exploitation de la gare, qui se rapporte davantage à la gestion des flux et à la survenance de dysfonctionnements qu'à l'interpellation des auteurs de troubles et à la chasse au flagrant délit. Du point de vue de la police des transports l'implantation des caméras en gare répond à une logique « commerciale ». Il faut bien entendu contextualiser les propos et la logique « policière » dans laquelle l'intérêt premier est de cibler les endroits les plus propices au développement de la délinquance et du crime.

L'implantation des caméras en gare Montparnasse prend ainsi en considération la gestion des flux, les écrans d'affichage des horaires des trains, les escalators, ... dans une logique de bon fonctionnement de l'espace dans son ensemble.

⁵⁹ Comité interministériel de prévention de la délinquance, « *La politique de prévention de la délinquance en 2011* », 5^e rapport au parlement, avril 2012, p.47.

Ces caméras sont directement reliées à la régie, endroit central en gare Montparnasse. Elle abrite les deux opérateurs (prestataires extérieurs) visualisant l'ensemble des caméras déployées en gare. Un opérateur visualise les caméras vouées à la maintenance des installations mécaniques et un opérateur visualise les caméras de vidéosurveillance. La régie fait l'interface entre l'ensemble des acteurs sûreté et la police en gare Montparnasse mais aussi avec l'ensemble des protagonistes de terrain (agents d'accueil, commerçants, gestionnaires, ...) qui interpellent la régie aux moindres faits pouvant troubler la tranquillité publique. Ce lien entre les différents niveaux de sûreté est pleinement assuré par la régie, aucun acteur sûreté n'échangeant sans son intermédiaire (si ce n'est directement sur le terrain). Les agents SuGe s'y présentent trois fois tous les 24h (à chaque changement d'équipe en gare) pour échanger et faire un point sur la situation avec les opérateurs. Il s'agit donc d'un lieu d'échanges, de rencontres, entre l'ensemble des acteurs de terrain. La nuit, le service est assuré par un opérateur, faisant le lien avec l'agent de sûreté et les maitres-chiens présents au sein de la gare.

2.2.2. Un outil de prévention ?

Pour l'ensemble des opérateurs qui ont recours à la vidéosurveillance, ce choix repose sur 4 présupposés⁶⁰ : un rôle dissuasif qui permettrait de diminuer les actes de délinquance ; une aide à l'élucidation de délits ; une aide dans l'évaluation de « la menace » et dans le déploiement des forces de l'ordre ; et enfin un impact dans la diminution du sentiment d'insécurité.

Ces présupposés peuvent être interrogés au regard de l'usage effectif qu'il est fait de la vidéosurveillance⁶¹. L'effet dissuasif de la caméra est limité, en ce sens que les délits sont souvent liés à des comportements impulsifs (même si on remarque une relative efficacité concernant les crimes contre la propriété, dans les institutions scolaires, les hôpitaux, et les lieux de stationnement. Cependant, l'efficacité dissuasive serait moins évidente pour les atteintes aux personnes et les actes terroristes)⁶². Au sein d'un espace complexe tel que la gare, disposant de plusieurs sorties possibles, et donc de possibilités de fuites, ouvert sur l'espace public, les capacités dissuasives des caméras n'apparaissent que très relatives. En outre, toutes les zones de la gare, couvertes par la vidéosurveillance ne sont pas pour autant sous surveillance continue des opérateurs et de fait, il est assez rare que ces derniers surprennent un flagrant délit.

L'impact de la vidéosurveillance sur le sentiment d'insécurité apparaît relatif et limité. Selon l'enquête régionale de victimation, les usagers qui se sentent rassurés par la présence de caméras, sont toutefois sujets à la peur dans les transports en commun. La présence de caméras ne suffit pas à faire disparaître cette peur⁶³. Cependant l'usage de la caméra impacte le sentiment de peur des personnels – des machinistes notamment – lesquels se sentent davantage rassurés dans l'exercice de leur métier en présence de caméras.

⁶⁰ Tanguy Le Goff, *Vidéosurveillance et espaces publics, Etat des lieux des évaluations menées en France et à l'étranger*, IAU ÎdF, Octobre 2008, p.14.

⁶¹ *Idem*, p.18.

⁶² *Idem*, p. 34 (Utilisation des caméras de surveillance dans les lieux à accès public au Canada).

⁶³ F. Fussy, A. Riou, J. Sommacal, M. Fort, W. Rochaix, B. Sekhraoui, H. Heurtel, « Sécurité dans les transports en commun : des actions pour rassurer », *Note Rapide Société*, n°603, IAU ÎdF, Août 2012 : « En 2011, certes 65,9% des Franciliens interrogés disent se sentir en sécurité dans les transports lorsqu'ils y a des caméras de surveillance. C'est légèrement plus qu'en 2009 (63,9%). Toutefois, ces personnes qui se disent rassurées en présence de caméras sont, au final, à peu près autant sujettes à avoir peur dans les différents modes de transports en commun que les autres ».

Pour l'ensemble des acteurs rencontrés, et dans une majorité de cas, la vidéosurveillance n'intervient qu'une fois le délit ou le crime commis, afin d'identifier les auteurs de troubles, en respectant les procédures de relecture d'images, saisies sur réquisition judiciaire des services policiers.

Pour les acteurs sûreté la caméra revêt un atout majeur, celui « d'estimer la menace ». Une fois que l'ensemble des acteurs sûreté sont alertés d'un fait troublant la tranquillité publique, la caméra permet de mesurer la réponse qu'il est nécessaire de mettre en place.

Les caméras font l'objet d'autres usages que l'on peut dissocier de l'aspect sûreté/sécurité. Elles sont aussi utilisées comme un outil d'aide à l'exploitation de la gare. En cela, elles peuvent être un outil de prévention dans la gestion des flux et pour le bon fonctionnement des espaces dans leur ensemble. En gare Montparnasse, cet usage se voit également développé par le projet de comptage des flux par la vidéosurveillance, dont l'établissement devrait devenir site pilote. Les caméras devraient ainsi jouer un rôle dans l'estimation de la fréquentation de la gare et des flux entrants et sortants, dans un seul objectif : mettre en place des dispositifs et des mesures correspondants à l'affluence, dans des gares qui devraient subir une hausse exponentielle de leur fréquentation dans les années à venir.

