



DOSSIER

Comment les entreprises de transport gèrent la menace terroriste

Protection Lutter contre la fraude, le vandalisme, le harcèlement ou les incivilités est du domaine de la sécurité. Tandis que faire face au terrorisme relève de la sûreté. Surtout pour le transport ferroviaire et routier de passagers, où la lutte contre le terrorisme reste le parent pauvre. Deux préoccupations que les autorités de transport tentent néanmoins de faire converger. Sur ce terrain, le Stif montre la voie.

PAR ERICK HAEHNSEN

Paris, le 13 novembre 2015. Stéphane, un conducteur du bus 76 qui relie le Louvre (Paris 1^{er} arrt.) à Bagnole (93) passe, vers 21h36, rue de Charonne, au moment où les rafales de Kalachnikov tuent vingt personnes et en blessent des dizaines d'autres à la terrasse du café La Belle Équipe. Il se range alors à l'arrêt Faiderherbe, les yeux braqués sur les rétroviseurs. « Il y a eu un bruit de pétards. J'ai fermé les trappes du bus et continué ma manœuvre, tranquillement, rapporte-t-il au journal Le Parisien un an après les faits. Et là, tout commence. » Au milieu du carrefour, un homme se tient debout, une arme de guerre sur l'épaule. « Par réflexe, j'ai pensé à mettre mon frein, à appeler le poste de commandement et à prendre le talkie-walkie avec moi », poursuit-il. Le PC rappelle et lui demande de lancer l'alarme discrète, un bouton situé près du fauteuil du conducteur qui déclenche une vidéo de trente minutes. « Avec la panique, je ne trouvais pas le bouton. J'ai appuyé sur tout ce qu'il y avait. [...] Je me suis vu mourir. »



Puis, tout s'arrête. Le silence ne dure que quelques secondes avant un déchaînement de cris d'horreur et de douleur. Les pompiers arrivent en premier. Stéphane voit ce qu'il reste de la terrasse. Il

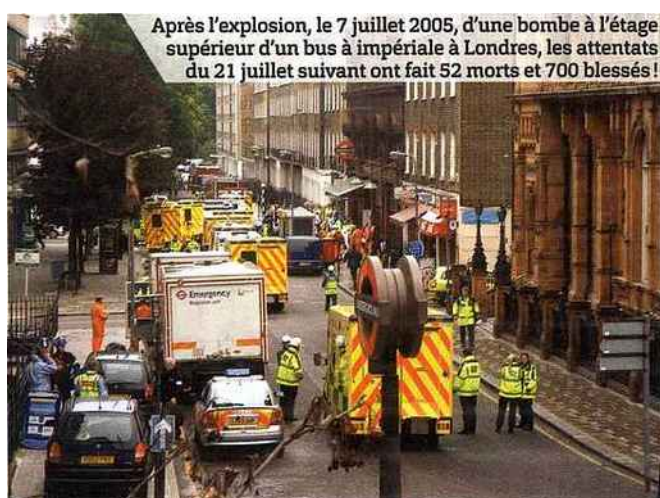
attendra ainsi plus de trois heures devant le ballet des secours, des corps, des blessés et du bain de sang. Finalement, il est entendu par le 36, quai des Orfèvres, puis par les astreintes de nuit de la RATP. Au petit matin, Stéphane rentre chez lui. Il s'y cloîtrera deux mois.



Une menace bien réelle
Pourtant, les choses auraient pu encore plus mal tourner pour Stéphane et ses passagers. Ainsi, les terroristes auraient-ils pu mitrailler le bus tout comme ils ont « arrosé » les terrasses et les bars du bas de la rue de la Fontaine-au-Roi. Après les attentats à la bombe qui ont ensanglanté l'aéroport de Bruxelles-Zaventem le 22 mars 2016 (32 morts et 340 blessés) et l'aéroport international d'Ataturk, à Istanbul (41 morts, 239 blessés), le 28 juin 2016, la peur de la menace terroriste s'étend également aux trains et aux bus, ainsi qu'aux gares ferroviaires et routières. Cette crainte légitime est déjà assez ancienne. Elle s'appuie notamment sur le traumatisme dû à l'explosion d'une bombe le 7 juillet 2005 à l'étage supérieur d'un bus à impériale à



Londres et, le 21 juillet suivant, également dans un bus mais aussi dans les stations de métro Shepherd's Bush, Oval et Warren Street. Bilan : 52 morts et 700 blessés ! On pense aussi aux multiples attentats terroristes, notamment à l'arme blanche, dans les bus en Israël. « *Au lieu de s'attaquer aux immeubles de bureaux ou aux sites industriels qui sont dotés de systèmes de détection périmétriques, de contrôle d'accès et de vidéosurveillance, il est bien plus facile, pour un terroriste, de s'en prendre à une gare, à un train ou à un bus, explique Éric Davoine, président du chapitre français d'Asis International, une association qui réunit en un réseau mondial des directeurs de la sécurité. Cela étant dit, faire exploser un train est plus spectaculaire qu'un simple bus. L'impact médiatique est plus fort.* », conclut-il.



