

l'Observatoire national de la délinquance dans les transports

Au service de la sûreté dans les transports



Ressources, territoires, habitats et logement
Énergie et climat
Prévention des risques

Développement durable

Infrastructures, transports et mer

Présent
pour
l'avenir



Ministère
de l'Écologie,
de l'Énergie,
du Développement
durable
et de la Mer

Ministère de l'Écologie, de l'Énergie, du Développement durable et de la Mer
en charge des Technologies vertes et de Négociations sur le climat

www.developpement-durable.gouv.fr

Sommaire

<i>Observatoire national de la délinquance dans les transports</i>	4
<i>Structure et missions</i>	4
Positionnement	4
Comité de pilotage	4
Équipe projet	4
<i>Objectif : agir contre la délinquance</i>	6
Différents types de mesures de prévention	6
Mesures de répression	7
Plan national de prévention de la délinquance et d'aide aux victimes	7
Plan national de sécurisation des transports	8
<i>Des premières réflexions à la création de l'ONDT</i>	9
Création des contrats locaux de sécurité	9
De la mission sûreté et prévention de la délinquance en 2001 à l'Observatoire aujourd'hui	9
Services dédiés	10
<i>Cadre juridique</i>	11
<i>Sigles</i>	14

Avant-propos

La délinquance dans les transports est un phénomène caractéristique de l'environnement urbain et du contexte local dans lequel nous vivons. La violence en fait partie et les transports constituent un terrain où elle s'exerce quotidiennement.

L'Observatoire national de la délinquance dans les transports (ONDT), créé par l'arrêté du 9 juillet 2008 portant organisation de l'administration centrale du ministère de l'Écologie, de l'Énergie, du Développement durable et de l'Aménagement du territoire, est le fruit d'une réflexion stratégique de plusieurs années destinée à mettre en œuvre, au sein de l'État, une politique efficiente de prévention et de lutte contre la délinquance dans les transports.

Rattaché à la direction des services de transport, l'ONDT a pour mission d'étudier ce phénomène spécifique de la délinquance dans les transports et de formuler toutes propositions utiles pour que ces phénomènes soient pris en compte le plus en amont possible dans la définition et la mise en œuvre des politiques, des actions ou des projets intéressant les transports publics. L'observatoire sert ainsi un des objectifs majeurs du projet stratégique de la direction

générale des infrastructures, des transports et de la mer : le respect d'un haut niveau de fiabilité, de sûreté et de sécurité dans les transports.

Alors que le ministère du Développement durable est maintenant en ordre de marche, il m'a paru utile de présenter, à travers un document facile d'accès, l'organisation des services spécialisés dans la prévention et la lutte contre la délinquance dans les transports publics et le cadre juridique dans lequel s'exerce leur action.

Sont également évoqués les outils mis en place depuis une décennie pour mesurer et comprendre les phénomènes de délinquance afin de mettre au point les actions et instruments efficaces pour y répondre.

Ce document est destiné à tous ceux, pouvoirs publics, autorités organisatrices, opérateurs de transport, associations, institutions, chercheurs, usagers, acteurs de la sécurité en général ou simples citoyens qui s'intéressent, à un titre ou à un autre, à ce phénomène caractéristique de nos sociétés urbaines contemporaines qu'est la délinquance dans les transports publics, et aux instruments pour y répondre.



Patrick VIEU
directeur des Services de transport

Observatoire national de la délinquance dans les transports

L'ONDT est placé au sein de la direction opérationnelle compétente en matière de transport : la direction générale des infrastructures, des transports et de la mer (DGITM) - direction des services de transport (DST).

Afin de mener à bien sa mission d'étude et d'analyse, l'ONDT a élaboré un processus itératif d'analyse des faits de délinquance commis dans les transports. Il recueille les données relatives à la délinquance auprès des organismes, publics ou privés, et des opérateurs constatant des faits de délinquance dans les transports. Il analyse ces données en les contextualisant grâce à un travail de rapprochement et de croisement d'informations ainsi qu'à travers l'utilisation d'outils cartographiques. Enfin, il préconise les mesures préventives adaptées aux différents phénomènes de délinquance.

Par ailleurs, il anime un réseau de partenaires à travers le comité de pilotage de l'ONDT et participe à des partenariats européens et internationaux.

Enfin, l'ONDT capitalise les savoirs en matière de sûreté et diffuse les bonnes pratiques et actions innovantes en matière de prévention de la délinquance dans les transports.