Véritable outil d'aide à l'exploitation qui ne se cantonne pas seulement à la sûreté mais qui sert au bon fonctionnement d'ensemble du site, la vidéosurveillance participe en tant qu'outil de gestion de l'espace à la prévention et se doit d'être couplée à d'autres dispositifs.

2.3. L'aménagement comme élément de prévention de l'insécurité

La prévention situationnelle interpelle l'aménagement, dans sa capacité à modifier les circonstances spatiales et environnementales favorables à la commission d'infractions. En gare Montparnasse, l'aménagement de l'espace est considéré par l'ensemble des acteurs comme facteur accélérateur dans certaines situations d'insécurité, ainsi que dans le sentiment d'insécurité. Différentes actions se déploient ainsi sur l'espace par le biais d'aménagements spécifiques, dans l'objectif de réduire et de supprimer les sources de l'insécurité.

2.3.1. Un moyen de réaction au problème de sûreté identifié

Interpeller l'aménagement comme moyen de prévention de l'insécurité, c'est aussi s'interroger sur les conditions et les mécanismes de formation des phénomènes de délinquance et de déviance⁶⁴. Plusieurs grilles de lecture existent. La perspective classique définit la délinquance comme la résultante d'un défaut d'intégration et de régulation sociale, tandis que l'approche culturaliste affiliée aux études menées par l'École de Chicago, met en avant les effets de l'urbanisation qui, avec l'industrialisation et l'arrivée de nouveaux migrants dans les villes américaines des années 1920, crée des territoires « marqués par la désorganisation sociale, le délitement des formes conventionnelles de contrôle, l'affaiblissement des solidarités, et l'instabilité des repères normatifs »⁶⁵. Cette perspective conduit à s'interroger sur le rôle des facteurs urbains et spatiaux dans la formation des phénomènes de délinquance. « [...] La ligne d'implantation, l'environnement et l'habitat, particulièrement les

⁶⁴ Virginie Malochet, « Comprendre la délinquance : les cadres d'analyse sociologique », *Les Cahiers de l'IAU*, n°155, IAU ÎdF, juin 2010, p. 10.

⁶⁵ *Idem*.

rapports de voisinage, se révèlent générateurs de tensions et de délinquance. Mais il s'agit plus de facteurs d'accélération que de causes de la délinquance »⁶⁶. De ce point de vue l'aménagement suppose une action dès la conception des espaces urbains de façon à prévenir les dynamiques urbaines favorisant le développement de désorganisation sociale.

Le cadre d'analyse de la délinquance dont découle la prévention situationnelle telle que Ronald Clarke la développe, s'appuie sur deux théories : « l'acteur rationnel » et « l'activité routinière ». Cette dernière définit le délit comme le résultat de trois éléments : un criminel motivé, une cible vulnérable, et un manque de gardiennage⁶⁷. La prévention situationnelle s'appuie sur la théorie du choix rationnel afin d'expliquer le comportement du délinquant : c'est par un calcul d'évaluation du gain escompté, de l'effort nécessaire et du risque encouru que le délinquant potentiel décide de son passage à l'acte. Cette vision s'inscrit dans un courant de pensée utilitariste et applique le modèle de l'*homo oeconomicus* au comportement délictuel⁶⁸. L'aménagement est ainsi considéré comme une condition d'occurrence au comportement déviant et suppose des mesures de protection, de renforcement des cibles, dans l'objectif de rendre plus difficile le passage à l'acte du délinquant potentiel.

Considérant ces approches, l'aménagement est interpellé pour son rôle en matière de prévention et de lutte contre la délinquance, révélé comme un contexte déterminant dans les phénomènes d'insécurité mais aussi sur le sentiment d'insécurité.

En gare Montparnasse, certaines solutions d'aménagement ont été mises en place afin d'assurer la tranquillité du voyageur, ou pour se « réapproprié » certains espaces en gare. Il est important de rappeler que pour la majorité des acteurs de terrain rencontrés, ces actions ne sont pas identifiées comme des actions de prévention situationnelle. Les acteurs de terrain mettent en place des mesures et des dispositifs qui s'attachent au répertoire d'actions de la prévention situationnelle, « sans le savoir ».

Certaines interventions par l'aménagement ont pour principal objectif la suppression de comportements indésirables et désignés potentiellement dangereux. Par exemple, il en est question pour la pelouse située à proximité de l'entrée Porte Océane, où se fixaient des SDF. Avec l'aide de la municipalité, la pelouse a été grillagée et replantée, afin d'écarter ce public de l'entrée de la gare. La réussite n'en est que partielle, si on en juge par l'état du grillage et par l'assise que représente encore le rebord de la pelouse.

⁶⁶ Pierre Merlin, Françoise Choay, *Dictionnaire de l'urbanisme et de l'aménagement*, PUF, 2e édition, janvier 2009, p.262.

⁶⁷ Céline Loudier, *La sûreté dans les espaces publics urbains, l'apport des méthodes nord-américaines à la question française et francilienne*, IAU-ÎdF, Février 2002, p.21.

⁶⁸ Jeanne De Calan, « La prévention situationnelle en Angleterre : fondements, pratiques, enjeux », *Les Cahiers de la sécurité intérieure*, n°21, 3^{ème} trimestre 1995, pp.143-157.



C. Gosselin / IAU îdF



C. Gosselin / IAU îdF

L'accès à la gare du côté de la rue du Commandant Mouchotte a également connu une transformation physique dans l'objectif de supprimer des comportements indésirables, en particulier afin de régler le phénomène des « caddies boys ». A cet effet, des escalators ont été installés et de véritables chariots ont été mis en service. Depuis, les « caddies boys » ont disparu.

Au sein de la gare, une attention particulière est portée aux éléments et aux installations : bancs, poubelles et tout élément de mobilier urbain, tout doit être fixé au sol, de telle sorte qu'ils ne puissent pas constituer de projectiles potentiels. L'ensemble des acteurs sûreté relève ces risques, au moment de leurs rondes quotidiennes en gare.