Des portiques et scanners comme dans les aéroports ?

À l'instar des aéroports, faut-il alors mettre en place des portiques et des scanners à bagages dans les gares ferroviaires et routières de sorte à intercepter les armes et les explosifs ? Ou encore contrôler les bagages avant d'entrer dans les trains, les bus et les autocars ? Sur ce terrain, tous les opérateurs de transport de voyageurs ne sont pas logés à la même enseigne. « *Depuis décembre 2015, nous assurons le contrôle des personnes et des bagages avec portiques et scanners pour le TGV Thalys à la gare du Nord, à Paris, explique Richard Tranche. Je confirme que cette organisation fonctionne. Nos agents ont parfois trouvé des armes qui, le plus souvent, étaient des objets de collection. Jusqu'ici, nous n'avons pas vécu de situation difficile, confie le responsable du pôle sécurité d'Atalian, un groupe français de services de propreté, maintenance technique des bâtiments, espaces verts, gestion d'énergie et de la sécurité, qui réalise un chiffre d'affaires de 1,6 milliard en 2016 avec 95 000 salariés dans 28 pays. Nous n'avons pas eu de négociations spéciales pour généraliser cette démarche au niveau national avec la SNCF.* » Et pour cause : ces points d'identification et de filtrage (PIF) sont très coûteux, car ils réclament au moins deux agents de sécurité, sachant que la réglementation interdit de travailler plus de deux heures d'affilée sur l'écran du scanner. Ensuite, si les agents de sécurité découvrent une arme ou une bombe, ils risquent surtout d'être les premières victimes d'un attentat ! « *Nous n'identifions aucun marché pour les PIF, ni dans les gares de la SNCF ni dans les gares routières* », reprend Richard Tranche qui, plus concrètement, plaide davantage pour le profiling opéré par des agents spécialement formés, capables de détecter les personnes à risque en analysant leur démarche, leur comportement et leurs réactions. « *Pour l'heure, le profiling est encore limité à la sûreté aéroportuaire,*



La Suge (Surveillance généralisée) est la force de sécurité interne de la SNCF.

mais je pense que ce service est appelé à s'étendre à d'autres secteurs. » Dommage qu'on ne le voit pas se développer autour des gares. « Installer des portiques et des scanners pour traiter les bagages à mettre en soute dans les autocars, on en est loin ! », soupire Jean-Claude Borel-Garin, directeur de la sécurité de Keolis, dont les conducteurs de bus disposent, outre les caméras de vidéosurveillance, d'un bouton d'alerte et d'un système qui fournit en temps réel au PC de sécurité l'ambiance sonore à bord du bus. « Il faut dire que ceux qui mettent leur bagage en soute sont aussi ceux qui montent dans le véhicule... Or tous les terroristes ne sont pas prêts à mourir en faisant exploser leur bombe. Si, demain, une directive nous l'impose, nous mettrons en place des dispositifs de fouille ou de contrôle des personnes et des bagages ». Mais cela n'est pas près d'arriver. « Il ne faut pas rallonger les temps de transport qui, pour les Franciliens, sont déjà assez longs pour se rendre au travail », estime Valérie Péresse, présidente de la région Île-de-France et du puissant Syndicat des transports d'Île-de-France (Stif).

Des agents de sécurité pour rassurer les voyageurs

Lors d'une conférence de presse donnée le 13 mars dernier, Valérie Péresse a annoncé ses trois orientations majeures en matière de sécurité et de sûreté dans les réseaux de transport de passagers d'Île-de-France : le déploiement d'agents de sécurité et d'équipements de vidéosurveillance dans les bus et les gares routières en Grande Couronne, jugée jusqu'ici délaissée ; un meilleur partage des outils entre les opérateurs de transport et l'État, afin de coordonner les forces sur le terrain, notamment avec la généralisation d'un numéro d'alerte unique (le 3117) ; et, enfin, la détection plus

rapide d'éventuelles menaces d'attentat, avec le déploiement d'équipes cynophiles pour le dépistage d'armes à feu et d'explosifs. « Nous étions déjà en discussion avec le Stif pour renforcer nos équipes de sécurité », indique Thierry Collé, directeur général de l'association Organisation professionnelle des transports d'Île-de-France (Optile) qui rassemble 70 entreprises de transport de passagers, 1 000 lignes et 5 000 véhicules pour assurer 1 million de voyages par jour. Aujourd'hui, les entreprises qui travaillent en lignes régulières pour



