PSC INFO

LE MAGAZINE DE LA PRÉVENTION SUISSE DE LA CRIMINALITÉ

3 | 2022

Dossier
Criminalité et mobilité

Chère lectrice, cher lecteur,

PSC

À peine les petits ont-ils commencé à faire leurs premiers pas que les adultes estiment le moment venu de leur mettre entre les mains un téléphone mobile, pour calmer tout le monde. Un long compagnonnage voit ainsi le jour, du travail aux loisirs, à la maison comme en voyage, en route sur deux roues ou davantage, sur les autoroutes, dans l'avion ou encore sur les navires de croisière, jusqu'au dernier recoin de la planète, toujours avec une énergie autre que la sienne, s'entend. C'est la mobilité à notre époque, avec en arrière-fond des flux de données sans fin. Or, des dangers guettent ces va-et-vient incessants de déplacements de personnes et de données mobiles, car à chaque instant et en tout lieu des limites sont franchies, pas toujours consciemment ni délibérément, seulement incidemment, par erreur, mais très souvent aussi en déployant une énergie criminelle !

Notre nouveau numéro de PSC INFO est consacré aux liens qu'entretiennent la criminalité et la mobilité. Nous apprenons à quels problèmes les douanes sont confrontées, ce qui fait la valeur des documents d'identité malgré l'assouplissement des contrôles aux frontières, les tâches préventives et policières que les CFF assument dans la sphère du trafic ferroviaire, tout ce que peut héberger le garage (et même l'écurie) d'une police cantonale, et ce qu'il en est des *smombies* !

Nous adressons nos chaleureux remerciements à tous les auteur.es pour les textes instructifs qu'ils ont écrits pour cette édition de notre magazine. Je saisis aussi cette occasion pour féliciter notre valeureuse collaboratrice Beatrice Kübli qui vient d'obtenir son master avec un mémoire consacré à la communication en matière de prévention dans le domaine du hameçonnage.

Et vous, chère lectrice, cher lecteur, s'il vous prend l'envie de nous adresser un article sur un sujet ayant trait à la criminalité, n'hésitez pas, prenez votre téléphone mobile et contactez la PSC …

Je vous souhaite de bons moments de lecture !

Fabian Ilg
Directeur de la Prévention Suisse de la Criminalité

IMPRESSUM

Editeur et commande
Prévention Suisse de la Criminalité
Maison des cantons
Speichergasse 6
3001 Berne

Courriel : info@skppsc.ch
tél. 031 511 00 09

PSC INFO 3 | 2022 est téléchargeable en format PDF, à l'adresse : www.skppsc.ch/skpinfo.
PSC INFO 3 | 2022 paraît aussi en allemand et en italien.

Les contributions signées de leurs auteurs relèvent de leur responsabilité ; elles ne reflètent pas nécessairement l'opinion des rédacteurs et de l'éditeur.

Responsable		Chantal Billaud, directrice suppléante PSC
Rédaction		Volker Wienecke, Berne
Traduction	**fr**	ADC, Vevey
	it	Annie Schirrmeister, Massagno
Mise en pages		Weber & Partner, Berne
Impression		Länggass Druck SA, Berne
Tirage		fr: 300 ex. | all: 1350 ex. | it: 250 ex.
Date de parution		Numéro 3 | 2022, décembre 2022

© Prévention Suisse de la Criminalité PSC, Berne

« Monsieur Böbner, en quoi les *smombies* sont-ils dangereux ? »

Entretien avec Philipp Böbner, spécialiste prévention auprès de la police de la Ville de Zurich. Où il est question de *smombies* (zombies du smartphone), de nouveaux véhicules électriques, de chauffards, de paddle. Et de comment traverser la route en se protégeant.