« L'aménagement de l'intérieur de la gare répond surtout à des normes en termes de mobilier, comme les poubelles avec des sacs transparents qui sont des obligations Vigipirate. On fixe tout au sol, y compris les bacs à fleurs ... c'est pensé pour éviter des actes de délinquance... Cela vaut aussi pour le parvis de la gare, si je remarque que des barrières ne sont pas fixées, je demande à nos partenaires (Police, mairie) de bien vouloir le faire, dans l'intérêt de tous. » Cadre sûreté SNCF.

L'aménagement est ici mobilisé pour régler des problématiques désignées comme pouvant entraver la situation de tranquillité et la sûreté des usagers et des personnels de la gare. Le réaménagement des espaces répond à des objectifs de fonctionnalité pour la SNCF et permet de canaliser les usages au sein de l'espace.

L'espace attente du hall Vasarely, devant les guichets de vente SNCF, a également connu différentes transformations, par le biais de micros-aménagements, en réaction à la fixation de SDF sur les assises réservées aux clients. Selon nos interlocuteurs, la modification des éclairages, avec la mise en place de néons et de puits de lumière naturelle, ainsi que l'affichage des interdictions de fumer au sein de l'espace dès 2004, a changé la donne du tout au tout. Les clients qui préféraient attendre debout se sont installés au fur et à mesure que les SDF quittaient cet espace qui ne leur correspondait plus. Par la suite, la mise en place de diffuseurs d'arômes, ainsi que de la prestation d'accueil et de contrôle des titres de transports dès 2009, ont fini par achevé le processus de réappropriation de l'espace attente. Les SDF qui sont parfois présents sont priés de s'installer un peu plus loin sur les bancs du hall Vasarely où il leur est permis de s'asseoir en journée. La nuit, après l'arrêt de la prestation d'accueil (22h), les SDF reviennent et il leur est permis de s'installer dans les espaces attente, jusqu'à la fermeture de la gare.

Cependant, la prévention de la délinquance par l'aménagement ne saurait se limiter à des mesures de protections ou défensives en réaction à un problème de sûreté identifié. La prévention de l'insécurité par l'aménagement doit intervenir afin de prévenir les troubles à la tranquillité et à la sûreté et doit donc être intégrée en amont des projets, dès la conception des espaces.

2.3.2. La conception des espaces : facteur de sûreté

L'intégration des enjeux de prévention et de sûreté dès la conception des espaces et dans leur gestion future apparaît comme un moyen de lutte contre la délinquance, en ce sens qu'elle participe à la qualité et au bon fonctionnement de l'environnement.

En gare Montparnasse, l'accent est mis sur la végétalisation des espaces (notamment pour adoucir l'architecture interne de béton) et les jeux d'ambiance. « L'ambiance » peut effectivement favoriser l'appropriation des lieux par les usagers et conforter les usages et pratiques identifiés au sein des espaces. Elle peut avoir une répercussion sur le sentiment de confort et de sécurité des usagers dans leur pratique de voyage. Ainsi, la diffusion de musique et les jeux de lumière notamment aux niveaux des commerces, misant sur la transparence pour rappeler l'architecture extérieure de la gare, ont pour objectif d'améliorer l'ambiance au sein des espaces.

« On essaie de jouer sur l'ambiance du lieu. L'architecture de béton n'est pas chaleureuse, elle est froide. C'est pour cette raison que l'on végétalise le hall Vasarely pour que ce soit plus accueillant. Ce sont des démarches collectives. Il y a quelques années on avait réussi à mettre en place de la musique d'ambiance... Les clients présents à 21h en gare ne risquent pas le coup de couteau, mais ils ont peur, car c'est une gare TGV, où il n'y a pas de trains de nuit, et passé le dernier TGV à 22h, ils peuvent avoir peur. La musique d'ambiance peut aider. Dans les espaces attente j'aimerais installer de la musique de spa, pour que les usagers se détendent ». Cadre, gestionnaire de site, SNCF.

La transformation de l'espace attente du Hall Pasteur à côté de la grosse horloge est un exemple intéressant d'utilisation du confort, comme moyen de concevoir l'espace. L'aménagement de cet espace s'intègre dans une réflexion sur la gestion des flux, afin d'attirer plus de voyageurs vers le hall Pasteur, peu fréquenté et ainsi désengorger le hall Maine. Espace d'attente et de confort, l'espace Pasteur propose également des services : wifi gratuit, journaux et livres mis à disposition, ainsi que deux ordinateurs. Les assises sont composées de fauteuils rouges en tissu, de tables hautes et basses (pour l'accessibilité des personnes à mobilité réduite). La gare se caractérise souvent par l'intensité de son activité, par les départs et arrivées des trains, mais aussi par l'animation dans les halls (services, commerces). Concevoir un espace plus calme, d'attente, mais aussi de confort et de services, rappelle que la gare peut également être un lieu d'échanges, de rencontres et de ressources.



C. Gosselin / IAU îdF

Le sentiment de confort à fréquenter les espaces est également identifié comme un facteur de résistance au développement d'une situation d'insécurité⁶⁹. Aussi est-il nécessaire de prendre en compte les enjeux de prévention de la délinquance dès la définition et la conception des espaces, dans l'optique d'une meilleure organisation des usages des clients SNCF, pour le bon fonctionnement du site dans son ensemble. Cette démarche se doit parallèlement d'intégrer une meilleure coordination des modes de gestion futurs.

La prise en compte de la prévention de l'insécurité doit ainsi s'inscrire dans une démarche globale de conception et de gestion. Il ne s'agit pas pour autant de tomber dans le travers de normalisation de techniques ou d'objets, mais plutôt de sensibiliser les maîtres d'ouvrage et les concepteurs à la dimension de prévention de l'insécurité dans une démarche, avant tout centrée sur la qualité des espaces.

Sûreté et qualité des espaces⁷⁰

Ce thème est au cœur du programme d'expérimentation conduit par le Plan d'Urbanisme Construction Architecture (PUCA) dans l'objectif d'expérimenter de nouvelles réponses de maîtrises d'œuvre urbaine permettant d'intégrer la sûreté dans la réalisation des projets d'aménagement.

