

Scénario N° 24

Alain Caire

24

Scénario 24
Scénario 24

Alain Caire RAPP

ETUDE PROSPECTIVE DES COMPORTEMENTS DEVIANTS DANS LES TRANSPORTS EN COMMUN

1750

PREAMBULE

Le problème de la sécurité des personnes qui empruntent les transports collectifs est presque aussi vieux que l'existence du transport lui-même.

Dans les premiers temps de "l'histoire", et en tout cas au temps des diligences, on s'occupait essentiellement d'éviter le brigandage. Il fallait que les routes soient sûres, et c'était le rôle de l'Etat de s'en assurer, qu'il soit monarchiste ou républicain.

Dès que les premières grandes liaisons ferroviaires sont apparues, dans une Europe pacifiée, policée, où les routes étaient devenues "sûres", la sécurité technique du transport, celle que l'on appelle sécurité ferroviaire ou sécurité routière suivant le moyen de transport considéré, est devenue une obligation pour les sociétés de transport et ce dans le monde entier, au fur et à mesure de l'équipement en réseau ferroviaire d'abord, en routes ensuite.

Il est un fait que ce problème de la sécurité intégrée aux transports, qu'il s'agisse de la conception des mobiles ou de la réglementation qu'on impose à ceux qui les mettent en oeuvre, fait partie du patrimoine du métier et que, depuis longtemps, rien n'est négligé pour faire des transports en commun, en particulier urbains, le moyen de se déplacer le plus sûr qui soit face au risque d'accident.

Un phénomène est cependant apparu, qui dans un sens nous ramène deux cents ans en arrière : les atteintes à la sécurité des personnes et la réapparition du risque d'agression des voyageurs qui empruntent les transports en commun. On constate là une nouvelle évolution de notre environnement urbain qui n'est pas générale, certes, mais qui s'étend de plus en plus et rares sont les réseaux qui sont aujourd'hui épargnés. On peut dire, pour ce qui les concerne, qu'ils courent un danger potentiel alors que les autres vivent le même danger bien réel.

D'autres agressions sont aussi apparues qui, si elles ne concernent pas les personnes, touchent nos installations et nos matériels. Il s'agit des graffiti, lacérations, gravures sur verre qui sont à ranger sous la rubrique générale des actes de vandalisme.

Comme nos réseaux ont cette caractéristique d'utiliser des matériels et des équipements qui durent longtemps - aussi bien les infrastructures telles les stations ou les gares routières que les matériels roulants bus ou trains - il nous a semblé intéressant d'essayer de prévoir à l'horizon de vingt ans, soit la période 2015-2020, comment pourrait évoluer la situation générale de nos environnements urbains et les comportements de ceux qui emprunteront alors nos réseaux. Nous avons pensé qu'il serait alors possible de dégager des grandes tendances et de proposer à l'ensemble des réseaux ferrés membres de l'UITP un certain nombre de recommandations ou, pour être plus précis, de pistes de réflexion qui devraient permettre de mieux réagir à la situation qu'ils connaîtront alors.

Pour conduire cette étude d'un genre un peu différent de celles que nous menons d'habitude, nous avons recherché quelles étaient les évolutions actuelles afin de les extrapoler ensuite.

Dans le domaine de la démographie, cela était relativement aisé. Les habitudes concernant l'évolution de l'habitat urbain sont plus contrastées, mais saisissables à un horizon aussi proche. Par contre, l'évolution des attitudes des individus pris en groupe était plus délicate à prévoir et nous nous sommes reposés sur des hypothèses développées au cours de différentes études conduites dans le cadre de la sécurité publique, c'est à dire de la Police. Les hypothèses envisagées ont alors été proposées aux réseaux du sous-comité exploitation qui ont sélectionné celles qui leur paraissaient les plus probables, ce qui nous a permis de mener l'étude à son terme et de proposer les réponses qui semblent adaptées aux différents schémas possibles. Nous avons aussi cherché quelles étaient les données socio-économiques actuelles et quelle était la place des transports collectifs dans les déplacements à l'intérieur des grandes agglomérations, afin de mieux saisir l'importance des enjeux pour les transporteurs.

L'étude a été conduite autour de trois questionnaires successifs qui ont permis d'affiner les prévisions et la compréhension par chaque réseau du contenu complet des hypothèses retenues.

Ce travail itératif fait l'objet du rapport que nous vous présentons .

Les suggestions que nous proposons à la fin ont essentiellement porté sur les équipements et les infrastructures dont les mises en place sont plus longues.

Nous avons décidé d'en proposer d'autres qui touchent à l'organisation et au personnel, qui sont beaucoup plus rapides à mettre en oeuvre, et qui pourraient, si le besoin s'en fait sentir, faire l'objet d'applications quasi-immédiates.

