



« Politique de sûreté : quelles stratégies, quelles réglementations et quels partenariats pour les entreprises ferroviaires ? », ouverture du 9ème Congrès mondial de l'UIC sur la Sûreté ferroviaire à Paris

(Paris, 13 novembre 2013) Le 9ème Congrès mondial de l'UIC sur la Sûreté ferroviaire co-organisé avec SNCF, s'est ouvert aujourd'hui à Paris, au siège de l'UIC, en présence du Directeur-Général de la Police Nationale, représentant le Ministre de l'Intérieur et de dirigeants d'entreprises ferroviaires membres de l'UIC. Les 170 participants de 33 pays du monde ont l'opportunité de débattre du thème : « Politique de sûreté : quelles stratégies, quelles réglementations et quels partenariats pour les entreprises ferroviaires ? »

Dans le contexte mondial actuel, la sûreté ferroviaire a un rôle omniprésent et stratégique. Face à la nature changeante des menaces, les opérateurs ferroviaires et les gestionnaires d'infrastructures cherchent des solutions plus efficaces pour adapter leurs méthodes organisationnelles à ces nouvelles règles. La sûreté est sous la responsabilité commune des autorités de l'Etat et des entreprises ferroviaires. Dans chaque pays, les tâches sont réparties entre les acteurs de la sûreté selon ses prérogatives, en accord avec la situation du pays et ses contraintes, tout en permettant d'établir des partenariats dans un contexte international.

Jean-Pierre Loubinoux, Directeur-Général de l'UIC, a ouvert le Congrès en mettant l'accent sur le rôle de l'UIC qui consiste à rassembler ses membres dans des actions et politiques communes, en rassemblant leur diversité pour enrichir leur réflexion au service de politiques cohérentes bénéficiant à leur clientèle, aux personnels, et à la protection du patrimoine.

Le Congrès de l'UIC est consacré aux politiques de sûreté et aux partenariats correspondants : la sûreté n'était pas au cœur des métiers ferroviaires, mais elle est devenue un élément essentiel du service : il nous faut donc faire évoluer le concept, le penser en termes de menaces et de vulnérabilités de nos systèmes, de responsabilités des divers intervenants, de cohérence entre les acteurs au service de l'ensemble.

Il s'agit bien de donner aux personnels les moyens d'agir le plus efficacement dans le respect des textes, de la déontologie... ces aspects doivent donc être traités régulièrement et mis en permanence en cohérence et synergie indispensable.

Le Congrès Sûreté vise aussi à clarifier un certain nombre de points. Si les entreprises ferroviaires doivent développer des politiques de sûreté d'entreprise de plus en plus

complètes et sophistiquées, celles-ci s'inscrivent dans un corpus législatif et réglementaire national, parfois international.

La sûreté des personnes et des biens sur un territoire est avant tout de la responsabilité des pouvoirs publics. L'action des entreprises, aussi importante et coûteuse qu'elle puisse être, doit rester complémentaire et être développée en cohérence et partenariat avec l'action publique. Nous nous investissons dans la sûreté au service de nos clients et de nos personnels, pour développer notre activité commerciale, et à ce titre nos priorités peuvent être ou ne pas tout à fait être identiques à celles des pouvoirs publics, d'où la nécessité de développer des partenariats, des cohérences et des complémentarités.

La sûreté ferroviaire s'inscrit dans un contexte de plus en plus complexe. L'ouverture progressive du marché du transport en Europe, mais aussi l'évolution des structures des entreprises et la séparation croissante des activités même au dehors de l'Europe, font que le nombre d'acteurs, intervenant au même moment dans un même endroit, dans une même gare, va toujours croissant. On est passé ou en train de passer d'un jeu traditionnel à deux acteurs, l'Etat et une entreprise ferroviaire nationale, à un système complexe évolutif impliquant l'Etat, divers transporteurs publics ou privés, nationaux ou étrangers, et d'autres acteurs privés en charge des autres aspects, des autres rôles du fonctionnement de la gare.... Et le système sûreté ne pourra fonctionner de manière adaptée que si chacun joue pleinement son rôle (et rien que celui là) dans une responsabilité et dans un engagement partagés.

Le développement du trafic international renforce le besoin de cohérence. Qu'il s'agisse du transport de voyageurs ou de fret, le système de sûreté du transport doit évidemment être pensé de bout en bout sur l'ensemble du parcours et l'enjeu est donc de mettre en cohérence les politiques nationales au-delà de la juxtaposition d'accords bilatéraux ou géographiquement limités qui répondent à des besoins spécifiques.

L'étendue des infrastructures et l'importance de leur financement nécessitent de renforcer leur protection : à ce titre, l'échange d'expériences, des meilleures pratiques (voire des échecs ou insuffisances) entre les différents pays, entre les différents types d'organisation, doit permettre d'aboutir aux solutions.