Dans cette perspective, la qualité d'un espace intègre les notions mêmes de sécurité et de sûreté. L'idée n'est pas de proposer un urbanisme sécuritaire, mais plutôt un urbanisme au sein duquel la définition et la lisibilité des espaces dès leur conception et dans leur gestion (en considérant les usages et les pratiques) participe à leur bon fonctionnement et également à leur propre sûreté. L'enjeu est donc de créer un environnement de qualité, dont la sûreté est une composante et une conséquence.

La relation entre aménagement et sûreté est consolidée. En ce sens, que l'aménagement source de confort et de qualité de vie des usagers, participe au renforcement de la tranquillité et de la sûreté au sein des espaces.

« L'hypothèse [selon laquelle] il existe une relation entre la qualité globale de l'espace public (cadre physique et fonctionnement) et le niveau de sécurité qui y règne est confirmée par les observations de terrain. Dans les situations dégradées qui ont justifié l'engagement des processus de redressement, il

⁶⁹ Céline Loudier, *Aménagement et sécurité, enjeux et éléments de méthode à l'usage des acteurs de l'aménagement*, IAU ÎdF, novembre 2004, p.27

⁷⁰ PUCA, *Qualité et sûreté des espaces urbains, Onze expériences novatrices*, Janvier 2012.

y avait toujours une simultanéité entre un niveau d'insécurité considéré comme insupportable, des dégradations importantes dans l'espace public et une mauvaise qualité de son fonctionnement. On constate aussi que, après le redressement de la situation, il y a également simultanéité entre l'amélioration de la qualité de l'espace public – tant dans ses aménagements physiques que dans son fonctionnement – et la réduction parfois spectaculaire de la délinquance et, plus généralement, des comportements antisociaux ⁷¹ ».

La prévention et l'appréhension des enjeux de sûreté doivent être considérées dans l'ensemble des phases opérationnelles d'un projet, des études préalables, à la programmation jusqu'au choix du mode de gestion.

2.3.3. L'animation, un facteur de prévention ?

L'animation en gare Montparnasse est intense. La proximité des commerces, les flux générés par les trains, et émanant du métro, créent parfois des situations d'encombrements. Génératrice de mouvements, la gare développe également des animations dans l'optique de promouvoir son espace.

Évènements publicitaires, projets d'animations musicales, expositions photos, la gare complète ses activités traditionnellement liées au voyage en proposant des actions, qui sont le moyen de faire interagir et participer les clients SNCF et les usagers de la gare. Ces derniers deviennent ainsi spectateurs, visiteurs et parfois acteurs de cette agitation créée par la gare.

L'animation de l'espace en gare peut-elle être un moyen de prévention ? En devenant un espace à vocation récréative, la gare crée également une fréquentation spécifique, des flux, à la recherche d'un moment de détente et la création d'autres attentes que celles traditionnellement rencontrées au sein de la gare et liées à la mobilité.

La sûreté s'entremêle ainsi avec les activités d'animations, qui sont également un moyen « d'occupation » de l'espace, et un moyen de « multiplier les yeux », propice à la surveillance naturelle et formelle de l'espace.

La relation entre l'animation et l'ordre est explicitement développée par Paul Landauer : « L'espace public est devenu intrinsèquement événementiel. La fête ne consiste plus à remettre en cause l'organisation quotidienne des lieux urbains mais bien plutôt à diffuser au sein de la ville la distraction comme valeur consensuelle et ordinaire à des fins de sécurité »⁷².

L'ensemble de la gare relève donc d'une succession d'espaces aux usages différents, et aux temporalités différentes, dont l'objectif est de donner un nouveau sens à l'usage de la gare et des transports en communs.

⁷¹ Réussir l'espace public, « Espace public, espace commun », *Espace public et sécurité*, la documentation française, novembre 2006, p. 109.

⁷² Paul Landauer, *L'architecture, la ville et la sécurité*, PUF, la ville en débat, 2009, p.54.



C. Gosselin / IAU îdF

La multiplication, des écrans d'informations et de signalétiques, impacte le sentiment d'insécurité, en tant qu'elle facilite la pratique de l'espace. Les usagers s'approprient davantage un lieu intensément informé. L'utilisation de panneaux publicitaires ou promotionnels et des bornes de vente de billets est également un moyen d'orientation des flux au sein de la gare.



B. Basset / IAU îdF



B. Basset / IAU îdF

Si le temps des transports a pu être considéré comme une perte de temps pour certains, le développement de la gare et le déploiement des lieux de consommation dans son enceinte la rend incontournable dans le paysage urbain, par l'offre qu'elle concentre.

2.4. L'équilibre entre la prévention et les enjeux économiques

Le développement des gares et la multiplication des services et de l'offre commerciale constituent un enjeu majeur, dont il faut tenir compte dans les dispositifs de prévention et de lutte contre la délinquance.

2.4.1. Le développement de l'offre commerciale en gare

Du point de vue des transporteurs, le déploiement de l'offre commerciale en gare correspond à l'évolution des modes de vie, notamment des citadins, amenés à fréquenter les transports en commun sur de plus longues distances et qui acquiert plus d'importance dans le quotidien des travailleurs Franciliens⁷³. Formant une typologie de consommateurs particuliers, des enseignes et des services se développent afin de répondre à des besoins.

En gare Montparnasse, la restauration rapide est surreprésentée, et correspond à un mode de restauration adapté aux voyageurs pressés. L'offre commerciale est toutefois plus large (mode, beauté, bijouteries, loisirs, presse). Petites ou grandes enseignes sont bien représentées au sein de la gare. On peut ainsi identifier des usages de consommation se détachant des usages liés au voyage au sein de la gare Montparnasse. On vient rechercher une enseigne particulière, ou un service de proximité, car la gare accueille également bon nombre de services (pharmacie, Poste, distributeurs automatiques de billets, épicerie, coiffeur...). Les nouvelles tendances de consommation se voient ici confortées, par une mise à disposition de « mini centres commerciaux » incitant le voyageur à consommer dans la rapidité de son trajet.

Ainsi, la directrice générale d'A2C⁷⁴ définit le déploiement de l'offre commerciale en gare : « (...) les voyageurs ont besoin de repères en termes de services et la Poste, la presse, et la pharmacie apportent un confort psychologique qui rassure les usagers. L'amplitude horaire des gares (24h sur 24) contribue à ce confort. Les gares pourraient devenir des centres commerciaux proposant des articles de première nécessité et répondre ainsi aux besoins des habitants du quartier »⁷⁵.