I - LES GRANDES TENDANCES DE L'EVOLUTION DES FACTEURS QUANTITATIFS

Nous avons cherché à déterminer, dans le domaine de la démographie comme dans celui de l'économie ou celui des transports, quelle avait été l'évolution (passée donc connue) dans la période 1975-1995 des vingt dernières années et quelles étaient les prévisions à l'horizon de 2015 (quand elles étaient connues).

b) l'évolution qualitative :

Elle cherche à mieux cerner, par l'évolution de la pyramide des âges, les besoins futurs aux-quels il faudra répondre .

réseau ayant répondu	évolution constatée de 1975 à 1995, estimation 2015
Transports de Hong Kong	diminution de la tranche 0 à 19 ans augmentation forte de la tranche de 20 à 54 ans et surtout de celle des plus de 55 ans (+92% entre 1976 et 1996)
Transports de Lisbonne	diminution ou stabilisation de la tranche 0 à 14 ans augmentation nette de la tranche de 15 à 44 ans augmentation forte de la tranche de 45 à 75 ans et plus
Transports de Londres	en 1995: 0-15:21%, 16-44:45%, 45-64:20%, 65+:14%
Transports de Montréal	diminution des moins de 18 ans (30% en 75, 23% en 93, 20% en 2016) stabilisation de la tranche 18 à 65 ans augmentation de la tranche des plus de 65 ans (7% en 1975, 10% en 1993, 19% en 2016)
Transports de Munich	augmentation sensible des plus de 60 ans (19,4% en 1978, 21% en 1996)
Transports de Helsinki	léger vieillissement de la population mais la tranche des 16 à 64 ans sera encore de 69% en 2005
Transports de Paris (RATP)	le vieillissement relatif de la population francilienne est inférieur à la moyenne nationale et surtout à celle de l'Europe.
Transports de Barcelone	la situation décrite en détail par tranche d'âge (mai 96) ne permet pas de déterminer une évolution. Il peut être observé que les femmes de 0 à 35 ans sont moins nombreuses que les hommes et que la situation est inverse au delà de 60 ans.
Transports de Lyon	la population a vieilli: les jeunes de moins de 20 ans sont passés de 28% en 80 à 25% en 90 et les plus âgés sont en augmentation sensible (+1% entre 80 et 90).
Transports de Marseille	60% de la diminution de la population est imputable à une baisse du nombre de jeunes.
Transports de Bruxelles	Vieillissement global de la population essentiellement par augmentation des plus de 65 ans et diminution des moins de 15 ans

Dans la totalité des cas, on remarque un vieillissement de la population qui va poser des problèmes particuliers aux exploitants qui touchent, dans un certain sens, au domaine de la sécurité des personnes qui doivent être placées sur un plan d'égalité face aux transports publics.

I-2. L'EVOLUTION ECONOMIQUE

Elle peut nous donner des indications sur les capacités futures en terme de financement des investissements et sur l'émergence de problèmes sociaux consécutifs à la situation de l'emploi (chômeurs par exemple).

Réseau ayant répondu	produit intérieur brut de l'agglomération (1) 1975 1995 2015	nombre d'emplois en milliers			taux de chômage		
		1975	1995	2015	1975	1995	2015
Métro d'Alger		300	400		18%	18%	
Transports de Hong Kong	13,35 180 (revenu par tête)	1,8M	3M		4,2%	2,8%	
Transports de Lisbonne	le PIB du Portugal a été x4 entre 1975 et 1995			augmentation de 18,2% entre 1975 et 1995 pour le Portugal	5,6%	7,1% (9,1% à Lisbonne en 1995)	
Transports de Londres	29.93M 82.37M			3.79M 3.19M	3,3%	9%	
Transports de Milan	877Mi 1771Mi	19	20		3,32%	12%	
Transports de Montréal	36342M 161720M	974	785 (population du centre)		6,6%	13,1%	
Transports de Munich	90M 310M	778	669		2,5%	3,6%	
Transports de Paris (RATP)	395M-2045M-	4675	4925	5800 (?)	4,2% (2)	11,2% (2)	
Transports de Helsinki							16,4% (contre 18% pour la Finlande en 1995). Crise au maximum en 92 (3).
Transports de Hambourg	49MIDM-127MIDM			0,796M-0,784M	1%	-10%	
Transports de Vienne	653M 2345M	782	780		1,2%	7,3%	
Transports de Barcelone	6038MM-69779MM			13,13M-12,04M (95)	2,76%	-11,3%	
Transports de Lyon				0,52M-0,56M	9,5%	(90)-13% (95)	
Transports de Marseille				0,345M-0,3M	7%-	13,5%	
Transports de Bruxelles	Diminution du PIB de la région par rapport au PIB National			Diminution du nombre d'emplois dans la région et augmentation du nombre d'emplois en périphérie de Bruxelles	Entre 90 et 95, le taux de chômage augmente de plus de 41%		

(1) M = en million d'unité monétaire du pays - MM= en milliard d'unité monétaire du pays
Mi = en milliard de lires.