Structure et missions

Positionnement

Au niveau local, il collabore avec les entreprises de transport, les autorités organisatrices de transports (AOT) et les préfetures à travers l'apport en ingénierie et l'échange de bonnes pratiques.

Au niveau national, il est en contact notamment avec les représentants des entreprises et des AOT par le biais du Groupement des autorités responsables des transports (GART), l'Union des transports publics et ferroviaires (UTP) ainsi qu'avec les ministères de l'Intérieur, de la Justice, des Finances et de l'Éducation nationale, le Comité interministériel de prévention de la délinquance (CIPD) et l'Institut national des hautes études de la sécurité et de la justice (INHESJ) dont l'Observatoire national de la délinquance et des réponses pénales (ONDRP).

Au niveau européen, il travaille avec l'Agence française de normalisation (AFNOR) sur la normalisation européenne et a présidé le groupe en charge du rapport technique européen sur la prévention de la malveillance par l'urbanisme dans les espaces dédiés aux transports.

L'équipe projet s'articule autour de quatre pôles

Pôle Infocentre

Il offre une meilleure connaissance quantitative et qualitative du phénomène de délinquance dans les transports.

Ses missions portent sur :

- ▶ la collecte, le stockage et le traitement des données statistiques relatives aux faits de délinquance ainsi que celles relatives aux indicateurs de contexte (caractéristiques sociologiques, environnementales...) et de moyens (techniques, humains, organisationnels) ;
- ▶ l'élaboration de supports pour la restitution de données et pour les traitements des indicateurs nécessaires à la mesure et au suivi du niveau d'insécurité réelle et ressentie (tableaux de bord, graphiques).

Pôle analyse et recherche

Il a pour objectif d'analyser les faits de délinquance dans les transports en vue de définir les mesures de prévention adaptées. Il cherche également à évaluer l'impact des actions déployées.

Ses missions portent sur :

- ▶ la mise en place d'un dispositif composé de trois cartographies complémentaires :
 - ✓ une cartographie illustrative pour connaître la répartition géographique des faits de délinquance ;
 - ✓ une cartographie stratégique pour comprendre les liens qui unissent les

faits de délinquance et leur environnement ;

- ✓ une cartographie animée pour anticiper la délinquance en appréhendant sa dynamique spatio-temporelle ;
- ▶ l'élaboration de méthodologies d'analyse spatiale de la délinquance sur les réseaux de transport (géocriminologie) ;
- ▶ la veille méthodologique et technique relative à l'analyse des faits de délinquance ;
- ▶ la réalisation et le suivi d'études comme celle des violences faites aux femmes dans les transports, le guide méthodologique de la cartographie de la délinquance dans les

transports terrestres et les enquêtes de victimation ;

- ▶ la contribution à divers rapports et bilans tels le rapport annuel de l'ONDRP, le rapport annuel au Parlement sur la politique de prévention de la délinquance réalisé sous l'égide du CIPD, guide du coordinateur ;
- ▶ l'organisation et la participation à des colloques français et internationaux ;
- ▶ La constitution d'un réseau de correspondants chercheurs de différentes disciplines : géographie, sociologie, criminologie, statistiques...

Au niveau international, l'ONDT a adhéré au Centre international pour la prévention de la criminalité (CIPC) et a intégré le réseau international des observatoires de la criminalité, pour un échange de bonnes pratiques entre observatoires (Chili, Afrique du Sud, Royaume-Uni, Canada...). Il participe à l'organisation et à la communication des conférences internationales sur l'observation de la criminalité.

Comité de pilotage

L'ONDT dispose d'un comité de pilotage réunissant des représentants du CIPD, du GART, de la société Keolis, de l'ONDRP, de l'association Optile, des opérateurs de transport RATP et SNCF, des sociétés Transdev et Véolia-Transport et de l'UTP. Il est prévu d'accueillir de nouveaux membres tels les professionnels des transports routiers, maritimes et fluviaux ainsi que des représentants des ministères de l'Intérieur et de la Justice.

Ce comité prépare la politique de prévention de la délinquance et est force de proposition d'évolution des moyens à mettre en œuvre. Il pilote des études afférentes sur des thématiques, des territoires ou des publics prioritaires. Il rassemble également toutes les informations utiles en ce domaine.

Pôle ingénierie

Il définit une culture de prévention et de lutte contre la délinquance dans les transports à transmettre à l'ensemble des acteurs.