Néanmoins, les commerces peuvent également être source de délinquance. Les commerces créent leur propre délinquance, ainsi que toutes attractivités et animations qui plus est, accessibles depuis un espace public sans contrôle d'accès ni filtrage. Le commerce est appréhendé en tant que service, mais aussi en tant que facteur potentiellement favorable au développement de la délinquance. Aussi, bon nombre d'acteurs rencontrés se montrent particulièrement sensible à la question du choix des commerces, considérant que le type d'enseignes détermine le type de public.

Pour résumer les représentations dominantes communément partagées, les enseignes d'un certain standing ou de produits bio et naturels, attireraient une clientèle potentiellement moins encline à provoquer des actes de malveillance. A contrario, des enseignes proposant des produits pour un public plus ciblé (vêtements de sports ...), associé à la figure stigmatisée du « jeunes de banlieue » seraient plus à même d'attirer un public pouvant « alimenter » des situations d'insécurité ou des pratiques de l'espace (regroupement, occupation abusive de l'espace...), pouvant impacter le sentiment d'insécurité des usagers ainsi que l'exploitation de la gare.

Cependant, considérer ces éléments sur un territoire donné (comme à gare du Nord) ne signifie pas que les mêmes enseignes représentent les mêmes potentiels « risque » sur un autre territoire dans un autre environnement. De plus, afin de correspondre aux usages aussi bien des voyageurs que des habitants du quartier, les commerces se doivent de répondre un maximum aux attentes et aux besoins des fréquentations quotidiennes de la gare. Une gare qui ne proposerait que des commerces d'un

⁷³ Les ateliers de la gare, « Les gares ; de nouveaux centres commerciaux ? », *Transport public*, n°1111, Mars 2011.

⁷⁴ A2C est une branche de Gares & Connexions. Au sein des gares, elle s'occupe du développement, de la commercialisation et de la gestion de tous les commerces en gare, mais aussi des activités publicitaires.

⁷⁵ Les ateliers de la gare, « Les gares ; de nouveaux centres commerciaux ? », *Transport public*, n°1111, Mars 2011.

certain « standing » pour éviter les publics jugés indésirables, serait source de conflits, surtout si ces populations sont amenées à fréquenter la gare quotidiennement de par leurs trajets. Le choix des commerces implantés en gare doit considérer la typologie des clients de la gare et leurs usages afin de participer au bon fonctionnement de l'espace dans son ensemble. La prévention ne se doit pas d'apparaître qu'au moment du choix de l'enseigne, mais également au moment de l'emplacement et de la gestion future du commerce, qu'il s'agisse de boutiques, permanentes ou encore de stands temporaires.

En gare Montparnasse, l'exemple d'un stand promotionnel, qui a été mis en place au début de la période estivale est de ce point de vue significatif. Si cet espace de détente et de restauration, se veut très attrayant, son emplacement soulève certaines questions. Situé devant les portillons Transilien, il cache ces derniers de la caméra de vidéosurveillance à même de les filmer. Une fois les portillons cassés, la fraude peut s'exercer, le stand empêchant également toute visibilité sur les fraudeurs.



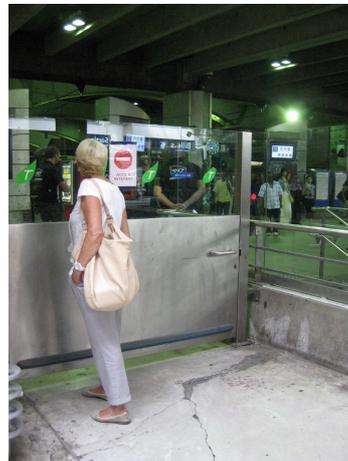
C. Gosselin / IAU îdF



C. Gosselin / IAU îdF



C. Gosselin / IAU îdF



C. Gosselin / IAU îdF

La prévention situationnelle n'est pas seulement la question des acteurs chargés de la sûreté, elle se doit d'être prise en compte en amont de tout projet d'aménagement de l'espace. Il s'agit notamment d'anticiper certaines problématiques sûreté, mais aussi et simplement, d'être cohérent dans l'aménagement de l'espace.

2.4.2. La gare, un patrimoine partagé

Nœud majeur des réseaux de transports en commun, les gares se développent de par l'importance qu'acquiert l'enjeu de la mobilité dans nos sociétés.

En gare Montparnasse, la sûreté et la tranquillité des voyageurs doivent d'être assurés tout au long du voyage, dans les différents environnements qui composent le site.

Certains dysfonctionnements peuvent apparaître dans le partage des espaces et des outils :

- ⇒ L'exploitation commune de la gare entraîne, entre les activités gare et Transilien, des problématiques de gestion, notamment des portillons des guichets Transilien. La gestion de ces portillons revenant à la gare est essentielle dans la lutte anti-fraude pour Transilien.
- ⇒ La limite territoriale constatée entre SNCF et RATP au niveau N-1, ne semble également pas traitée. Aucune signalétique n'indique clairement les cheminements et l'importance des flux – aux heures de pointes notamment – engorge totalement la sortie de métro au sein de la gare.
- ⇒ Des dysfonctionnements de gestion des flux entrants et sortants sont constatés sur la place Raoul Dautry, qui n'assure pas son rôle de parvis de la gare, ni d'interface avec la gare routière. Aucune représentation de l'espace ne permet une orientation correcte du également à un défaut de signalétique.
- ⇒ La prestation de sûreté et de tranquillité que propose la SNCF à ses clients durant le voyage, doit s'affranchir des territorialités et garantir une continuité de ce service, y compris sur les espaces des filiales de la SNCF, correspondant en gare Montparnasse aux parkings Effia et Cars Kéolis.