(2) La modification des bases de calcul ne permet pas la *comparaison sans correction* des 2 taux.

(3) Helsinki a plus souffert que la Finlande (le chômage y est plus long de 2 mois en 95)

(4) Enquête globale transports (EGT) 1976 et 1991

On observe une plus grande diversité des réponses, mais, dans la plupart des agglomérations, le chômage est actuellement à un niveau élevé ce qui, alors que le PIB augmente, prouve une augmentation des écarts sociaux qui sont, on l'a toujours observé, générateurs de phénomènes d'insécurité.

I-3. L'EVOLUTION DES TRANSPORTS

L'évolution de la part représentée par les transports en commun sur l'ensemble des déplacements à l'intérieur de l'agglomération est un élément essentiel pour évaluer l'impact potentiel des mesures qui seront proposées .

réseau ayant répondu	métro/ transports en commun (TC)			TC/ tous déplacements		
	1975	1995	2015	1975	1995	2015
Transports d'Alger	57%			57%	59%	63%
Transports de Hongkong	métro:+43km bus:x2			capacité routière accrue de 60%		
Transports de Lisbonne	16% 20% 25%			75% 57% 55%		
Transports de Milan	19% 39%			48%		
Transports de Montréal	9% 59%			28% 20% 16%		
Transports de Hambourg	12% -10%			12%		
Transports de Munich	18% 52,6%			25% (vélo + à pied: 35% en centre ville)		
Transports de Helsinki	(1)					
Transports de Vienne	51%			33,1%		
Transports de Barcelone	45% 54% 60%			35% 38% 42%		
Transports de Lyon	0 -45% (95)			18% (95)-20% (2015)		
Transports de Marseille	0-52%			2%-18%		
Transports de Paris (RATP)	65% 51%			32,4% 30,5%		
Transports de Bruxelles	Le métro assure 3% de l'ensemble des transports			Stabilité entre 90 et 95 (30%)		

(1) Les transports collectifs sont fréquentés par 218 M de voyageurs en 95 (bus : 103 M, tram:52 M, métro : 39 M, trains :24 M) mais rien n'indique une évolution ou programmation pour l'avenir.

Si la part des déplacements assurée par les transports en commun n'augmente que légèrement dans la plupart des cas, celle des transports en métro augmente d'une façon plus importante.

II - LES EVOLUTIONS POSSIBLES DE LA SOCIETE URBAINE

II-1. LES ELEMENTS DU PROBLEME

Bien qu'une telle démarche ne soit pas habituelle pour les opérateurs de transport public que nous sommes, il nous a semblé indispensable de réfléchir aux évolutions, aux déviations aussi, que peut connaître notre société urbaine. C'est en effet en croisant les données objectives du chapitre précédent et les éléments plus subjectifs de l'évolution de nos sociétés que nous pourrions conduire la recherche prospective qui fait l'objet de ce rapport.

Pour conduire cette recherche, nous sommes partis d'un certain nombre d'hypothèses, de situations envisageables, caractérisant des tendances d'évolution de la société. Elles ont été définies à partir d'études faites à l'extérieur du monde du transport, notamment d'une recherche de la Préfecture de Police de Paris qui visait à préparer les évolutions indispensables de la Police pour faire face aux situations que l'on rencontreraient en 2015.

Nous avons donc proposé les différentes tendances d'évolution qui figurent ci-après :

- Tendance au multiracialisme :

L'individualisme est aujourd'hui en crise et un courant d'intégration visant à une recherche d'identité dans de nouvelles communautés d'appartenance, (telles que le quartier, la famille élargie, le groupe ethnique, religieux ou culturel) se développe ou se développera.

- Tendance au besoin d'un destin collectif :

La société étant en crise, déboussolée, ayant perdu une partie de ses repères, émerge le besoin d'un courant préconisant une vision commune, une volonté commune, une direction commune.

- Tendance à la prise en charge et au matriarcat :

La crise actuelle de la société française étant d'abord une crise de relation et du lien social à cause du fossé trop important entre ceux qui gagnent et ceux qui sont exclus, de plus en plus est recherchée une prise en charge affective et un style d'autorité plus psychologique que "musclée".

- Tendance au "fonctionnalisme" pragmatique :

La confiance dans les institutions (Etat, religions, leaders, partis politiques, savants, grandes organisations) s'étant effondrée, est recherché un mode de compréhension du monde, de management et d'organisation fondé sur la rigueur, la discipline au niveau des personnes et le contrôle (éthique ?).

- Tendance à l'interactivité :

Du fait de la crise de représentativité, chacun veut se sentir coactif et coauteur des décisions touchant directement ou régissant la vie quotidienne. Emerge ainsi le besoin d'être reconnu et considéré en tant qu'individu, au-delà de tous les systèmes représentatifs.