La sûreté demain doit être envisagée dans deux directions : **du point de vue des acteurs**, l'accent doit continuer à être mis sur les projets de recherche qui rassemblent de manière multidisciplinaire les acteurs ferroviaires, les industriels fournisseurs de solutions et les universités ou centres de recherche concernés. Un certain nombre de projets européens sont en cours au sein de la Division Sûreté de l'UIC et le projet PROTECTRAIL est présenté pendant cette conférence. Il convient de se demander dans quelle mesure leurs résultats peuvent être étendus, diffusés et communiqués hors Europe dans le but d'associer les membres UIC des autres régions. **Du point de vue des clients**, la demande est bien sûr que rien ne survienne pendant le transport, et que si néanmoins quelque chose devait se produire, les conséquences en soient réduites autant que faire se peut et que le service puisse continuer ou reprendre au plus tôt. A ce titre, si les concepts de sûreté, de sécurité, de protection civile, d'autres risques pouvant peser sur les circulations, doivent être étudiés séparément, car ils correspondent à des responsabilités différentes, à des réponses diverses, ces réponses doivent elles aussi être mises en cohérence et en synergie pour

éviter qu'elles ne se contredisent et pour répondre à la demande de la clientèle, en mobilisant au mieux les moyens disponibles.

Mr Claude Baland, Directeur-Général de la Police Nationale, représentant le Ministre de l'Intérieur, Manuel Valls, prit ensuite la parole en excusant l'absence du Ministre. Il expliqua le rôle des forces de l'ordre et l'importance du partenariat entre l'Etat et SNCF. Ce partenariat est absolument essentiel étant donné que 2.3 % des faits de délinquance sont commis dans les transports ferroviaires.

Premièrement, il y a un échange de cadres et de conseillers entre la Direction de la Sûreté de SNCF et la Police et la Gendarmerie nationale. De plus, la coopération dans le domaine de la formation permet de favoriser une meilleure connaissance mutuelle. D'autre part, des échanges et des accords sur les schémas tactiques d'intervention ont été signés et une série d'exercices est effectuée conjointement. La visite technique du Congrès permettra d'ailleurs aux participants d'assister à un exercice associant la surveillance générale SNCF et les forces de l'ordre.

La coopération est générale et quotidienne (31 229 opérations communes en 2012) et a pour objectif: la lutte contre le vol des métaux (335 millions d'euros de préjudices et 350 000 minutes de retard en 2012) – actions de préventions, une surveillance conjointe et actions internationales ; la lutte contre les tags ; la lutte contre le terrorisme – prévention, contrôles des passagers et des bagages ; et la lutte contre les incivilités, qui dégrade le sentiment de sécurité, précurseur d'une délinquance potentielle.

Cette coopération donne des résultats satisfaisants et a permis d'interpeller 64 460 personnes en 2012. En effet, le nombre de faits de délinquance dans les transports ferroviaires a baissé de 4.1 % et les vols de 26,2 % entre 2010 et 2012.

Néanmoins, elle doit être renforcée par la création de nouvelles brigades ferroviaires (brigade créée à Perpignan en septembre 2013). La coopération internationale doit également être renforcée par l'échange d'expériences et la mise en œuvre de programmes d'actions.

Mr Stéphane Volant, Secrétaire Général de SNCF expliqua ensuite que la Sûreté est partagée entre l'Etat et les chemins de fer depuis 100 ans. Dans quelques mois, une loi sera débattue afin que la Sûreté soit pensée consubstantiellement à la technique. Même si les réseaux sont ouverts à d'autres entreprises, la sûreté est assurée par l'Etat et par SNCF. Car tout nouvel opérateur a besoin de cette alliance fondamentale. De même, pour les projets européens RESTRAIL et PROTECTRAIL, la coopération est un facteur clé.

Les incivilités sont pénibles pour les agents et pour les clients, et peuvent constituer l'antichambre de gestes ou agressions plus répressibles, c'est pourquoi il faut les surveiller étroitement. Même si les chiffres sont bons, les clients ont le sentiment d'insécurité. Il y a donc un champ d'investigation dans ce domaine, une amélioration à apporter grâce à l'expérience des réseaux.

Le Congrès mondial de la Sûreté durera deux jours et sera l'occasion de débattre des partenariats professionnels et institutionnels sur les thèmes de la lutte contre le vol de métaux, la gestion du franchissement des frontières, la recherche et les Projets Européens. Ce sera également l'occasion de visiter l'exposition PROTECTRAIL et d'assister à la visite technique organisée par SNCF sur le thème : comment gérer un incident ayant eu lieu à bord d'un train international à destination de la Gare du Nord et pouvant entraîner des troubles de l'ordre public à l'arrivée en gare.

CONTACT

UIC Security Division: security@uic.org

UIC Communications Department: decossart@uic.org