Ses missions portent sur :

- ▶ la réalisation d'études et d'audits : bilan national des contrats locaux de sécurité à thématique transports, fraude, expertise sûreté du projet CDG Express... ;
- ▶ le développement d'outils méthodologiques tels le diagnostic local de sécurité des transports ;
- ▶ la participation aux travaux de normalisation de l'AFNOR liés au transport et à son environnement.

Pôle juridique

Il apporte une expertise juridique en matière de sûreté dans les transports.

Ses missions portent sur :

- ▶ la mise en place d'une doctrine fondant la politique de lutte contre la délinquance dans les transports et la rédaction de textes juridiques afférents ;
- ▶ le conseil juridique ;
- ▶ la veille juridique ;
- ▶ le suivi du comité de pilotage de l'ONDT.



Gérard ROLLAND

Directeur de l'ONDT et chargé par le secrétaire d'État aux Transports du développement de la prévention de la délinquance dans les transports et de la diffusion des bonnes pratiques.

gerard.rolland@developpement-durable.gouv.fr

tél. 01 40 81 36 76



Fabrice FUSSY

Responsable du pôle analyse et recherche

fabrice.fussy@developpement-durable.gouv.fr

tél. 01 40 81 65 64



Yasmina BAABA

Responsable du pôle juridique

yasmina.baaba@developpement-durable.gouv.fr

tél. 01 40 81 14 84



Dominique BROYART

Responsable du pôle Infocentre

dominique.broyart@developpement-durable.gouv.fr

tél. 01 40 81 62 59



Christelle FRANCOIS

Responsable du pôle ingénierie

christelle.francois@developpement-durable.gouv.fr

tél. 01 40 81 13 38



Françoise BOILEAU

Assistante

francoise.boileau@developpement-durable.gouv.fr

tél. 01 40 81 17 91

fax 01 40 81 72 24



Objectif : agir contre la délinquance

La délinquance dans les transports s'inscrit dans un ensemble d'interactions entre le monde des transports et son environnement. Elle est de ce fait difficile à appréhender car elle s'adapte à l'espace spécifique des transports, à la fois statique (gares, stations, ports...), dynamique (trains, bus, tramways...) et également soumis aux rythmes temporels inhérents aux transports.

L'ONDT étudie la délinquance sous tous ses aspects : de la manipulation intempestive des signaux d'alarme jusqu'aux délits commis par des bandes organisées tels les vols de métaux, en passant par les déprédations, les menaces à agent, les vols sous la menace, les escroqueries...

L'ONDT étudie également les réponses apportées à la lutte contre ce phénomène. Dans ce cadre, il classe les réponses à l'insécurité sur les réseaux en fonction du triptyque prévention - dissuasion - répression.



Différents types de mesures de prévention

Les mesures de prévention et de dissuasion des atteintes aux personnes et aux biens dans le transport public s'articulent autour de quatre axes : la prévention sociale, la prévention situationnelle, la prévention en direction des victimes potentielles et la lutte contre la fraude.



Prévention sociale

Les actions de prévention sociale se répartissent en trois grandes familles visant à :

- ▶ promouvoir un comportement civique et citoyen comme par exemple les interventions dans les établissements scolaires ou la participation à des événements locaux ;
- ▶ faciliter l'accès à l'emploi, l'insertion et l'orientation professionnelles grâce à la médiation sociale ou aux politiques de recrutement dans les quartiers en difficulté ;
- ▶ lutter contre la récidive en accueillant des jeunes prévenus ou condamnés à exécuter des mesures de réparation pénale et des travaux d'intérêt général.



Prévention situationnelle

La prévention situationnelle modifie les circonstances dans lesquelles des infractions pourraient être commises afin qu'elles paraissent difficiles, risquées ou inintéressantes pour qui serait tenté de les commettre.

Dans ce cadre, trois types de moyens sont utilisés :

- ▶ techniques (vidéo-protection, matériaux anti-vandalisme, pédales d'alarme, radio localisation, portes palières...) ;
- ▶ humains (personnels dédiés, accueils lors de des embarquements, ré-humanisation des espaces de transport...) ;
- ▶ organisationnels (existence de postes de commandement communs entreprises-police, procédures rapides de réparation des dommages, CLS-T...).



Prévention menée en direction de victimes potentielles

La prévention menée en direction de victimes potentielles, dont les personnels des entreprises de transport, se concrétise par des actions de formation des salariés à la gestion des situations conflictuelles.