- Tendance à la réalité virtuelle :

De plus en plus de Français, et notamment les jeunes, vivent dans l'image, les média et en particulier la télévision ou les jeux vidéo, étant devenus des refuges, permettent de vivre les événements par procuration.

- Tendance "haute technologie" :

En présence d'une technique qui prend chaque jour une place plus importante, la société accepte de plus en plus la technologie conviviale (de service et individuelle) mais craint les effets d'une technologie de manipulation sociale.

- Tendance à la médiatisation de la violence :

La violence tient une place grandissante dans les différentes formes de média (TV, jeux vidéo) et est présentée à l'état brut sans jugement de valeur, sans explication, sans relativisation : le code de la violence est le même pour les actualités (guerres, catastrophes naturelles et désordres sociaux) et pour les fictions.

- Tendance au "spiritualisme"

L'ultralibéralisme et le matérialisme étant remis en cause, émerge le souhait d'une société moins matérialiste, plus tournée vers l'humain, reposant sur une morale et une éthique.

Nous avons aussi cherché à savoir si la société urbaine évoluait vers un type de "société à deux vitesses voire à trois vitesses" et si les phénomènes de marginalité allaient croître ou décroître. Enfin, nous nous sommes interrogés sur l'existence éventuelle d'un phénomène d'exclusion sociale et, en cas de réponse positive, sur son évolution prévisible.

II-2. LES REPONSES DES RESEAUX ONT FAIT EMERGER LES RESULTATS SUIVANTS :

Les tendances au destin collectif, à la prise en charge et au matriarcat, à l'interactivité ne sont relevées dans aucun des réseaux qui ont répondu. La tendance à la haute technologie, la réalité virtuelle sont assez peu citées. Par contre, le spiritualisme, le multitribalisme et la médiatisation de la violence ont été soulignés dans une grande majorité des réponses, de même que l'existence d'une société à plusieurs vitesses.

III - LES ELEMENTS D'ANALYSE SYNTHETIQUE

A la suite de cette analyse, un nouveau questionnaire a été envoyé aux réseaux afin de valider les premiers enseignements que l'on pouvait en tirer. Il a donné les résultats suivants :

III-1. TROIS TENDANCES D'EVOLUTION DE LA SOCIETE SE SONT DEGAGEES DU PREMIER QUESTIONNAIRE

Il s'agit du multitribalisme ;
du spiritualisme ;
de la médiatisation de la violence.

a) Etes-vous d'accord avec cette analyse ?

10 réponses affirmatives (soit 77%) contre 3 réponses négatives indiquent que l'analyse proposée a été majoritairement partagée .

b) En concluez-vous que nous allons vers une société à plusieurs vitesses ?

Cette question a reçu une réponse plus nuancée puisque les réponses affirmatives sont au nombre de 9 (soit 64%) et les réponses négatives de 5. Tout au plus peut-on remarquer

que la majorité des réseaux les plus optimistes sont le plus souvent (mais pas toujours) situés dans des pays jeunes.

III-2. LE CONSTAT LE PLUS GENERAL EST CELUI D'UN ACCROISSEMENT NOTABLE DE L'AGE MOYEN DES POPULATIONS

Pensez-vous qu'il s'accompagne d'une tendance au repli sur soi des individus ?

Les réponses apportées à cette question se répartissent entre 6 positives (soit 43%) et 8 négatives (soit 57%) montrant ainsi que l'évaluation du comportement prêté à son semblable n'est pas chose facile par un simple questionnaire.

III-3. LES ACTES DE VANDALISME "LEGER" TELS QUE LES GRAFFITIS, LA GRAVURE DES VITRES, SONT EN AUGMENTATION

a) Pensez-vous que le phénomène va durer dans les vingt ans qui viennent ?

Les 15 réponses parvenues se répartissent entre 9 affirmatives (soit 60%) et 6 négatives (soit 40%). Ce partage presque parfait entre optimistes et pessimistes permet tout au plus d'observer que les européens "occidentaux" appartiennent plus que les autres à la dernière catégorie, celle des pessimistes.

b) Leurs auteurs sont-ils issus de familles plutôt très pauvres ?

Les réponses à cette question sont distribuées de manière symétrique des précédentes entre 6 positives (40%) et 9 négatives (60%) sans permettre de distinguer cette fois une quelconque répartition spatiale qui serait à privilégier. Il semble que ce type d'action ne soit pas liée à l'origine sociale.

c) Leurs auteurs sont-ils issus de familles plutôt aisées ?

7 réponses affirmatives (soit 54%) et 6 réponses négatives (soit 46%) témoignent une nouvelle fois de l'absence de relation avec le milieu social d'origine.

