

---

## ELEMENTS DE DOSSIER

---

Département de la sécurité

# Politique de sécurité de la RATP







# Les spécificités

Un réseau de transport en commun à l'échelle de la région Ile-de-France avec des enjeux économiques et environnementaux supra nationaux et des besoins de mobilité d'une population résidente de près de 12 millions d'habitants.

Un réseau multimodal qui comprend :

- un métro de 16 lignes et plus de 380 stations ;
- deux lignes de RER avec 67 gares ;
- huit lignes de tramway, deux lignes en site propre et 338 lignes de bus représentant environ 3 900 kms de desserte dans les huit départements d'Ile-de-France.

Ce réseau irrigue des zones urbaines très disparates avec des manifestations de délinquance protéiformes qui varient en fonction du mode et de la nature de l'environnement urbain de proximité.

Un réseau qui réalise plus de 3 milliards de voyages par an géré par une entreprise qui emploie moins de 44 000 salariés (pour mémoire, le trafic passager annuel de Roissy CDG est d'environ 72 millions).

Des paramètres institutionnels particuliers : entreprise publique créée par la loi, EPIC, Etat seul actionnaire et la décentralisation du STIF qui rapproche l'Ile-de-France du droit commun.

La sécurité est un défi permanent et quotidien mais un défi partenarial pour plusieurs raisons : la hiérarchisation et le respect des compétences de chacun, la variété du champ à traiter (de la délinquance acquisitive au sentiment d'insécurité et incivilités), de l'évolution permanente et toujours renouvelée des menaces (terrorisme, violences urbaines...). A chaque événement, l'entreprise, cible potentielle ou réelle, se trouve interpellée par la puissance publique sur sa capacité d'adaptation et son aptitude à réagir.

## **Une politique entrepreneuriale et partenariale**

Une stratégie de maîtrise des lieux pro active : depuis 1990, la RATP a une politique de sécurité à part entière et considère que la sécurité est une composante de la mission de service public ; contribuer à la sécurité des voyageurs est une obligation

de service public et assurer la sécurité des personnels et des installations est une garantie de la continuité de ce service.

La sécurité est au cœur de la qualité de service et des engagements de la RATP vis-à-vis des 11 millions de voyages quotidiens. C'est tout l'esprit du contrat qui lie la RATP au Syndicat des transports d'Ile-de-France, autorité organisatrice.

La stratégie définie est donc celle de la maîtrise des lieux pro active ; tout en maintenant les capacités d'intervention. Il s'agit de développer la détection et l'anticipation pour une meilleure prévention des risques. Pour ce faire, des diagnostics très ciblés et cartographiés sont établis. Ils associent la nature des faits et leurs impacts sur la qualité de service et particulièrement sur la dégradation de l'offre.

Si le pilier central du dispositif est le service interne de la sécurité, tous les agents RATP dont les missions s'effectuent au contact du public participent à hauteur de leur compétence (lutte contre la fraude, respect de la police des chemins de fer...) à la maîtrise des espaces.

L'organisation actuelle de la sécurité résulte d'une longue évolution de deux organisations - celle de la RATP et celle de la police - qui progressivement ont vu leurs effectifs augmenter et leur collaboration opérationnelle se structurer sous l'impulsion des gouvernements, du législateur et des responsables de l'entreprise.



# Des agents de sécurité dédiés le groupe de protection et de sécurité des réseaux

Le groupe de protection et de sécurité des réseaux (GPSR) comporte environ 1000 agents dont les compétences sont définies par le législateur.

En raison des enjeux de la sécurité pour la RATP, les textes législatifs et réglementaires, repris récemment pour partie dans le Code des Transports, ont reconnu des prérogatives particulières aux agents de sécurité dédiés de la RATP et de la SNCF.

Leurs missions sont ainsi définies par ceux-ci qui stipulent que, dans le cadre d'une mission de prévention, ils sont notamment chargés de veiller à la sécurité des voyageurs, personnels et des biens. Outre la reconnaissance légale de l'existence de ces services, la loi définit le périmètre de l'activité des agents du Groupe de Protection et de Sécurité des Réseaux, leur compétence s'exerçant dans les rames, dans les autobus et à leur montée/descente ainsi que dans les installations ferroviaires. Dans ce cadre, les agents du GPSR assurent une mission de prévention, dissuasion et sécurisation.

Par ailleurs, la loi du 15 novembre 2001 précise les conditions :

- de moralité que doivent remplir les agents pour exercer leurs fonctions,
- de port de la tenue et de détention de la carte professionnelle,
- d'autorisation du port de l'arme de catégorie B (arme à feu) et catégorie D (bâton de défense type « tonfa »).