Lutte contre la fraude

La lutte contre la fraude s'inscrit dans une démarche plus globale de lutte contre la délinquance, les deux phénomènes étant liés. Elle fait l'objet d'une politique publique renforcée qui allie différents moyens de prévention visant à réduire le nombre de situations irrégulières ainsi que le sentiment d'insécurité engendré.

Mesures de répression

S'agissant du volet répression, les actions s'appuient sur la mobilisation et la coordination des moyens spécialisés sur les réseaux. Elles se traduisent notamment par des partenariats avec les parquets et la mise en place d'initiatives locales : dépôt de plainte par procédure simplifiée et leur suivi systématique, recouvrement des amendes, prévention de la récidive, utilisation de la vidéo-protection...

Plan national de prévention de la délinquance et d'aide aux victimes

Ce plan a pour objectif de définir les moyens nécessaires à l'application efficace de la loi du 5 mars 2007 qui consacre la prévention de la délinquance comme une politique publique permanente. Pour l'inscrire dans la durée et lui donner les moyens de se développer de façon cohérente, des innovations institutionnelles et administratives ont été nécessaires. Le dernier plan national de prévention de la délinquance et d'aide aux victimes, présenté le 2 octobre 2009 et établi pour trois ans, est applicable à compter du 1^{er} janvier 2010.

Le Comité interministériel de prévention de la délinquance (CIPD) est en charge de sa mise en œuvre en partenariat avec les différents acteurs concernés. Présidé par le Premier ministre, le CIPD réunit les ministres chargés de l'Intérieur, de la Défense, de la Cohésion sociale, de l'Éducation nationale, de la Justice, des Transports, de la Santé, de l'Outre-mer et de la Jeunesse. Il fixe les orientations de la politique gouvernementale en matière de prévention de la délinquance et veille à leur mise en œuvre. Il coordonne l'action des ministères et l'utilisation des moyens budgétaires consacrés à la politique de prévention de la délinquance. Ce plan comporte un volet transport piloté par l'ONDT qui se décline en quatre fiches.

Harmonisation des textes en matière de sûreté

L'objectif est de réécrire les textes en matière de sûreté dans les transports car il s'agit parfois de textes très anciens notamment la loi du 15 juillet 1845 et le décret du 22 mars 1942.

Modifiés à de nombreuses reprises, ils posent aujourd'hui des problèmes d'application. Six thèmes principaux de travail ont été identifiés :

- ▶ l'assermentation et l'agrément des agents ;
- ▶ le relevé d'identité du contrevenant ;
- ▶ l'injonction et la contrainte à descendre du véhicule et l'interdiction d'accès ;





- ▶ le délit de fraude d'habitude ;
- ▶ le montant de l'indemnité forfaitaire ;
- ▶ la cohérence des sanctions avec l'indemnité forfaitaire applicable.

Un groupe de travail interministériel, associant de nombreux experts, piloté par l'ONDT et mis en place à l'automne 2010, est chargé de formuler des premières propositions.

Lutte contre la fraude

L'objectif principal est de réduire le nombre de personnes en situation irrégulière dans les transports en commun. Dans cette perspective, il convient d'améliorer l'efficacité des dispositifs mis en place, de faciliter l'identification des personnes en situation irrégulière mais aussi de mieux assurer la protection des personnels chargés du contrôle et de recueillir les chiffres relatifs à la fraude.

Un groupe de travail interministériel, associant de nombreux experts, piloté par l'ONDT et mis en place en janvier 2010, a rendu ses premières préconisations en matière de lutte contre la fraude. Des sous-groupes de travail seront constitués pour approfondir les premières mesures proposées.

Déploiement de la vidéo-protection

La vidéo-protection est l'un des principaux axes de la politique de prévention de la délinquance. L'installation de caméras dans les espaces de transport vise à dissuader les auteurs d'actes de délinquance potentiels en les confrontant au risque d'être vus et identifiés. Elle engendre également un effet dissuasif à travers les sanctions pénales prononcées à l'encontre des auteurs passés à l'acte et identifiés par le visionnage des enregistrements. Le déploiement vise à instaurer une logique de continuum vidéo protégé entre les espaces de transport et leurs abords. Un groupe de travail interministériel, associant de nombreux experts, piloté par l'ONDT et mis en place à l'automne 2010, est chargé de formuler des premières propositions.

Développement des CLS transport

La mise en place des contrats locaux de sécurité transport (CLS-T) ayant montré de bons résultats avec des baisses significatives de la délinquance, le plan préconise de doubler le nombre des CLS-T dans le cadre des stratégies territoriales et de systématiser les concepts CLS-T nouvelle génération.