III-4. LES EXIGENCES DES VOYAGEURS SONT EN EVOLUTION

Dans un univers parfois perçu comme peu rassurant pour les voyageurs, voyez-vous une demande d'accroissement du confort sous forme :

* d'information aux voyageurs

13 réponses affirmatives (soit 81%) et 3 réponses négatives (soit 19%) montrent clairement la demande des voyageurs de toujours mieux maîtriser les conditions de leurs déplacements.

* de confort climatique

Les réponses négatives (10 soit 63%) l'emportent sur les positives (6 soit 37%) sans que l'on puisse faire la part qui incombe au désir de plus de confort des voyageurs, au frein du technicien face à une technique complexe et chère, à son coût sur l'exploitation .

* d'éclairage

13 réponses positives (soit 81%) sur 16 exprimées incitent à penser que l'unanimité est presque atteinte sur le fait qu'un éclairage généreux est aussi bien un gage de confort per-

çu que de sécurité meilleure .Telle est bien d'ailleurs la tendance pour les métros les plus récents.

Dans un univers parfois perçu comme peu rassurant pour les voyageurs, voyez-vous une demande d'accroissement du confort sous forme :

* de facilités de dialogue voyageurs-agents

Là encore l'unanimité est presque totale (13 sur 16 soit 81%) pour estimer que ce dialogue est indispensable à la qualité du service attendu par les voyageurs.

Trois réseaux seulement estiment avoir atteint le niveau de service désiré.

- Les auteurs des actes de vandalisme sont le plus souvent des enfants assez jeunes.

13 réponses affirmatives sur 16 (soit encore 81%) indiquent clairement que les jeunes sont majoritairement à l'origine des problèmes rencontrés sur nos réseaux.

- Quel est le pourcentage des familles dont les deux parents travaillent ?

La tendance est sans nul doute à l'augmentation régulière du nombre de familles où les deux parents travaillent. A cet égard, il est tout au plus possible d'indiquer que les taux perçus par les réseaux vont de 30 à 100%, le point moyen pouvant être estimé entre 50 et 70%.

III-5. LES ENSEIGNEMENTS DE L'ENQUÊTE COMPLEMENTAIRE

Ce questionnaire met en évidence les points suivants :

Les dangers que représentent les tendances au multiracialisme, au spiritualisme et à la médiatisation de la violence sont reconnus comme importants, ce qui entraîne un certain nombre de conséquences pour nos réseaux de transport.

La conséquence probable d'une accentuation des différences sociales et d'une marche vers une société "à plusieurs vitesses" en est majoritairement tirée.

Cela signifie que les risques d'attentats, les phénomènes de bandes et la montée de la violence sont à examiner de près afin de prendre des mesures destinées à en atténuer les effets si ces craintes se révèlent fondées.

Un espoir naît cependant du fait que le repli sur soi des individus ne semble pas inéluctable, loin s'en faut.

La situation actuelle témoigne d'une assez grande disparité dans les situations vécues par les réseaux en terme de graffiti ou de gravure sur verre, dont on peut dire que leurs auteurs, jeunes en général, sont issus de tous les milieux sociaux, sans discrimination. Ceci veut dire que le risque de voir le phénomène durer longtemps est grand.

Enfin, les attentes des voyageurs qui ont de l'influence sur l'apparition du sentiment d'insécurité sont fortement marquées en ce qui concerne l'information et le niveau élevé de l'éclairage ambiant, comme leur souhait d'un dialogue plus facile (et donc rassurant) avec les agents des compagnies de transport.

IV - LES SUGGESTIONS CONCERNANT LE LONG TERME

IV-1. La tendance au spiritualisme nous conduit à conseiller d'être prêt à réagir aux différentes formes d'attentats. Ils peuvent, l'affaire de Tokyo l'a montré, être liés au développement des sectes, indépendamment des autres causes que l'on a pu observer jusqu'à maintenant.

Il faut donc organiser les secours de façon très précise avec les différents organismes chargés de l'intervention en cas de catastrophe : Pompiers, Police, Hôpitaux et bien sûr nos compagnies de transport.

S'agissant du danger des gaz, bien maîtriser les processus de désenfumage par les ventilateurs et prévoir des équipes d'intervention au sein de nos compagnies équipées et entraînées au port des vêtements de protection spéciale en cas d'attaque aux gaz chimiques. Il ne s'agit pas là de se substituer aux équipes chargées de la protection civile, mais d'être en mesure d'aller effectuer sur le terrain, en zone contaminée, les éventuelles opérations que seuls les transporteurs connaissent et peuvent mener à bien.

Compte tenu de la pérennité des phénomènes de délinquance et de la montée des violences, il faut se lancer dès maintenant dans des études de prévention situationnelle pour nos nouvelles installations. Bien évidemment, les infrastructures existantes ne peuvent, pour des raisons économiques, être reprises.