Si la gare, en tant qu'espace ouvert sur l'espace public, se doit d'accueillir tous les publics, elle se doit également d'assurer un ensemble de services et une continuité de ces services sur l'ensemble de son territoire. Ces dysfonctionnements illustrent et identifient de futurs enjeux partenariaux :

- Entre la SNCF et les municipalités : le développement des gares impose de prendre en considération l'échelle du quartier d'implantation de la gare voire la ville.
- Au sein même de la SNCF, les différentes activités et produits (gare et transporteurs) doivent assurer une même prestation de sûreté à leur clientèle et ainsi exploiter de façon commune un patrimoine, dans une logique de bon fonctionnement d'ensemble. Les filiales SNCF se doivent aussi d'être intégrées de façon opérationnelle, à la chaîne de la tranquillité.
- Entre la SNCF et la RATP. Le développement de la mobilité attendu, suppose une coordination (institutionnelle et opérationnelle) importante entre ces deux acteurs majeurs, qui se doivent de mutualiser leurs compétences au-delà de leurs propres territoire et patrimoine, afin d'agir ensemble dans le développement d'un pôle multimodal et afin d'assurer la sûreté de leurs clients.

Ce n'est pas à l'usager de la gare et des transports en commun de reconnaître les différentes territorialités et modes de gestion rattachés aux espaces qu'il parcourt durant son voyage. Pour cela,

au vu des ambitions affichées par la SNCF⁷⁶, la gare Montparnasse se doit d'être traitée comme une unité : une unité de gestion, de services à la clientèle et d'actions.

⁷⁶ Les ateliers de la gare 2011, *Transport public*, n°1120, Janvier 2012, pp. 50-72.

Conclusion

La gare est génératrice de flux et de mouvements de foules. Elle est également devenue un espace commercial créant des usages qui diffèrent des pratiques traditionnelles attachées à la gare et un espace ouvert sur l'espace public et sur la ville, relié à d'autres territoires, par le trafic ferroviaire. Enfin c'est un patrimoine partagé entre différents acteurs.

La gare Montparnasse ne présente pas d'importantes problématiques sûreté et un intense jeu d'acteurs se déploie afin de maintenir cette situation de tranquillité.

Le recours à la prévention situationnelle peut se développer selon des acceptions plus ou moins larges. Elle se focalise sur l'aménagement et l'architecture, en les considérant, comme conditions d'occurrence au développement de la délinquance.

En gare Montparnasse, l'aménagement peut être un levier pour agir sur la qualité et le bon fonctionnement des espaces et contribue directement à la sûreté et au bon ordre de la gare. Seulement, l'aménagement ne peut pas être interpellé qu'une fois un problème sûreté identifié. La propreté et la netteté des espaces, la visibilité, le travail sur le confort, sont autant de facteurs de résistance au développement de la délinquance et du sentiment d'insécurité. L'objectif est de proposer des espaces de qualité correspondant aux usages attendus, en évitant la création d'espaces fermés et exclusifs.

Au-delà de la conception, c'est dès la définition du projet et de la programmation que les enjeux de sûreté et de tranquillité doivent être appréhendés, et traités tout au long du projet d'aménagement. Parallèlement, il convient de penser les modes de gestion du site, venant renforcer l'aménagement et la conception des espaces et participant à la lisibilité du site et à son confort.

La prévention situationnelle se doit d'être intégrée, en complément à d'autres répertoires d'actions, au sein d'une stratégie globale de sûreté, ayant pour objectif d'influer sur l'espace et de maîtriser le territoire.

En gare Montparnasse, ces actions se rapportent à l'humanisation de l'espace et le recours à des agents de sûreté dont la présence et la visibilité sur le site répondent à un objectif de dissuasion et de surveillance des lieux. La présence d'agents aux missions de médiation et de services, concourent également à la tranquillité et sûreté en gare. Le maillage des acteurs en charge de la sûreté est complété, en gare Montparnasse, par des actions dites de prévention sociale, nécessaires au bon ordre de la gare en journée. Ces actions s'inscrivent dans une logique de bon fonctionnement d'ensemble du site, en appréhendant les situations complexes des populations marginales et en errance.

La prévention situationnelle, c'est-à-dire, l'ensemble des dispositifs influant sur l'espace et l'environnement, se doit d'être mobilisée au sens large, en considérant tout un champ d'actions, qui ne se limite pas à une série de règles et de principes architecturaux et urbains. Dans cette perspective l'appréhension des enjeux de prévention ne peut se dissocier d'une démarche partenariale renforcée (ensemble des transporteurs, villes). Les enjeux de la prévention situationnelle, doivent également intégrer des dispositifs d'évaluation et de suivi, pour mieux s'ajuster à un contexte et une réalité toujours mouvante.

Références bibliographiques

► Sur la gare Montparnasse et la situation de sûreté / tranquillité en gare.

Atelier Parisien d'Urbanisme, *Montparnasse, Analyse et diagnostic du quartier de la gare Montparnasse*, Octobre 2005.

Atelier Parisien d'Urbanisme, *Les quartiers des gares parisiennes, volet Montparnasse-Gaîté*, Mars 2011.

Errance en gare ou comment prendre en compte une présence qui dérange : éléments de diagnostic et propositions, Trajectoires (groupe Reflex), Octobre 2011.

F. Fussy, A. Riou, J. Sommacal, M. Fort, W. Rochaix, B. Sekhraoui, H. Heurtel, « Sécurité dans les transports en commun : des actions pour rassurer », *Note Rapide Société*, n°603, IAU ÎdF, Août 2012.

Les ateliers de la gare, « Les gares : de nouveaux centres commerciaux ? », *Transport public*, n°1111, Mars 2011.

Les ateliers de la gare, « La gare : lieu d'ordre et de discipline », *Transport public*, n°1120, Janvier 2012.

Les ateliers de la gare, « La gare : lieu public réinvesti », *Transport public*, n°1120, Janvier 2012.

Sassier Monique, *Lutter contre les incivilités à la SNCF, Une mission « civilité et tranquillité à la SNCF »*, Juillet 2012.

► Prévention situationnelle et relation entre aménagement et sécurité/sûreté.

Brodeur Jean-Paul, Monjardet Dominique (sous la direction), *Les cahiers de la sécurité intérieure, Connaître la Police, grands textes de la recherche anglo-saxonne*, Hors-Série 2003, Paris, 2003.

Délégation interministérielle à la ville, *Politique de la ville et prévention de la délinquance, Recueil d'actions locales*, Les éditions de la DIV, janvier 2004.