Un groupe de travail interministériel, associant de nombreux experts, piloté par l'ONDT et mis en place à l'automne 2010, est chargé de faire l'état des lieux des CLS-T existants en France.

En complément du plan national de prévention de la délinquance et d'aide aux victimes, un plan national de sécurisation des transports a été présenté le 14 avril 2010.

Plan national de sécurisation des transports

Ce plan vise notamment à améliorer la synergie entre le ministère chargé des Transports et le ministère de l'Intérieur avec, d'une part, la création d'un comité national de lutte contre la délinquance et de sécurité dans les transports en commun, d'une unité de coordination de sécurité des transports en commun (UCSTC) et des comités zonaux de sécurité des transports et, d'autre part, le développement de la vidéo-protection et des stratégies territoriales de sécurité dans les transports.

Des premières réflexions à la création de l'ONDT

Les premières réflexions menées sur la délinquance dans les transports collectifs remontent aux années 1970. Face à la progression de ce phénomène dans les années 1990, les ministères de l'Intérieur et des Transports prennent les premières mesures de lutte contre la délinquance, notamment par la création de partenariats territoriaux : les contrats locaux de sécurité.

Création des contrats locaux de sécurité

Les contrats locaux de sécurité (CLS) organisent un partenariat entre les différentes autorités publiques pour lutter contre l'insécurité à l'échelon du quartier, de la commune, de l'agglomération ou d'un réseau de transport. Ils se déclinent au niveau local, départemental, interdépartemental et régional.

Le préfet, le procureur de la République et le maire sont les trois signataires des CLS, auxquels s'ajoutent éventuellement l'Éducation nationale, le conseil général, le conseil régional, les bailleurs sociaux ainsi que les entreprises de transport.

Les objectifs des CLS visent d'abord à définir un territoire cohérent à l'échelon local et les acteurs concernés, puis à mettre en place un diagnostic local de sécurité et, enfin, une action publique concertée et coordonnée. Les contrats locaux de sécurité couvrent des périodes déterminées et sont soumis à évaluation. En 2002, ils sont accompagnés de la mise en place d'une instance stratégique chargée de diriger l'action publique locale en matière de sécurité : les conseils locaux (ou intercommunaux) de sécurité et de prévention de la délinquance (CLSPD ou CISPDP).

En décembre 2006, la création des contrats locaux de sécurité de nouvelle génération met l'accent sur le recrutement d'un coordonnateur dédié, le choix d'un territoire plus restreint, la limitation du nombre d'actions et l'importance de l'évaluation.

Des CLS sont dédiés aux transports, tandis que d'autres, à vocation plus large, disposent d'un volet transports. Ces dispositifs font actuellement l'objet d'un bilan.

De la mission sûreté et prévention de la délinquance en 2001 à l'Observatoire aujourd'hui

En 2001, le ministre chargé des Transports fait le constat du manque d'information et de suivi de la lutte contre l'insécurité dans les transports. Il nomme un haut fonctionnaire chargé de la sûreté dans les transports collectifs puis crée la mission sûreté et prévention de la délinquance.

La structure devient pérenne avec la création, par arrêté du 21 mars 2006, de l'Observatoire national de la sûreté dans les transports ferroviaires et collectifs (ONSTFC). L'Observatoire répond aux besoins de disposer d'un outil capable à la fois d'assurer le suivi du niveau de délinquance, de renforcer la politique de lutte contre la délinquance dans les transports et d'évaluer les actions mises en place.



Quatre axes d'actions pour lutter contre la délinquance

- ▶ Amélioration de la prévention des actes d'incivilités et de violences.
- ▶ Développement des équipements de sûreté.
- ▶ Développement de la surveillance policière et de la répression des actes de violences.
- ▶ Aggravation des sanctions relatives aux infractions commises dans les transports publics.





Quelques exemples d'actions

- ▶ Soutenir et rassurer le personnel de terrain : pérenniser les missions d'assistance de la police nationale, améliorer le suivi des affaires pénales, développer la vidéo-protection.
- ▶ Diminuer le nombre de passages à l'acte : concentrer l'action des agents de médiation sur les lignes et les périodes à risques, aménager l'espace public (notamment la lutte contre les jets de projectiles).
- ▶ Développer la prévention et le partenariat : en milieu scolaire, dans les quartiers classés en zone urbaine sensible (ZUS).
- ▶ Améliorer le fonctionnement du comité de pilotage, créer un observatoire de la sûreté.