Il s'agit là, dans les conceptions d'installations nouvelles, de faire des choix tant au plan de l'architecture qu'au plan des équipements qui dissuadent naturellement les délinquants potentiels de commettre leurs délits et qui permettent au personnel de mieux assurer la sécurité des lieux tout en créant pour les voyageurs un univers rassurant.

C'est ainsi que les espaces doivent être les plus transparents possibles donc plus faciles à surveiller et que le niveau de l'éclairage doit être élevé, d'une manière générale plus élevé qu'ailleurs. Dans ce dernier domaine, on peut améliorer les situations aujourd'hui constatées sans engager de frais trop importants en opérant progressivement.

De même, les orientations prises actuellement par certains réseaux qui visent à éliminer quasiment la séparation physique entre les véhicules d'une même rame peuvent renforcer ce sentiment de sécurité des voyageurs en leur permettant de se rassembler facilement, en particulier, aux heures très creuses du trafic. Elles facilitent aussi la surveillance de l'espace intérieur du train (¹).

Enfin, l'installation de portes palières séparant les quais des voies et dont les fonctionnements sont synchronisés avec ceux des portes des trains permet d'améliorer nettement le niveau de sécurité et interdit tout accès sur les voies, ce qui évite tant les accidents que les suicides tout comme les intrusions génératrices d'interruption de trafic. Il est évident que les tunnels sont un endroit où il est particulièrement facile de préparer un attentat de la façon la plus discrète possible et que seul ce dispositif en interdit l'accès. Par ailleurs, il peut élever le niveau de la sécurité offerte notamment pour les enfants et les aveugles.

¹ Un certain nombre de réseaux ne sont pas convaincus que cette disposition soit la meilleure, et sans doute cela dépend-il des différentes situations rencontrées, mais on peut concevoir des matériels roulants transformables au niveau des extrémités des caisses en cas de nécessité sans engager pour autant des frais insupportables et, en tout état de cause, prévoir des baies vitrées aux extrémités des caisses permettant une bonne vision d'une voiture à l'autre.

IV-2. L'EXTENSION DE LA VIDEOSURVEILLANCE

C'est un des domaines où, grâce aux fibres optiques et au progrès de l'informatique (notamment les enregistrements numériques sur disque dur), les coûts vont constamment en décroissant alors que les performances augmentent. La mise en place de caméras avec enregistrement continu des images, tant dans les stations que dans les trains, permet de rassurer les voyageurs comme les agents et contribue à dissuader les délinquants. Les années à venir devraient en voir la prolifération

IV-3.

La prévention des graffiti, grâce au traitement des matériaux (de manière à en faciliter l'enlèvement) ou au pelliculage des matériels roulants, permet d'éviter les situations paroxystiques constatées à New York à la fin des années 70 ou à Paris à la fin des années 80. Les attaques des graffeurs étant loin d'être éliminées, il semble souhaitable de mettre en oeuvre tous les procédés qui facilitent l'enlèvement des tags.

IV-4.

La prévention des gravures sur verre qui, outre leur aspect inesthétique, fragilisent la tenue des grandes glaces peut être conduite suivant deux axes :

- l'apposition de films sur les surfaces vitrées permettant de faire croire au graveur qu'il a terminé son oeuvre alors qu'un changement de pellicule suffit à redonner un aspect normal ;
- la recherche de qualités de verres qui seraient suffisamment durs pour rendre la gravure difficile.

D'autres procédés sont actuellement en expérimentation qui devraient faire l'objet d'échanges d'informations entre les réseaux, le phénomène étant très répandu.

IV-5. L'ACCES AUX GRANDS RESEAUX DE TELECOMMUNICATION

Ce n'est pas seulement une nécessité commerciale indispensable pour éviter qu'une partie de nos clients ne s'évade vers d'autres moyens de surface même si leur demande risque, au-delà des stations, de conduire à la mise en place d'équipements permettant d'assurer la couverture partout en souterrain.

Il s'agit, grâce à une couverture totale des stations et des tunnels, de permettre la transmission d'appels au secours de la part des voyageurs qui, quel qu'en soit le support au départ, nécessitent dans tous les cas une couverture radio accompagnée d'une localisation géographique précise.

IV-6.

Subsidiairement, et bien que cela ne soit pas lié à la politique de lutte contre l'insécurité, la mécanisation des dénivélés pour les personnes âgées ou à mobilité réduite par des ascenseurs va faire l'objet de demandes toujours plus nombreuses et pourrait peut-être constituer un maillon indispensable dans la chaîne du transport. Il en va du maintien du trafic local.

V - LES SUGGESTIONS CONCERNANT LE COURT ET LE MOYEN TERME

A l'exception de quelques réseaux, notamment dans le sud-est asiatique, qui sont pour l'instant épargnés, la plupart des transporteurs sont confrontés à une situation qui évolue dans un sens défavorable.