Ils sont habilités mais n'ont action en matière d'interpellation que le recours à l'art.73 du code de procédure pénale qui leur offre, comme à tout citoyen, la possibilité d'arrêter un individu qui vient de commettre un crime ou un délit puni d'emprisonnement et le conduire devant l'officier de police judiciaire le plus proche.

Les agents du GPSR sont par ailleurs assermentés et, à ce titre, sont autorisés par le code des transports à constater par procès verbaux les infractions prévues par les textes réglementaires relatifs à la police, la sûreté et l'exploitation des réseaux.

La RATP est la seule entreprise de transport avec la SNCF à disposer d'un tel service.

Ces agents reçoivent, outre une formation initiale de trois mois, des formations continues adaptées (13 jours par an).

A noter : les conventions signées en ce domaine avec certains services Direction Générale de la Police Nationale et de la Préfecture de Police de Paris qui permettent notamment des échanges constructifs (tir, techniques d'intervention...) débouchant sur des exercices réalisés en commun.

**Les objectifs portés par les agents de sécurité : rassurer le client et assister les personnels d'exploitation dans une logique de continuité du service public**

Pour y parvenir, s'imposent plusieurs règles :

- axer les missions vers plus de prévention et de maîtrise des lieux : les patrouilles en tenue d'uniforme (obligation légale) doivent être visibles et dynamiques, prendre en compte les besoins des voyageurs et innover dans la relation de service tout en gardant une capacité d'intervention et d'aptitude à faire respecter les règles d'usage des transports,
- offrir au client un voyage agréable dans des espaces plus sûrs : la visibilité est valorisée pour améliorer le ressenti de sécurité des clients particulièrement dans les sites de forte affluence,
- accompagner les conducteurs, notamment machinistes de bus dans les secteurs sensibles et les personnels des stations et gares dans les sites connaissant des difficultés en termes de maîtrise des lieux.

Les agents du GPSR effectuent également, sur la base des diagnostics de sécurité ciblés, des missions de sécurisation sur des secteurs identifiés comme sensibles, pour les voyageurs ou pour les personnels.

Ces objectifs sont évalués :

- la visibilité se mesure : environ 100 équipes sont présentes quotidiennement sur les réseaux bus, métro et RER ; les agents assurent des missions de prévention spécifiques sur le réseau de surface : accompagnement dans les bus ou assistance aux points d'arrêt ou sur les réseaux ferrés avec des points de visibilité, de rencontres et de dissuasion quotidiens,
- un baromètre de satisfaction clients, piloté par le département commercial, suit les ressentis des voyageurs,
- le nombre des heures perdues pour des faits de sécurité est également un indicateur pris en compte.

En outre, les statistiques de sécurité suivent les évolutions des atteintes aux personnes et aux biens de manière très précise.



# Des missions de prévention spécifiques

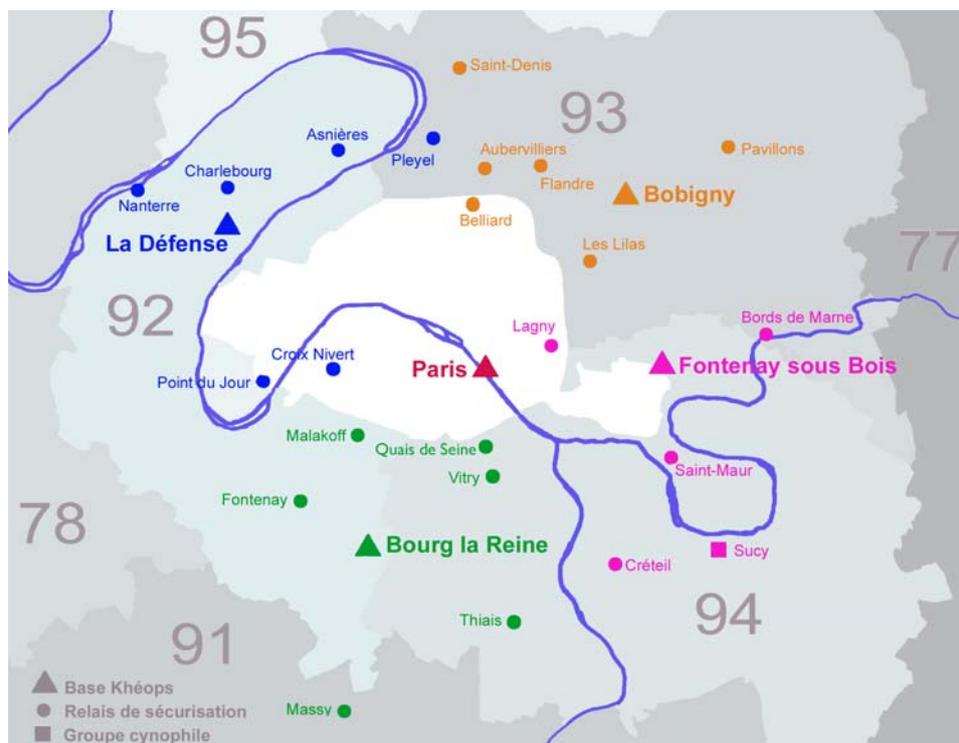
Le département de la sécurité travaille sur deux dimensions structurantes de la prévention situationnelle : la présence humaine et le contrôle des espaces ; ainsi, des dispositifs spécifiques sont mis en place :