L'Observatoire national de la délinquance dans les transports (ONDT) lui a succédé en juillet 2008, lors de la réorganisation du ministère. Son champ de compétences s'est alors étendu aux transports fluviaux et maritimes.

Services dédiés

Ces services effectuent des missions opérationnelles de prévention, de dissuasion et d'intervention dans les espaces de transport. En matière de prévention de la délinquance, les missions de ces acteurs portent essentiellement sur la sécurisation des réseaux par la surveillance des lieux, l'accompagnement des moyens mobiles, l'appui aux personnels, la gestion des rassemblements de personnes dans le cadre de manifestations culturelles, sportives, festives ou en cas d'incidents. Leur présence humaine, facilement identifiable, rassure les voyageurs et les personnels et dissuade les éventuels auteurs d'actes de délinquance.

Le partenariat entre les acteurs vise à échanger sur les différentes problématiques sûreté dans les transports, qu'il s'agisse de l'évolution de la délinquance ou de la gestion de l'événementiel en vue d'élaborer des dispositifs opérationnels communs.

Services de police spécifiques

Les forces de sécurité rassemblent une multiplicité d'acteurs intervenant en coordination pour prévenir et lutter contre la délinquance sur les réseaux de transport parmi lesquels :

- ▶ au niveau national : le service national de police ferroviaire (SNPF), de la direction centrale de la police aux frontières (PAF), entité de coordination nationale qui intervient sur le réseau ferroviaire national à l'exception de celui de l'Île-de-France ;
- ▶ au niveau régional : la sous-direction régionale de la police des transports (SDRPT), entité de coordination régionale de la sécurisation dans les transports d'Île-de-France dont le champ de compétences a été élargi au réseau de surface en 2009 ;
- ▶ au niveau inter-départemental : les services interdépartementaux de sécurisation des transports en commun (SISTC) de Lille, Lyon et Marseille ;
- ▶ au niveau départemental : les pelotons de surveillance et d'intervention de la gendarmerie (PSIG) à vocation ferroviaire ;
- ▶ au niveau communal : les unités de sécurisation des transports en commun de la police nationale telles celles de Bordeaux, Créteil, Rennes, Marseille, Strasbourg, Toulouse ainsi que les services de police municipale dédiée aux transports à l'image de ceux de Nice ou d'Orléans en intercommunalité.

Des équipes dédiées chez les opérateurs de transport

Les deux principaux opérateurs de transport, la SNCF et la RATP, disposent de services internes de sécurité conformément à la loi n° 83-629 du 12 juillet 1983 réglementant les activités privées de sécurité :

- ▶ la surveillance générale (SUGE) pour la SNCF comptant 2200 agents en 2009 et répartie en brigades dans chaque région SNCF ;
- ▶ le groupe de protection et de sécurisation des réseaux (GPSR) pour la RATP composé de 1015 agents en 2009.

Cadre juridique

Un foisonnement de textes définit la politique de lutte contre la délinquance dans les transports. Ces textes, lorsqu'ils ne sont pas déjà codifiés, seront intégrés dans le code des transports.

Historiquement, **la loi du 15 juillet 1845** est la première loi sur la police des chemins de fer. Modifiée à plusieurs reprises, elle concerne des mesures relatives à la conservation des chemins de fer, des contraventions de voirie commises par les concessionnaires ou fermiers de chemins de fer et des mesures relatives à la sûreté de la circulation sur les chemins de fer.

📖 **Le décret 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, édicte diverses mesures de police afin d'assurer le bon ordre dans les gares, les trains et sur les voies.

📖 **La loi du 12 juillet 1983** régleme les activités privées de sécurité et prévoit des dispositions spécifiques à la SNCF et à la RATP.

📖 **Les lois de 1999** valorisent l'activité des personnels des entreprises de transport dans leur mission de service public, en renforçant les contrôles et la protection des personnels contre les auteurs d'agression :

▶ **la loi du 6 janvier 1999**, relative aux animaux dangereux, interdit l'introduction, dans les lieux et véhicules affectés aux transports, des chiens d'attaque, chiens de garde ou de défense non muselés ou non tenus en laisse ;

▶ **la loi du 15 avril 1999**, relative aux polices municipales, précise dans son article 17 la procédure de relevé d'identité par certains agents d'exploitation. L'article 21 permet aux agents de police municipale de constater, par procès-verbaux, les infractions à la police et à la conservation du domaine public sur les voies.