Valérie Péresse, présidente de la région Île-de-France et du Stif.



le Stif ont des contrôleurs, mais pas d'agents de sécurité. Du coup, la réflexion porte sur l'idée de déployer sur les réseaux et dans les gares routières une force d'au moins une centaine de personnes. Peut-être un peu plus. »

En fait, Valérie Pécresse a prévu deux fois plus grand ! En effet, elle annonce la présence de 200 agents de sûreté pour la Grande Couronne, soit un investissement de 10 millions d'euros sur quatre ans, lequel s'ajoute aux 130 millions d'euros versés chaque année par le Stif pour assurer une présence humaine au travers de forces comme la Surveillance générale (Suge), la police ferroviaire de la SNCF, le Groupe de protection et de sécurisation des réseaux de la RATP (GPSR) ou les médiateurs de la SNCF, des réseaux Optile ou bus de nuit de la RATP. *« Ils pourront effectuer un îlotage dissuasif, intervenir en cas d'incivilité, accompagner le contrôle et assurer la mise en sécurité des voyageurs et des conducteurs »,* précise la présidente du Stif, qui s'inspire de la loi Savary, votée en mars 2016, afin de clarifier le statut des agents de sécurité chez les opérateurs de transport – hors RATP et SNCF –, notamment chez les sociétés CIF, TRA et STRAV sous la forme d'un service interne de sécurité ou d'un service externalisé auprès de sociétés privées de sécurité. *« Ils pourront également procéder à des contrôles d'identité et retenir les contrevenants en gare [...]. De même, ils seront assermentés pour la fouille des bagages. Les sociétés TRA et STRAV seront les premières à bénéficier de ce nouveau dispositif avec l'attribution d'une subvention leur permettant de recruter six agents de sécurité chacune. »,* explique-t-elle. Un début bien modeste par rapport aux 200 agents promis. En réalité, il s'agit davantage d'agents de sécurité que de sûreté car, à la différence des opérations Sentinelle et Vigipirate, leur mission, aussi précieuse soit-elle, ne consiste pas à réagir face à des terroristes. Précisons que les prochaines recrues en sécurité ne remettront pas en cause les 455 agents de médiation déjà en place sur le réseau

Optile. Dans la foulée, Valérie Pécresse promet la gratuité des transports pour les 9 000 fonctionnaires de police qui habitent en Grande Couronne, soit un budget de 7 millions d'euros. Il faut savoir que seuls les 30 000 policiers de Paris et de la Petite Couronne bénéficiaient d'une telle convention.

Renforcer la vidéosurveillance

Avec un budget annuel de 20 millions d'euros pour les équipements de sécurité, le Stif comptabilise 23 000 caméras de vidéosurveillance à bord des bus et dans les gares ferroviaires. En ce qui concerne les installations fixes, le syndicat compte à présent outiller de systèmes de vidéosurveillance 70 gares routières, essentiellement en Grande Couronne, au travers du programme d'équipement de la préfecture de Paris. Des gares qui accueillent chaque jour 400 000 usagers. En parallèle, la refonte du schéma directeur des gares routières sera aussi présentée au Conseil régional de mai prochain, où le Stif devrait





Algorithme d'identification des personnes en temps réel à partir de flux d'images de vidéosurveillance.

annoncer une subvention de 70 % de tels frais d'équipement. Sur ce terrain, les débats sur l'installation de caméras fixes sont en pleine ébullition. « Le dispositif des 800 caméras de vidéo n'a pas été capable [le 14 juillet dernier] d'éviter les 86 morts à Nice [...] La vidéoprotection reste un excellent outil d'élucidation », commente Dominique Legrand, président de l'AN2V, Association nationale de la vidéoprotection (lire notre interview page suivante). Autrement dit, la vidéoprotection apporte sa pierre à l'édifice de l'enquête post-événement mais pas à celui de la prévention des attentats.