- **Sur les réseaux métro et RER**, depuis octobre 2008, sont assurés par les agents du GPSR des points de visibilité, de rencontres et de dissuasion (PVRD). Il s'agit d'une tactique importée de la police nationale. L'objectif est de faire ressentir au voyageur qu'un « gardien capable » veille sur les espaces. En corollaire, il s'agit de dissuader le délinquant potentiel. Pour cette raison, les PVRD concernent, soit des lieux de flux importants, soit des lieux peu sensibles aux fins d'anticiper les transferts de délinquance. Environ une quinzaine sont ciblés par jour, dans le cadre de missions statiques de 20 à 30 minutes.
- **Sur les bus et les tramways**, dans le cadre d'un plan opérationnel visant à prévenir le risque de dégradation de service résultant du cumul des faits subis directement ou indirectement par le machiniste, les missions d'accompagnement dans les autobus et les tramways ainsi que d'assistance aux points d'arrêt.

Par ailleurs, chargé depuis 2011 de la **coordination des actions de prévention au niveau de l'entreprise**, il développe des actions en liaison étroite avec les départements d'exploitation et les agences territoriales qui visent à limiter l'impact d'aléas d'origine sociétale externes à la RATP qui viennent perturber son activité et ce dans une optique de continuité du service public et d'amélioration de la qualité du service rendu aux voyageurs.

La méthode est basée sur un diagnostic partagé et la définition d'un plan d'actions qui met en œuvre non seulement des dispositifs de sécurisation stricto sensu (voir supra) mais aussi des mesures anticipatrices prises en commun avec les associations, les établissements scolaires et autres susceptibles d'apporter leurs contributions – un travail de partenariat s'est développé en ce domaine avec les unités de prévention de l'agglomération parisienne (DSPAP).

## Une organisation déconcentrée pour une gestion de proximité



Pour une meilleure réponse, au plus près des spécificités de la délinquance dans chaque territoire, les effectifs de la sécurité sont déconcentrés avec :

- **cinq attachements principaux** : Paris et les trois départements de la proche couronne : Bourg la Reine, Fontenay sous Bois, Bobigny et La Défense à partir desquels les missions sont orientées vers la sécurisation du métro et du RER,
- **des attachements secondaires** dotés d'une implantation d'effectifs de sécurité dans chaque centre bus de la RATP, soit un total de 22.

Cependant, dans un souci de plus grande efficacité (augmentation du nombre des équipes sur le terrain, accroissement de la souplesse d'emploi, création d'un groupe d'appui, meilleur encadrement sur le terrain), une restructuration est en cours. Elle permettra de mieux suivre l'évolution de la cartographie de la délinquance et de répondre aux nécessités de monter en charge sur ces secteurs sensibles en réponse aux demandes des exploitants métro, bus et RER.



# Un partenariat exemplaire avec les services de police

**De la juxtaposition des dispositifs, à la complémentarité, vers une certaine intégration dans le cadre d'opérations spécifiques, telles sont les étapes du partenariat de la RATP avec les services de police d'Ile-de-France.**

La RATP a participé et signé les contrats départementaux à thématique transport des huit départements d'Ile-de-France : la région Ile-de-France étant la seule à avoir contractualisé, département par département sur cette thématique spécifique. Ces contrats ont permis de progresser dans le partage des ressources et la mise en place d'actions communes et ont également facilité l'accélération des mécanismes partenariaux entre la police et la RATP.

L'organisation actuelle de la sécurité résulte d'une longue évolution de deux organisations, celle de la RATP et celle de la police, qui ont vu progressivement leurs effectifs augmenter et leur collaboration opérationnelle se structurer.

**Sur les réseaux métro et RER** : une organisation structurée sous le commandement de la sous-direction régionale de la police des transports (S.D.R.P.T.).

Les missions régaliennes de la police dans les transports collectifs en Ile-de-France sont identiques quel que soit le domaine d'intervention (souterrain ou voie publique). D'une part, les effectifs de police sont chargés de lutter contre la délinquance et de rechercher les malfaiteurs et exécutent leurs missions en tenue d'uniforme ou en tenue civile, en fonction des circonstances, d'autre part, ils sont chargés du maintien de l'ordre public.