Deux décrets viennent en application de cette loi :

- ✓ le décret du 24 novembre 2000 (n°2000-1135) qui fixe les conditions dans lesquelles les agents des services de sûreté de la RATP et de la SNCF peuvent être armés ;
- ✓ le décret du 24 novembre 2000 (n°2000-1136), sur la procédure d'agrément des agents appelés à constater des infractions tarifaires, qui leur permet de procéder au relevé d'identité des contrevenants.

📖 **La loi du 18 juin 1999** portant diverses mesures relatives à la sécurité routière et aux infractions sur les agents des exploitants de réseau de transport public de voyageurs rétablit, dans la loi du 15 juillet 1845 précitée, un article punissant l'outrage à un agent de l'exploitant.





📖 **La loi du 15 novembre 2001** relative à la sécurité quotidienne, qui modifie notamment la loi du 15 juillet 1845, contient quatre dispositions sur le transport :

- ▶ le délit de fraude d'habitude ;
- ▶ l'injonction de descente du train ;
- ▶ l'inspection des bagages et les palpations de sécurité ;
- ▶ les dispositions régissant les agents de sûreté de la RATP et de la SNCF.

📖 **Le décret du 17 juillet 2002** relatif aux dispositifs territoriaux de sécurité et de coopération pour la prévention et la lutte contre la délinquance et la loi du 29 août 2002 d'orientation et de programmation pour la sécurité intérieure (LOPSI) renforcent la stratégie globale de sécurité qui inclut notamment comme partenaires les acteurs du monde des transports (création des CLSPD/CISPD).

📖 **La loi du 18 mars 2003** pour la sécurité intérieure (LSI) comporte des dispositions relatives au transport :

- ▶ le maintien d'un enfant de moins de six ans sur la voie publique ou dans un espace affecté au transport pour mendicité, constitue une privation de soins (article 227-15 du code pénal) ;
- ▶ la menace de commettre un crime ou un délit contre les personnes ou les biens à l'encontre d'un agent d'un exploitant de réseau de transport public de voyageurs est une infraction spécifique (article 433-3 du code pénal) ;
- ▶ les peines pour violences ayant entraîné une incapacité totale de travail pendant plus de huit jours sont aggravées lorsque les violences sont commises sur un agent dans l'exercice de ses fonctions (article 222-12 du code pénal) ;
- ▶ au moyen du serment prêté devant le tribunal de grande instance de leur domicile, les agents de surveillance de l'administration et des concessionnaires ou fermiers peuvent verbaliser sur toute la ligne du chemin de fer à laquelle ils sont attachés (article 23 de la loi du 15 juillet 1845) ;
- ▶ toute personne qui contrevient en cours de transport aux dispositions tarifaires ou à des dispositions dont l'inobservation est susceptible soit de compromettre la sécurité des personnes ou la régularité des circulations, soit de troubler l'ordre public, peut se voir enjoindre par les agents de descendre du véhicule de transport (article 23-2 de la loi du 15 juillet 1845).

📖 **La loi du 5 mars 2007** sur la prévention de la délinquance prévoit des dispositions intéressant le transport :


- ▶ la contribution des AOT aux actions de prévention de la délinquance et de sécurisation des usagers (articles 13-3 et 21-1 de la loi du 30 décembre 1982 d'orientation des transports intérieurs et article 1er de l'ordonnance du 7 janvier 1959 relative à l'organisation des transports de voyageurs en Île-de-France) ;
- ▶ la création d'infractions spécifiques et de peines aggravées en cas de violences volontaires avec arme sur agent d'un exploitant de réseau de transport public de voyageurs dans l'exercice de ses fonctions commises en bande organisée ou avec guet-apens (article 222-14-1 du code pénal) et en cas d'embuscade lorsque l'infraction vise ces agents (article 222-15-1 du code pénal) ;

► l'aggravation des peines en cas d'usage de stupéfiants par les agents de l'exploitant dont la fonction met en cause la sécurité du transport dans l'exercice de cette fonction. (article L 3421-1 du code de la santé publique) ;

► l'aggravation des peines pour certaines infractions (article 21-1 à 7 de la loi du 15 juillet 1845) comme le fait de jeter ou de déposer un matériau ou un objet quelconque sur les lignes de transport ou le fait de pénétrer, circuler ou stationner sans autorisation régulière dans les parties de la voie ferrée ou de ses dépendances qui ne sont pas affectées à la circulation publique ;


► la possibilité, si le contrevenant refuse ou se trouve dans l'impossibilité de justifier de son identité, pour les agents de l'exploitant d'être autorisés à retenir l'auteur de l'infraction le temps strictement nécessaire à l'arrivée de l'officier de police judiciaire ou, le cas échéant, à le conduire sur-le-champ devant lui (article 23 de la loi du 15 juillet 1845) ;

► La création pour les agents désignés par l'exploitant d'une injonction de descendre du véhicule de transport en cas de refus d'obtempérer (article 23-2 de la loi du 15 juillet 1845).