SolStock/Getty Images/iStockphoto

« Certains avancent les yeux rivés sur l'écran de leur téléphone, des écouteurs sur les oreilles, sans prendre garde à la circulation ; c'est le phénomène des ‹ smombies ›, les ‹ zombies du smartphone ›, un problème de taille aujourd'hui. »

Monsieur Böbner, pouvez-vous brièvement vous présenter, pour commencer ?
Je travaille à la Police de la Ville de Zurich, à la section Prévention, dans la brigade chargée de la prévention de la criminalité et des accidents de la route. Notre domaine d'activité est plutôt vaste. Pour ma part, je m'occupe de la prévention des accidents : nous concevons et organisons diverses actions afin de sensibiliser le plus grand nombre possible d'usagers et usagères de la route aux questions de sécurité. Nous travaillons de manière très interdisciplinaire, avec des partenaires externes tels que l'Association zurichoise des maîtres d'auto-école (ZFV), Drive Z, le Bureau de prévention des accidents (bpa), la Fédération suisse des aveugles et non-voyants (FSA), mais aussi avec d'autres corps de police. Nous sommes aussi là pour répondre aux questions de la population et de nos collègues et apporter des solutions aux problèmes qu'on nous signale.

Pour quels types de problèmes fait-on appel à vous ?
Une personne peut nous contacter en appelant notre centrale d'appel, par exemple pour se plaindre que dans une zone de rencontre de son quartier, de plus en plus de jeunes circulent en trottinettes ou scooters électriques sur les trottoirs, ce qui dérange et insécurise les piétons. Je prends acte de ces signalements, me renseigne et me rends sur place pour avoir une première impression de la situation. Nous voyons ensuite, mes collègues et moi, quelles mesures de prévention prendre. Nous pouvons par exemple intervenir dans ce quartier pour discuter avec les jeunes en question et les rendre attentifs aux règles à respecter et au comportement à adopter. Nous prenons évidemment aussi contact avec les personnes qui nous ont signalé la situation. Nous avons conçu plusieurs fiches d'information que nous distribuons sur place. Nous tournons aussi des vidéos : notre service interne se charge de la réalisation de films, et nos collègues de la communication prennent ensuite le relais pour la diffusion.

Êtes-vous aussi présents dans les médias sociaux ? Les contenus pédagogiques ne sont pas des plus cools pour les jeunes : est-ce qu'ils les partagent et les « likent » tout de même ? Quelle est leur réaction?
La Police de la Ville de Zurich est en effet présente dans les médias sociaux.

DR

Philipp Böbner, spécialiste prévention auprès de la police de la Ville de Zurich.

Il y a évidemment toujours des retours, positifs mais aussi négatifs. Nous y répondons et communiquons avec tous les groupes d'âge, car les jeunes ne sont pas les seuls à s'exprimer. Un exemple : en 2019, l'arrivée des trottinettes électriques a provoqué un certain chaos au début, car presque personne ne savait quelles règles s'appliquaient. Il nous a fallu prendre des mesures d'urgence. Nous avons réagi très rapidement, en diffusant une vidéo explicative toute simple, qui a suscité de nombreux commentaires favorables tant des jeunes que des adultes.

Ces fameuses trottinettes électroniques n'ont-elles pas toutes fini au fond de la Limmat ?

Disons que c'est le cas d'un petit pourcentage de celles proposées en location. Mais ce qui nous préoccupe bien davantage, c'est qu'on gare ces engins n'importe où, et qu'ils peuvent se transformer en dangereux obstacles.

Qu'est-ce qui a évolué ces trois ou quatre dernières années ? Quels sont vos principaux chantiers ? En quoi la situation s'est améliorée ou détériorée ?

Commençons par nos chantiers : je mentionnerais les différents types de véhicules électriques « tendance ». Ils sont nombreux dans la catégorie des cyclomoteurs légers, et bien des personnes au guidon ne savent pas ce qui est permis et ce qui ne l'est pas. Ce flou génère des tensions entre les différents usagers et usagères. Sans compter que ces engins arrivent derrière vous sans un bruit, comme les voitures électriques : c'est un autre problème. Beaucoup de piétons âgés, qui étaient habitués à se fier à leur ouïe, s'en plaignent. Nous proposons d'ailleurs des formations et des ateliers sur le sujet. Et pour rester dans le sujet piétons : certains avancent les yeux rivés sur l'écran de leur téléphone, des écouteurs sur les oreilles, sans prendre garde à la circulation ; c'est le phénomène des smombies, les zombies du smartphone, un problème de taille aujourd'hui.