Depuis octobre 2003, existe une structure opérationnelle régionale et unique : la police régionale des transports (PRT) qui assure, sous l'autorité du Préfet de police, le commandement de la totalité des forces de sécurité sur les réseaux d'Ile-de-France et possède une compétence étendue à la totalité des réseaux ferrés d'Ile-de-France (c'est-à-dire, à la fois RATP et SNCF) qui regroupe les missions de sécurité publique et de police judiciaire.

Ainsi, de nombreux dispositifs de sécurisation partagés entre la police et les agents du GPSR sont mis en place :

- au quotidien, partant de diagnostics de délinquance partagés et ciblés, plusieurs dispositifs opérationnels existent (pour mémoire, en 2008, 476 opérations partagées),
- de manière ponctuelle, soit lors des événements exceptionnels, festifs ou sportifs, soit, lors d'événements inopinés, la coordination mise en place tant dans les états-majors que dans l'application opérationnelle, permet une gestion sans incident majeur.

**Sur le réseau de surface (bus et tram) :** une coordination régionale plus récente et plus complexe.

- La RATP a signé, depuis 2006, avec les préfets de tous les départements d'Ile-de-France ainsi que les directeurs territoriaux, des conventions pour une meilleure coordination, non seulement dans les réponses au quotidien mais aussi dans l'anticipation de violences urbaines, avec des rencontres régulières ou ponctuelles si les circonstances l'exigent. Cette collaboration fonctionne bien.
- La circulaire du 4 octobre 2007 du Ministre de l'Intérieur a permis la mise en place d'une coordination régionale concernant la sécurité dans les transports en commun de surface, placée sous l'autorité du Préfet de Police et confiée à la police régionale des transports, puis la loi de 24 juillet 2009 a confié au Préfet de Police des pouvoirs sur l'ensemble de l'agglomération parisienne.

L'échelle est celle de la région Ile-de-France et de ses huit départements. Pour la seule RATP, la desserte de surface représente 3 900 kms de rues et d'avenues et chaque année, plus de 106 millions de kilomètres parcourus.

La configuration est celle de la voie publique. Les incidences ne sont pas comparables avec les réseaux ferrés, ni en matière de délinquance, ni en matière de domaines de compétences des acteurs. Les manifestations de délinquance ou de comportements déviants sont différentes, les modes opératoires spécifiques et parfois très violents, variables en fonction des environnements urbains.

La maîtrise du territoire prend ici une autre dimension et demeure une constante préoccupation pour la RATP eu égard aux enjeux portés par le réseau de surface : enjeu de continuité du service public face à plus de trois millions et demi de voyages par jour sur ce réseau, d'autre part, enjeux de qualité de service et de développement durable des transports collectifs et enfin enjeu de relation au client qui est notre raison d'être (cette relation est parfois perturbée lorsque pour des raisons de sécurité, des déviations ou des interruptions de desserte sont réalisées - ainsi, les pertes kilométriques annuelles représentent l'équivalent de 2.5 jours d'exploitation pour tous les tramways).

Au final, des résultats qui se mesurent au travers du suivi du délai d'intervention en moins de 10 minutes suite à un incident. Ainsi, au titre de l'année 2014 :

- 87,6 % des incidents ont reçu une réponse en moins de 10 minutes soit par les forces de police, soit par le GPSR sur le métro et le RER,
- 81,2 % sur le bus et le tram.

Ces résultats sont très élevés par rapport à notre norme d'intervention. Ils montrent l'évolution positive des dispositifs de coordination avec la police.



# Quelles perspectives ? Développer les stratégies partagées et améliorer la gouvernance pour une cohérence d'action

S'inscrire dans l'optimisation de la coordination opérationnelle avec la police nationale sur le réseau de surface : la RATP ne peut que se réjouir de la réforme engagée des services de police pour placer sous l'autorité unique du préfet de police les forces de sécurité et d'ordre public des départements de Paris et de proche couronne ; et dans ce cadre des conséquences de la mise en place sur le réseau de surface d'un service de police spécialisé.

Elle ne peut qu'également que s'inscrire dans cette nécessité d'anticiper, de prévenir et de gérer les risques grâce à une complémentarité accrue et une mutualisation des moyens.

En montant en puissance les partenariats avec les polices municipales sous l'égide des services de police territoriaux, la RATP entend poursuivre la signature de conventions avec les polices municipales comme à Nogent sur Marne ou Bry sur Marne ou plus récemment Aubervilliers, Drancy, Epinay S/ Seine, Noisy le Sec, Pierrefitte et Romainville et en tout état de cause, impliquer davantage comme partenaires actifs dans la problématique des réseaux de surface les municipalités et leur police, pour la gestion locale des problématiques, en profitant de leur montée en puissance dans le traitement de la prévention de la délinquance. Les opérations conjointes avec les polices municipales dans les autobus et aux abords des gares routières se multiplient.