 **Le décret du 7 septembre 2007** relatif à l'exercice des missions des services internes de sûreté de la SNCF et de la RATP modifie :

► les conditions d'exercice des missions des agents de la SUGE et du GPSR sur la voie publique et dans les emprises des entreprises non ouvertes au public ;

► les conditions de dispense du port de la tenue.

 **Le décret du 27 août 2008**, pris en application de la loi du 5 mars 2007 susvisée, précise les modalités du concours apporté par les autorités organisatrices de transports collectifs de voyageurs aux actions de prévention de la délinquance et de la sécurisation des personnels et des usagers. Il accentue la logique d'implication et d'association des AOT sur le champ de la prévention de la délinquance et de sécurisation des personnels et des usagers. Il prévoit une meilleure remontée et circulation de l'information entre l'ensemble des acteurs tant sur le niveau d'insécurité recensée sur les réseaux que sur les types d'actions menées et les moyens afférents. Enfin, il définit les modalités d'évaluation des actions menées.



Sigles

AFNOR	agence française de normalisation
AOT	autorité organisatrice de transport
APJ	agent de police judiciaire
APJA	agent de police judiciaire adjoint
CIPD	comité interministériel de prévention de la délinquance
CIPC	centre international pour la prévention de la criminalité
CISPD	conseil intercommunal de sécurité et de prévention de la délinquance
CLS	contrat local de sécurité
CLSPD	conseil local de sécurité et de prévention de la délinquance
DGITM	direction générale des infrastructures, des transports et de la mer
DGGN	direction générale de la gendarmerie nationale
DGPN	direction générale de la police nationale
DST	direction des services de transport
GART	groupement des autorités responsables des transports
GPSR	groupe de protection et de sécurisation des réseaux (RATP)
INHESJ	institut national des hautes études de la sécurité et de la justice
LOPSI	loi d'orientation et de programmation pour la sécurité intérieure
LSI	loi pour la sécurité intérieure
ONDRP	observatoire national de la délinquance et des réponses pénales
ONDT	observatoire national de la délinquance dans les transports
ONSTFC	observatoire national de la sûreté dans les transports ferroviaires et collectifs
OPJ	officier de police judiciaire
OPTILE	organisation professionnelle des transports d'Île-de-France
PAF	police aux frontières
PSIG	pelotons de surveillance et d'intervention de la gendarmerie
SDRPT	sous-direction régionale de la police des transports
SISTC	service interdépartemental de sécurisation des transports
SNPF	service national de police ferroviaire
SUGE	surveillance générale (SNCF)
UCSTC	unité de coordination et de sécurité des transports en commun
UTP	union des transports publics et ferroviaires
ZUS	zone urbaine sensible

Édition Octobre 2010

Conception graphique et réalisation : MEEDDM/SG/DICOM/DIE

Crédits photos : DCPAF/ SNPF/ BCCI - DREIF - Bruno GAUTHIER/Jean-Marie GOBRY - Fabrice FUSSY -
Karl HENRY - KEOLIS - Jean-Philippe MALARTRE - Laboratoire Photographique Central de la Gendarmerie Nationale -
MEEDDM - Gérard CROSSAY/Laurent MIGNAUX
RATP - SNCF Médiathèque - Sylvain CAMBON/Jean-Marc FABBRO/Philippe FRAYSSEIX/Sébastien GODEFROY/
Bernard LACHAUD/Gil LEFAUCONNIER/Christophe RECOURA

Ressources, territoires et habitats
Énergie et climat Développement durable
Prévention des risques Infrastructures, transports et mer

Présent pour l'avenir

Ministère de l'Écologie, de l'Énergie,
du développement durable et de la Mer
en charge des Technologies vertes et des Négociations sur le climat
Direction générale des Infrastructures,
des Transports et de la Mer
La Grande Arche - paroi sud
92055 La Défense Cedex
Tél. 01 40 81 21 22