C'est pourquoi, il est nécessaire aujourd'hui de prendre en charge ces problèmes, si ce n'est déjà fait.

V-1. LA MUTUALISATION DES MOYENS D'INFORMATION

De même que, dès les années soixante, on a vu peu à peu apparaître des PC très complets concernant toute la chaîne du transport ferroviaire, de la voie au matériel roulant en passant par la signalisation et la commande de la distribution d'énergie électrique, les années "deux mille" vont nous conduire à développer des PC dédiés à la sécurité des personnes.

C'est ainsi que, selon des processus liés à l'organisation de chaque réseau, les informations concernant la sécurité des personnes seront centralisées afin de pouvoir traiter chaque incident avec un maximum d'efficacité, dans les délais les plus courts possible.

Il faut noter à ce sujet que l'on assistera de fait à un rapprochement des méthodes de gestion des transports "ferrés", en site propre, et des transports "routiers", sur voie publique, par l'extension inéluctable des moyens de radiolocalisation des autobus et des tramways.

V-2. LA SYNERGIE DES MOYENS D'INTERVENTION

Quel que soit le contexte légal et organisationnel, variable d'un Etat à un autre, voire d'une ville à l'autre, nous allons devoir organiser la répartition nécessaire des tâches entre les opérateurs exploitants et les forces de police, le tout sous l'égide de la justice avec lesquelles les relations seront de plus en plus étroites dans le domaine de la répression des délits.

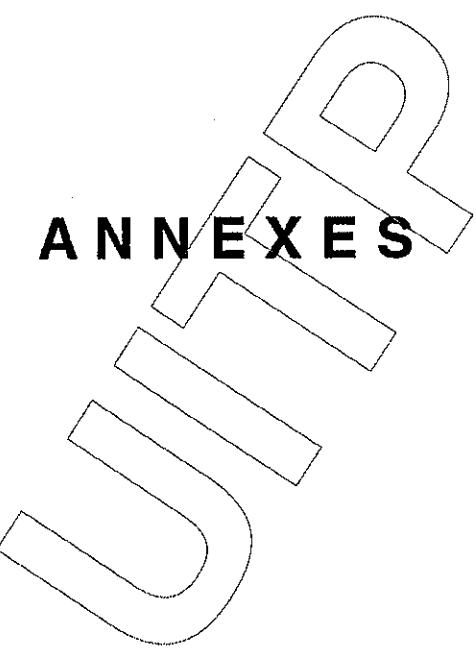
Les niveaux des responsabilités de chacun doivent être définis, et la répartition des rôles qui en découlent devra s'appuyer sur le principe général de subsidiarité.

Cela va conduire à la mise en place de moyens d'informations performants en temps réel qui seront le vecteur de l'intervention qui devra être la plus rapide possible.

V-3. LA NECESSAIRE PREVENTION

C'est un élément essentiel du dispositif global. Des analyses doivent être conduites permettant de dégager d'une part les origines du phénomène de délinquance (très variables suivant les situations locales) et d'autre part les éléments constitutifs du sentiment d'insécurité perçu tant par les opérateurs de terrain que par les voyageurs.

A partir de ces données, un certain nombre d'actions doivent être menées pour éviter la prolifération des actes délictueux, petits ou graves, et pour donner à tous les acteurs du transport, agents d'exploitation et voyageurs, le sentiment de se sentir "bien" sur nos réseaux.



ANNEXES

LES ELEMENTS D'ANALYSE SYNTHETIQUE

III-1. TROIS TENDANCES D'EVOLUTION DE LA SOCIETE SE SONT DEGAGEES DU PREMIER QUESTIONNAIRE

Il s'agit du multiracialisme ;
du spiritualisme ;
de la médiatisation de la violence

a) Etes-vous d'accord avec cette analyse ?

	OUI	NON
New York	X	
Londres		X
Hong Kong	/	/
Vienne	X	
Munich		X
Hambourg	X	
Lyon	X	
Marseille	X	
Milan	X	
Barcelone		
Chemin de Fer Généralité	X	
Métro de Barcelone	X	
Lisbonne	X	
Montréal	X	
Mexico		X
Budapest	/	/

b) En concluez-vous que nous allons vers une société
à plusieurs vitesses?

	OUI	NON
New York	X	
Londres		X
Hong Kong		X
Vienne	X	
Munich		X
Hambourg	X	
Lyon	X	
Marseille	X	
Milan	X	
Barcelone		
Chemin de Fer Généralité	X	
Métro de Barcelone	X	
Lisbonne	X	
Montréal		X
Mexico		X
Budapest	/	/

III-2. LE CONSTAT LE PLUS GENERAL EST CELUI D'UN ACCROISSEMENT
NOTABLE DE L'AGE MOYEN DES POPULATIONS

Pensez-vous qu'il s'accompagne d'une tendance au repli
sur soi des individus ?