Jacobs Jane, *Déclin et survie des grandes villes américaines*, Eupalinos, Août 2012.

Lauriac Nathalie, *Prévention situationnelle, Etats-Unis, Canada, Royaume Uni, Une perspective historique et critique*, Ministère de l'Équipement, des Transports, du Logement, du Tourisme et de la Mer, Novembre 2002.

Landauer Paul, *L'architecture, la ville et la sécurité*, PUF, la ville en débat, 2009.

Le Goff Tanguy, *Vidéosurveillance et espaces publics, Etat des lieux des évaluations menées en France et à l'étranger*, IAU ÎdF, Octobre 2008.

Les villes face à l'insécurité, *Les Cahiers de l'IAU*, n°155, IAU ÎdF, juin 2010.

Les Cahiers de la sécurité intérieure, *Les technologies de sécurité*, n°21, 3^{ème} trimestre 1995.

Les Cahiers de la sécurité intérieure, *Urbanisme et sécurité*, n°43, 1^{er} trimestre 2001.

Loudier Céline, *La sûreté dans les espaces publics urbains, l'apport des méthodes nord-américaines à la question française et francilienne*, IAU îdF, Février 2002.

Ocqueteau Frédéric, Frenais Jacques et Varly Pierre, *Ordonner le désordre, Une contribution au débat sur les indicateurs du crime*, La documentation française, Paris, 2002.

PUCA, *Qualité et sûreté des espaces urbains, onze expériences novatrices*, Janvier 2012.

Réussir l'espace public, « Espace public, espace commun », Wyvekens Anne (dir.), *Espace public et sécurité*, la documentation française, novembre 2006, pp.109-113.

► Sites internet

Donzelot Jacques, *La dissuasion urbaine du crime*, donzelot.org/articles/prevention.pdf.

Ville de paris :

http://www.paris.fr/pratique/Portal.lut?page_id=7042&document_type_id=4&document_id=21439&portlet_id=16186&multileveldocument_sheet_id=3292

Syndicat des transports d'Île-de-France, *La saturation du réseau ferré francilien, Mobilité et Transport en Ile-de-France, Etat des lieux*, www.stif.info/IMG/pdf/6.Satur_rUseau_IDF.pdf.

► Textes principaux

Comité interministériel de prévention de la délinquance, *La politique de prévention de la délinquance en 2011*, 5^e rapport au parlement, avril 2012.

Comité interministériel de prévention de la délinquance, *Plan national de prévention de la délinquance et d'aide aux victimes 2010-2012*.

► Textes de lois

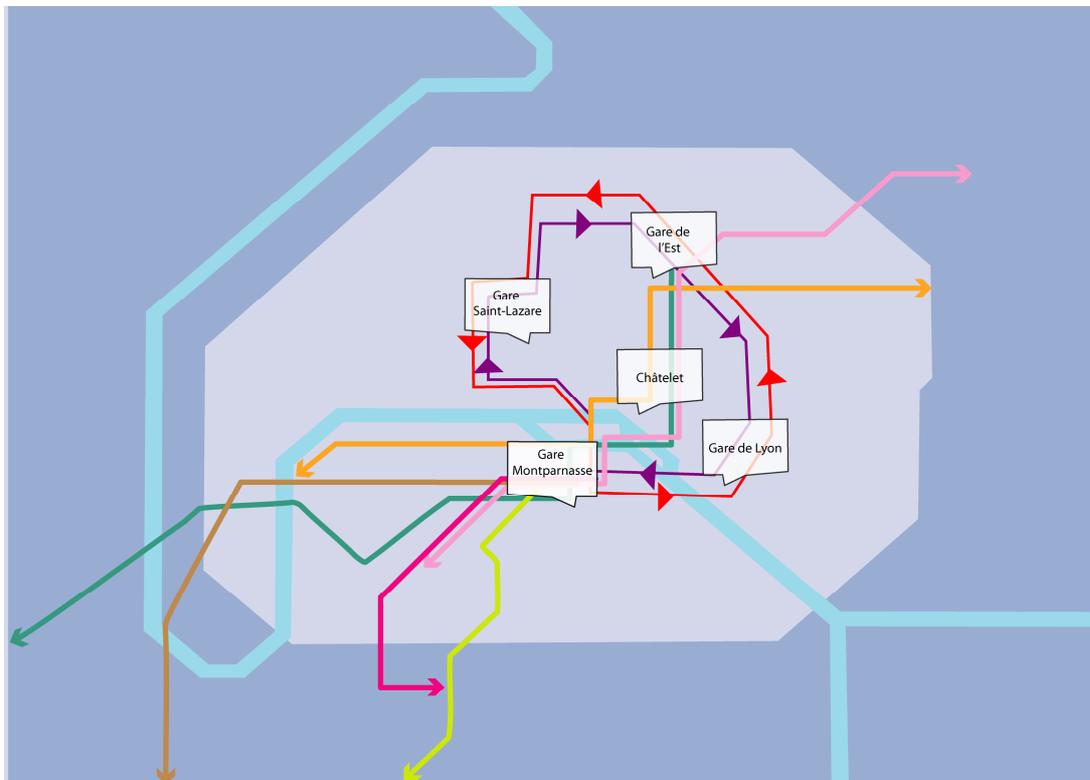
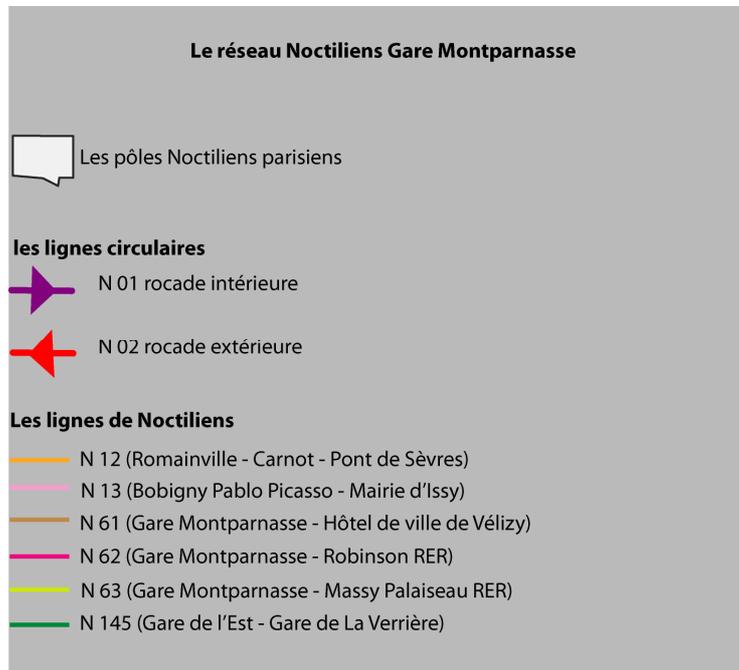
- Loi du 15 juillet 1845 sur la Police des chemins de fer.
- Décret n°730 du 22 mars 1942 portant sur le règlement d'administration publique sur la police, la sûreté et l'exploitation des voies ferrées d'intérêt général et d'intérêt local.
- Loi n°83-629 du 12 juillet 1983 réglementant les activités privées de sécurité
- Décret no 92-478 du 29 mai 1992, fixant les conditions d'application de l'interdiction de fumer dans les lieux affectés à un usage collectif et modifiant le code de la santé publique.
- Loi n°95-73 du 21 janvier 1995 d'orientation et de programmation relative à la sécurité
- Décret n°2000-1135 du 24 novembre 2000 adaptant les modalités d'application à la SNCF et à la RATP de la loi n°83-629 du 12 juillet 1983.
- Loi n°2002-1094 du 29 août 2002 d'orientation et de programmation pour la sécurité intérieure
- Décret n°2007-1322 du 7 septembre 2007 relatif à l'exercice des missions de services internes de sécurité de la SNCF et de la RATP.