En développant les partenariats avec les structures de police spécialisées dans la prévention de la délinquance. Des contacts sont d'ores et déjà pris aux fins d'ancrer davantage nos actions dans la dynamique des opérations de prévention portées par la police, dans un souci d'efficacité et de mutualisation des synergies et des moyens.

**En faisant vivre les conventions de formation que la RATP a signées avec la Préfecture de Police par la mise en place de stages conjoints entre des policiers et des agents du GPSR permettant une meilleure compréhension par les équipes des phénomènes auxquels ils peuvent être confrontés et une efficacité accrue de leurs interventions. Les formations et exercices communs dans le domaine des techniques d'intervention sont un signe fort (exemple récent d'un exercice GPSR/SUGE/BRF sur le pôle multimodal de Juvisy sur Orge en mars 2015).**



# Un partenariat fédéré par des équipements partagés entre la RATP et la police

La RATP a mis en place, dès 1995, un poste de commandement (PC) dédié à la sécurité. Il est composé de deux salles identiques : l'une exploitée par la RATP et l'autre par la brigade des réseaux ferrés (BRF) de la police régionale des transports (PRT).

## **Le système AIGLE**

Ces PC sécurité disposent de moyens techniques, parmi les plus modernes, intégrés dans un système global : le système AIGLE (aide à l'intervention globale sur les lignes en exploitation). Cet outil d'aide à la décision propose de nombreuses fonctionnalités opérationnelles comme la radiolocalisation des autobus, des patrouilles pédestres et motorisées ainsi que les véhicules d'intervention police et GPSR, la gestion des alarmes localisées sur fond cartographique ou encore la radio communication par réseaux numériques aériens et souterrains. Chaque « alarme » déclenche l'ouverture d'une fiche informatisée remplie par les deux PC et ce, de manière conjointe.

Il est à préciser que la RATP a installé des postes AIGLE aux CIC de la Direction de la Sécurité de Proximité de l'Agglomération Parisienne, de la Direction de l'Ordre Public et de la Circulation mais aussi dans chaque DTSP et DDSP de la région IDF.

Le système AIGLE a fait l'objet d'une pérennisation en 2014 afin de prolonger sa durée de vie jusqu'à l'arrivée d'un nouveau SI (système d'information). Ce système, ARCOS (application temps réel de coordination opérationnelle de sureté) est adapté aux enjeux de performance et d'élargissement du contexte à venir, à savoir : l'avènement du réseau Grand Paris et l'ouverture à la concurrence du réseau de surface.

## **La vidéo protection : un outil intégré dans une stratégie de sécurisation des personnes et des biens**

La RATP a été précurseur en ce domaine, d'abord pour répondre à des besoins d'exploitation puis notamment après les attentats de 1995 pour des motifs de sécurité.

Il faut souligner que l'architecture technique s'intègre dans une organisation basée sur la présence humaine. Les dispositifs de vidéo protection viennent en complémentarité et interactivité de tous les équipements liés à l'intervention et à la coordination opérationnelle avec les forces de police. Ils participent à une dynamique de protection avec ses composantes d'anticipation, de préservation, de défense plutôt que de simple surveillance.

Près de 20 000 caméras de vidéo embarquées dans les bus et les trams (4 par autobus standard et 6 dans les autobus articulés). Leur visualisation se fait en différé en cas d'incident.

Sur le métro et le RER : 9 600, les fonctionnalités de la vidéo protection ont évolué sur le métro et le RER avec l'intégration des contraintes d'investigation de la police dans le cadre de la lutte contre le terrorisme : enregistrement 72 heures, raccordement et consultation temps réel dans les PC de sécurité de la RATP et de la police.

Par ailleurs, les rames et trains de nouvelle génération ou rénovées sont dotées d'un matériel vidéo (environ 12 à 30 selon les modèles) soit au total plus de 7 400 caméras ; les images sont visualisables ou non, selon le type de matériel, par le conducteur et enregistrées sur disques durs.

Coût financier en investissement, la vidéo protection des réseaux RATP a coûté 153,50 M€ dont 90,50 sur subventions Etat/STIF et 63 M€ sur financement RATP.

En dehors des réquisitions dans le cadre de procédures judiciaires, la vidéo protection sert l'intégralité de la chaîne opérationnelle de façon partagée et contribue à l'efficacité de la coordination :

- Une fois la levée de doute effectuée, des images utilisées comme aide à la décision. : Sur appel de l'exploitant ou sur alarme, la visualisation des images permet d'apprécier la situation et de calibrer notre intervention au juste nécessaire. Autrement dit, cela permet de déterminer le choix de l'intervenant : GPSR, Police, SP...
- Les images servent donc comme aide à l'intervention des forces de sécurité, en ce sens qu'elles permettent de compléter les informations déjà obtenues par d'autres moyens de communication (radio, radiolocalisation...) et ainsi de mieux gérer les effectifs opérationnels. Cela est également valable pour les forces de police dédiées.