	OUI	NON
New York	X	
Londres		X
Hong Kong		X
Vienne	X	
Munich		X
Hambourg		X
Lyon		X
Marseille	X	
Milan		X
Barcelone		
Chemin de Fer Généralité		X
Métro de Barcelone	X	
Lisbonne	X	
Montréal	X	
Mexico		X
Budapest	/	/

III-3. LES ACTES DE VANDALISME "LEGER" TELS QUE LES GRAFFITIS,
LA GRAVURE DES VITRES, SONT EN AUGMENTATION

a) Pensez-vous que le phénomène va durer dans
les vingt ans qui viennent ?

	OUI	NON
New York		X
Londres		X
Hong Kong	/	/
Vienne	X	
Munich		X
Hambourg	X	
Lyon		X
Marseille	X	
Paris	X	
Milan	X	
Barcelone		
Chemin de Fer Généralité	X	
Métro de Barcelone	X	
Lisbonne	X	
Montréal	X	
Mexico		X
Budapest		X

b) Leurs auteurs sont-ils issus de familles plutôt très pauvres ?

	OUI	NON
New York	X	
Londres		X
Hong Kong	/	/
Vienne		X
Munich	X	
Hambourg	X	
Lyon		X
Marseille	X	
Paris		X
Milan	X	
Barcelone		
Chemin de Fer Généralité	X	
Métro de Barcelone		X
Lisbonne		X
Montréal		X
Mexico		X
Budapest		X

c) Leurs auteurs sont-ils issus de familles plutôt aisées ?

	OUI	NON
New York	X	
Londres		X
Hong Kong	/	/
Vienne	X	
Munich	X	
Hambourg		X
Lyon		X
Marseille		X
Paris		X
Milan	/	/
Barcelone		
Chemin de Fer Généralité	X	
Métro de Barcelone	/	/
Lisbonne	X	
Montréal		X
Mexico	X	
Budapest	X	

III-4. LES EXIGENCES DES VOYAGEURS SONT EN EVOLUTION

Dans un univers parfois perçu comme peu rassurant pour les voyageurs, voyez-vous une demande d'accroissement du confort sous forme :

* d'information aux voyageurs	OUI	NON
New York	X	
Londres		X
Hong Kong	X	
Vienne	X	
Munich		X
Hambourg	X	
Lyon	X	
Marseille	X	
Paris	X	
Milan	X	
Barcelone		
Chemin de Fer Généralité	X	
Métro de Barcelone	X	
Lisbonne	X	
Montréal	X	
Mexico		X
Budapest	X	

* de confort climatique	OUI	NON
New York	X	
Londres	X	
Hong Kong	X	
Vienne		X
Munich	X	
Hambourg		X
Lyon		X
Marseille		X
Paris	X	
Milan		X
Barcelone		
Chemin de Fer Généralité		X
Métro de Barcelone	X	
Lisbonne		X
Montréal		X
Mexico		X
Budapest		X

* d'éclairage

	OUI	NON
New York	X	
Londres		X
Hong Kong	X	
Vienne	X	
Munich		X
Hambourg	X	
Lyon	X	
Marseille	X	
Paris	X	
Milan	X	
Barcelone		
Chemin de Fer Généralité	X	
Métro de Barcelone	X	
Lisbonne	X	
Montréal	X	
Mexico		
Budapest	X	X

Dans un univers parfois perçu comme peu rassurant pour les voyageurs, voyez-vous une demande d'accroissement du confort sous forme :

* de facilités de dialogue voyageurs-agents

	OUI	NON
New York	X	
Londres	X	
Hong Kong		X
Vienne	X	
Munich		X
Hambourg	X	
Lyon	X	
Marseille	X	
Paris	X	
Milan	X	
Barcelone		
Chemin de Fer Généralité	X	
Métro de Barcelone	X	
Lisbonne	X	
Montréal	X	
Mexico		X
Budapest	X	

- Les auteurs des actes de vandalisme sont le plus souvent des enfants assez jeunes

	OUI	NON
New York	X	
Londres		X
Hong Kong
Vienne	X	
Munich		X
Hambourg	X	
Lyon	X	
Marseille	X	
Paris	X	
Milan	X	
Barcelone		
Chemin de Fer Généralité	X	
Métro de Barcelone	X	
Lisbonne	X	
Montréal	X	
Mexico		X
Budapest	X	

- Quel est le pourcentage des familles dont les deux parents travaillent ?

New York	78 %
Londres	60 %
Hong Kong	/
Vienne	presque 100 %
Munich	52 %
Hambourg	/
Lyon	≈ 30 %
Marseille	/
Paris	50 %
Milan	59,1 %
Barcelone	70 %
Lisbonne	presque 85 %
Montréal	en hausse
Mexico	30 %
Budapest	60 %