Annexes

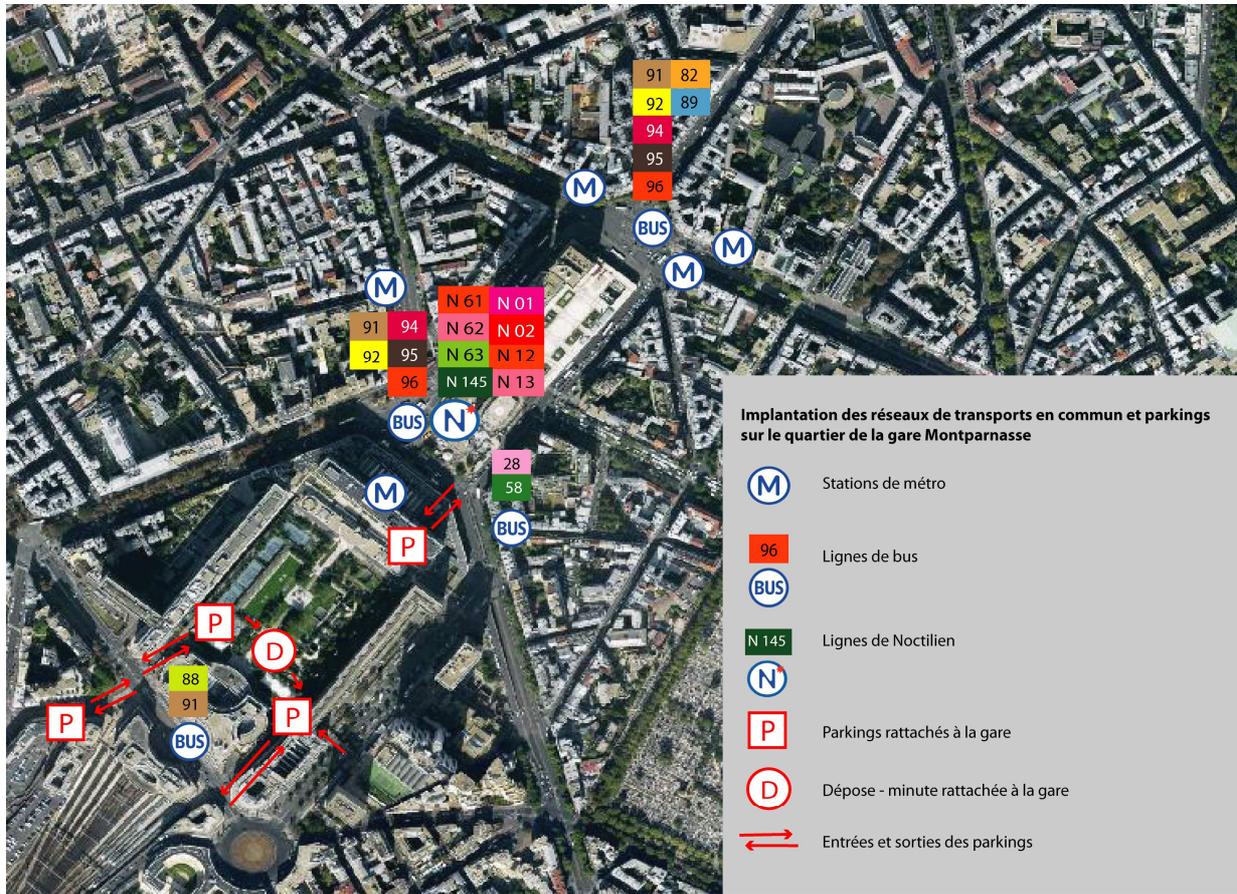
► Annexe 1 : Carte des réseaux de transports desservant la gare Montparnasse



► Annexe 2 : Carte du réseau Noctilien en gare Montparnasse



► Annexe 3 : Implantation des réseaux de transports et parkings sur le quartier de la gare Montparnasse



► Annexe 4 : Campagne sur les incivilités de la SNCF et la RATP

- Campagne SNCF « Il n'y a pas de petite incivilité »



IL N'Y A PAS DE
PETIT PAPIER
PAR TERRE.
IL N'Y A PAS DE
PETITE INCIVILITÉ.

WWW.PASDEPETITEINCIVILITE-SNCF.COM



Source : <http://www.pasdepetteincivilite-sncf.com/site/index.html>

- Campagne RATP « Restons Civils sur toute la ligne »



Source : http://www.ratp.fr/fr/ratp/r_50305/restons-civils/