Par ailleurs, à la demande de la Préfecture de police, les images sont transférées et donc accessibles dans les salles d'information et de commandement de la Direction de la Police Urbaine de Proximité (DPUP) et de la Direction de l'Ordre Public et de la Circulation (DOPC) – le plan PVPP auquel la RATP contribue en fournissant ses images (80 flux), visualisation directe et accès aux enregistrements permettra à la Préfecture de Police d'irriguer plus largement ses services ; cette collaboration a fait l'objet d'une convention.



Concernant les enregistrements : les PC Sécurité de la RATP et le PC Police, situés tous deux 54 quai de la Rapée, disposent d'un accès auxdits enregistrements. La Préfecture de Police, sise boulevard du Palais, dispose aussi des enregistrements dans la SIC de la DPUP.

## **Utilisation croissante des images par les services de police dans le cadre des enquêtes judiciaires**

Toutes les réquisitions d'images sont adressées au département de la sécurité de la RATP qui réalise les duplications demandées par les autorités de police ou de gendarmerie.

Les statistiques des enregistrements mis à disposition des autorités de police judiciaire, en 2014, sont : 6 009 vidéos mises à disposition des autorités de police, 3 676 duplications réalisées à des fins judiciaires (61% des cas).

De nombreuses affaires sont ainsi élucidées grâce aux DVD transmis par la RATP, ce qui place le taux d'élucidation de la BRF au dessus du taux d'élucidation national.

Quantitativement, les caméras sont en nombre suffisant. Les axes de travail en matière de vidéo protection portent désormais sur l'exploitation en temps réel des images de vidéo protection sur certains grands pôles stratégiques comme Châtelet les Halles avec l'expérimentation en cours du centre de vidéo multimodal (C.V.M.) qui adonné lieu à une convention entre le département de la sécurité et la BRF de manière à optimiser la prévention des risques par une veille active – il s'agit en l'occurrence sur un site sensible d'observer les espaces et notamment les points de passage obligés pour détecter les individus ou groupes à risque et ainsi de faire intervenir de manière proactive des équipes d'intervention GPSR ou police; le C.V.M. est également un laboratoire qui permet la mise au point et le test de logiciels de «caméras intelligentes».

La question de l'exportation massive des images en cas d'attentat est un dossier partenarial difficile ; sur le plan technique, le stockage centralisé avec un réseau haut débit, qui est en cours de développement à la RATP, est à même de répondre aux attentes des services de police spécialisés.

## **En matière de radio**

La BRF dispose du réseau ACROPOL qui a été installé par la RATP ; antérieurement, les intervenants police et GPSR utilisaient une même fréquence analogique. La RATP, dans le cadre du déploiement de son réseau radio TETRA a doté chaque équipe de police de postes TETRA ainsi que de platines permettant de maintenir les liaisons dans de bonnes conditions et de localiser les patrouilles sur la cartographie AIGLE.



# Prévention des actes de terrorisme sur les réseaux RATP

Un enjeu partagé : les espaces et les véhicules de transport en commun constituent une cible privilégiée pour des terroristes cherchant à obtenir le retentissement le plus large possible dans la population et auprès des autorités (cf. attentats de Madrid, de Londres), tant du fait du nombre de victimes que de l'impact sur l'activité économique de la région capitale.

La RATP, touchée à plusieurs reprises dans ses réseaux, s'est particulièrement investie dans le domaine de la prévention et du traitement des conséquences de l'acte terroriste. Si la lutte contre le terrorisme relève des services spécialisés de l'Etat, la prévention nécessite une implication forte de chacun. A ce titre et en tant que principal opérateur de transport à l'échelle de la région capitale, l'entreprise se doit de prémunir sa clientèle et ses personnels de tels actes au mieux de ses capacités et de ses compétences.

Dans ce but, la RATP intervient sur plusieurs champs d'action, relayant et accompagnant l'action des pouvoirs publics, dans ses espaces en matière de prévention :

- sur le plan opérationnel, à travers une déclinaison des prescriptions du plan gouvernemental VIGIPIRATE intégrées à la politique de sécurité de l'entreprise,
- sur le plan de l'innovation, à travers une forte implication dans des projets de recherche en matière de détection dans le cadre de partenariats.