L'exploitation de l'intelligence artificielle dans les gares

Pour aller plus loin, les acteurs de la vidéoprotection misent à l'heure actuelle sur l'intelligence artificielle. Dans le cadre du Conseil des industries de la confiance et de la sécurité sont développées des preuves de concept en matière d'intelligence artificielle, notamment au service de l'analyse d'images en vidéoprotection. « À partir de flux de vidéosurveillance en temps réel, notre logiciel comprend et analyse ce qu'il se passe dans une image. Le but est ensuite d'en extraire des données utiles pour le comptage de personnes, l'analyse d'objets (notamment de colis abandonnés sur un quai), la reconnaissance de personnes ou d'attroupements-regroupements... », indique Stéphane Bidault, président de TEB, un spécialiste français de la vidéosurveillance qui travaille avec des ténors du transport de passagers. L'intelligence artificielle permet de transformer les images vidéo en informations utiles pour lancer des alertes, déclencher des interventions ou pour anticiper les besoins. »

Par exemple, le système aide à prépositionner les éléments des forces d'intervention ou des moyens matériels dans les gares. À présent, les algorithmes commencent tout juste à entrer dans l'ère de la pré-

diction à partir de données statistiques. « Ils lancent des alertes sur ce qu'il risque de survenir. Comme un attroupement qui pourrait devenir anormalement important. En cas de crise majeure, la prédiction aide également à fluidifier l'évacuation des foules de la gare et l'arrivée des secours », confirme Stéphane Bidault.

Vers une transmission en temps réel des images vidéo

En ce qui concerne les véhicules, les 4500 bus ainsi que les trams de la RATP sont déjà « vidéoprotégés ». Quant aux bus du réseau Optile, ils le sont également à 80 %. Quant aux 20 % restants, ils le seront en 2018. « Il faut disposer d'un débit suffisant pour transférer la vidéo en temps réel sans l'altérer, explique Thierry Collé, directeur général d'Optile. Par ailleurs, certaines zones géographiques ne sont pas bien couvertes par les opérateurs de téléphonie mobile. Cependant, les expérimentations en cours nous donnent bon espoir. »

En ce qui concerne les rames de métro, c'est Sytral, l'autorité organisatrice des transports urbains et interurbains de l'agglomération lyonnaise, qui est en tête. Dans le cadre d'un appel d'offres, il a sélectionné le groupe Spie, en syndication avec Roiret Transport, pour équiper les rames de la ligne D de 576 caméras. Lesquelles vont transmettre vers le PC de sécurité du réseau leurs images en temps réel à la technologie Multi Protocole Label Switching (MPLS) En île-



© Nicolas Robin

de-France, le Stif fixe à 2021 l'objectif de « vidéoprotéger » 100 % des trains, sachant que 8000 caméras ont été déployées dans les cinq plus grandes gares ferroviaires parisiennes et 5500 dans les 392 gares franciliennes. Par ailleurs, 9500 caméras équipent aussi les 368 stations de la RATP. Reste à faire communiquer ces caméras embarquées en temps réel avec un PC de contrôle. Un réel défi car, à l'heure actuelle, les données sont stockées dans des disques durs qu'il faut « vider » une fois à l'entrepôt de maintenance.

Un PC de sécurité centralisé

Dernière grande mesure du Stif, créer, pour un budget de 6 millions d'euros, un Centre de coordination opérationnel de sécurité (CCOS) qui va rassembler, dans un lieu unique, sous l'autorité du préfet de police, la préfecture de police, ainsi que les correspondants sûreté des opérateurs de transport, dont ceux de la RATP et de la SNCF. Interopérable avec les systèmes d'information des opérateurs de transport, le CCOS pourra agréger toutes les informations provenant de ses partenaires : images de caméras de vidéosurveillance, géolocalisation des équipes, cartographies numériques... Sa mise en route est prévue pour 2019.



Des équipes cynophiles pour accélérer la reprise de service

Véritable innovation en matière de lutte contre la menace terroriste, le Stif compte faire d’une pierre deux coups en recourant à 20 brigades cynophiles. Il s’agit, d’une part, de détecter la présence d’explosifs dans des bagages abandonnés. Et, d’autre part, de réduire à cinq ou quinze minutes la reprise de service au lieu d’une heure, le temps nécessaire à la levée de doute en cas de colis abandonné. Sur son réseau, la SNCF enregistre ainsi 1 500 interventions par an depuis 2014 ! *« En prévention de la menace terroriste, le Stif pourrait être bien inspiré en s’adressant au groupe Atalian, qui propose d’utiliser des labradors pour détecter des explosifs et armes à feu non plus sur des colis immobiles, mais sur les personnes en mouvement »,* dévoile Richard Tranche, qui adapte à la France ce concept importé des États-Unis.



Des équipes cynophiles sont mises en place pour détecter armes et explosifs sur les personnes en mouvement.