Une démarche intégrée par l'ensemble des personnels et partagée avec la clientèle :

Confrontée au terrorisme lors de la vague d'attentats de 1995, la RATP a inscrit cette menace au cœur de sa politique de sécurité et du plan des risques de l'entreprise. Considérée comme un Opérateur d'Importance Vitale depuis le 21 mai 2008, la RATP a établi en liaison étroite avec le secrétariat général de la zone de défense et de sécurité de Paris (SGZDSP) un plan de sécurité opérateur (PSO) qui a été validé en 2010 par le ministère de tutelle (actuel MEDDE - ministère de l'écologie, du développement durable et de l'énergie). Dans le cadre de la Sécurité de ses Activités d'Importance Vitale, l'entreprise élabore aussi les plans particuliers de protection (PPP) dédiés aux points d'importance vitale (PVI) qui ont été désignés comme tels.

Par ailleurs, concrètement, tous les personnels présents sur les réseaux ont intégré de manière naturelle la vigilance dans leurs activités au quotidien et contribuent ainsi de la posture permanente de sécurité de l'entreprise.

- les effectifs du GPSR participent activement à cette démarche, en coordination très étroite avec les services de police intervenant sur les réseaux : par leur présence visible et identifiée dans les espaces, les trains et les bus, ils contribuent à réduire les vulnérabilités d'espaces transports.
- la plupart des prescriptions applicables au titre de la posture permanente de sécurité relèvent de gestes intégrés dans les usages professionnels des agents d'exploitation et de maintenance des réseaux et font de l'ensemble des agents des acteurs à part entière de la politique de sécurité de l'entreprise face aux menaces.
- la participation de tous est nécessaire, notamment celle des voyageurs qui empruntent les transports : c'est dans ce but qu'un nouvel affichage des consignes de vigilance, conjoint à la SNCF et à la RATP, est venu redonner une plus grande lisibilité et visibilité et ainsi remobiliser l'attention des uns et des autres.

### **Mesures VIGIPIRATE et spécificités du transport de masse**

La mise en œuvre opérationnelle des prescriptions du Plan VIGIPIRATE dans l'entreprise suppose l'application rapide et efficace de mesures de renforcement exceptionnelles, sur la base de procédures établies, connues et maîtrisées : de fait, pour chaque secteur d'activité de l'entreprise, un correspondant de défense est notamment en charge de favoriser la mise en œuvre de ces mesures en tenant compte des spécificités intrinsèques liées à l'activité de transport.

Toutefois, la mise en œuvre de mesures de protection s'avère difficile dans les transports collectifs, du fait de la nature et des missions mêmes du transport de masse :

- les espaces sont par définition ouverts sur l'environnement et de ce fait perméables à la malveillance,
- les mesures de filtrage préconisées par le plan pour les ERP s'avèrent ainsi difficilement compatibles avec les flux enregistrés dans les transports de masse.

Les réponses apportées doivent donc intégrer de manière permanente cette contrainte.

### **Préparation des personnels : une participation aux exercices sous pilotage des pouvoirs publics**

Parallèlement, la RATP est impliquée dans l'élaboration des procédures qui seraient mises en œuvre en cas d'action terroriste sur les réseaux au travers d'exercices de grande ampleur organisés par les pouvoirs publics (Métro, Métropirate...).

Ces exercices permettent la préparation et entraînement des acteurs qui seraient mobilisés comme la validation des procédures et des plans élaborés, en réponse aux organisations mises en sollicitée par les pouvoirs publics, la RATP a par ailleurs mis à leur disposition la station Saint-Fargeau pour l'organisation d'un exercice de grande ampleur "sur le terrain" autour d'une thématique d'attentat radiologique dans le métro, au cours duquel des chaînes de décontamination ont été mises en œuvre.



# Projets de recherche

## **Des projets de recherche étatiques...**

Soucieux de prévenir le risque terroriste, l'État, par l'intermédiaire du secrétariat général de la défense et de la sécurité nationale, a mis en place un groupe de travail sur les réseaux de transport souterrains aujourd'hui devenu comité de suivi NRBCe (nucléaires, radiologiques, biologiques, chimiques, explosif) et piloté par le CEA, comité auquel participe la RATP.

En matière de recherche sur la détection d'explosifs, la RATP est aujourd'hui sollicitée par le SGDSN (secrétariat général de la défense et de la sécurité nationale) pour participer à un projet OTAN intitulé STANDEX2, projet à l'horizon 2016 (suite de STANDEX1 dont la démonstration avait eu lieu à la station Bibliothèque François Mitterrand en 2013).

## **Des études amont...**

Malgré une faible probabilité d'occurrence, l'impact opérationnel majeur qu'aurait une attaque RBC dans nos infrastructures incite à réfléchir à la mise en œuvre des capacités de prévention, de protection, d'intervention et de restauration pour d'une part accroître la résilience de notre système de transport et d'autre part limiter l'indisponibilité du service de transport. Dans ce cadre, la RATP participe avec le SGDSN, le CEA (commissariat à l'énergie atomique et aux énergies alternatives), le MEDDE (DGITM - direction générale des infrastructures des transports et de la mer) et des PME (petite et moyenne entreprise) innovantes à des études et projets expérimentaux :

- confinement d'un tunnel contaminé (MEDDE),
- tactique d'intervention en tunnel contaminé (moyens de communication haut débit), projet labellisé auprès du pôle Mov'eo et appuyé par la Région Ile-de-France,
- détection d'explosifs et d'agent chimiques (SGDSN/CEA). Une première mise en œuvre de détection d'éléments NRBC-E est envisagée pour le périmètre des pôles multimodaux concernés dans la phase 2 du projet « protection de cinq sites RATP »,
- évaluation des comportements de vigilance des usagers dans les espaces de transport en posture Vigipirate (MEDDE).

## **... des projets européens**

L'union européenne favorise la définition de normes de conception des infrastructures et d'interopérabilité des systèmes. L'intérêt de la participation de la

RATP à ces projets destinés à l'émergence de standards et de normes est, entre autres, de limiter leur impact sur nos coûts et notre performance économique.

L'entrée en vigueur, le 1<sup>er</sup> janvier 2014, du nouveau programme européen de financement de la recherche et de l'innovation, Horizon 2020, ouvre de nombreuses opportunités pour la RATP de participer à des projets de recherche collaboratifs qui couvrent divers sujets d'intérêt comme par exemple :

- la gestion de crise dans le cas d'événements majeurs (catastrophes naturelles, terrorisme...),
- la protection des infrastructures critiques,
- la résilience face à des catastrophes majeures,
- les technologies de communication et interopérabilité,

### **Des projets technologiques et expérimentaux**

La RATP est engagée aujourd'hui dans divers projets nationaux à dimension technologique comme par exemple :

- le projet VOIE dans le domaine de la vidéo intelligente (analyse dans l'image) pour la protection des personnes et des biens, inscrit dans le cadre du CoFIS (comité de la filière industrielle de sécurité), projet qui débouchera sur un démonstrateur,
- le projet DÉGIV, qui vise à distinguer des événements de type agression ou bagarre en service, graffiti ou voyageur oublié hors exploitation. Ce travail fait appel à l'addition d'analyses dans l'image et dans le son de manière à réduire le nombre de fausses alarmes. Il a été rattaché à un projet de recherche dénommé VRAC, coordonné par le département ING,
- le projet Virtualis qui vise à proposer une solution globale de sécurité intégrée qui s'inspire de l'expérience et des concepts de la sécurité logique tout en garantissant la forte résilience endogène de la sécurité physique (elle doit permettre de valoriser les alarmes de la sécurité IT dans un système de sécurité global et autoriser une gestion de la sécurité délocalisée et multi-sites). Ce projet inscrit dans le cadre du FUI14 est labellisé auprès du pôle de compétitivité Systematic.
- le projet RECOUR-HD, expérimentation pour valider le concept qui vise à permettre la remonté d'informations opérationnelles (images, sons, données physiologiques) via un réseau sans fil haut débit vers un véhicule de commandement en surface à partir d'une zone sinistrée en tunnel pour d'une part assister les équipes d'intervention sur zone (équipers NRBC, BSPP) et, d'autre part, transmettre certaines de ces informations au PC sécurité ou en salle de crise pour en optimiser la gestion.

### **Un avenir ambitieux et maîtrisé**

Les différents projets de recherche majeurs auxquels a participé la RATP ces dernières années comme :

- MODSAFE – normalisation et recommandations dans le domaine de la sécurité des transports de masse,
- SECUR-ED – projet de démonstration de capacités de sécurité dans plusieurs villes européennes dont Paris sur le réseau RATP,

- SECUREMETRO – proposant des améliorations dans les conceptions des voitures afin de limiter les conséquences des effets de souffle,
- ASPIS – projet européen avec pour objectif de permettre de « geler » les dernières images enregistrées dans un train en cas d'explosion et testé dans le prototype SECUREMETRO,
- DIRAD – détection radiologique dans un train et en station) ont permis à l'entreprise d'élargir sa maîtrise et sa connaissance dans ces domaines et de consolider son expertise en matière de sécurité/sûreté.

Les défis de demain liés, en autres, au projet de réseau du Grand Paris auquel la RATP souhaite apporter toute son expertise et savoir-faire en matière de sécurité, pourront être relevés en s'appuyant à la fois sur le socle solide qui a été bâti depuis plusieurs années, par les projets de recherche ambitieux du programme Horizon 2020 et par la dynamique des programmes de recherche nationaux qui permettront à l'entreprise de conserver sa capacité à maîtriser et à intégrer des nouvelles technologies, et à innover.