Comment vous y prenez-vous, avec les véhicules électriques dangereusement silencieux et les smombies sur leur écran ?

Pour ces problématiques-là aussi, nous proposons divers ateliers, cours et conférences, dans le cadre de la prévention des accidents de la route, mais aussi de la prévention de la criminalité. Nous attirons l'attention sur le fait que le téléphone recèle de très nombreux dangers, non seulement dans le cyberespace, mais aussi dans la vie réelle, dans la rue.

KEYSTONE/Ennio Leanza

« Ce qui nous préoccupe bien davantage, c'est qu'on gare ces engins n'importe où, et qu'ils peuvent se transformer en dangereux obstacles. »

Et pour les personnes âgées, qui n'entendent pas venir la Tesla derrière elles quand elles s'apprêtent à traverser la route?

Il nous faut simplement rappeler, encore et encore, que pour traverser la route, la règle apprise à l'école reste valable : s'arrêter, regarder, écouter, traverser. Les personnes au volant de voitures électriques, pour peu qu'elles respectent les règles de la circulation, ne sont pas notre problème principal. Ce sont plutôt les trottinettes électriques et les autres véhicules électriques « tendance » qui roulent sur le trottoir – ce qui est interdit – et vous dépassent à vive allure en vous frôlant.

Quelle est la manière la plus efficace de s'adresser à la population ?

Je dirais que le contact direct apporte les résultats les plus durables. Mais d'autres moyens portent aussi leurs fruits, comme transmettre notre message au moyen d'un film. Nos vidéos sont diffusées sur les canaux de la Police de la Ville de Zurich, sur YouTube, Instagram et Facebook ainsi que, selon le sujet, sur Twitter et LinkedIn. Le film et le dépliant que nous avons sortis sur les véhicules électriques « tendance » ont été très bien relayés, dans la presse écrite comme à la télévision. Le contact direct, sur place, pour dialoguer avec les gens, reste toutefois essentiel : lors d'actions, d'ateliers ou de cours, nous sensibilisons aux règles, aux aspects auxquels il faut faire attention et à la manière de se déplacer de manière plus sûre. Au guidon d'un cyclomoteur léger, on est l'un des éléments les plus vulnérables de la circulation routière, il ne faut pas l'oublier.

Quand vous allez dans les écoles, c'est souvent le premier contact qu'ont les enfants avec la police. Est-ce pour vous l'occasion de poser les bases d'une

relation de confiance entre la population et les forces de l'ordre ?
Tout à fait. Notre groupe s'adresse aux 16 à 99 ans et plus. Notre section Prévention compte 23 enseignants en éducation routière, qui couvrent l'ensemble des centres scolaires de Zurich, et voient donc tous les élèves en scolarité obligatoire. Leurs interventions s'articulent autour des règles de la circulation, avec un examen cycliste. Accompagner les enfants à ce stade permet en effet d'instaurer une relation de confiance.

Un effet secondaire à saluer, donc, puisqu'on n'attend pas les problèmes de consommation de stupéfiants pour faire connaissance avec la police … Personnellement, qu'est-ce qui vous plaît dans votre travail, et qu'est-ce qui vous agace le plus ?
En fait, rien ne m'agace vraiment. Ce que je souhaiterais, par contre, ce serait une meilleure collaboration interdisciplinaire et davantage d'échanges d'informations au plan suisse entre les différents corps de police pour ce qui est de la prévention des accidents. En menant des actions et des campagnes communes, nos messages de prévention atteindraient de plus larges pans de la population, ce qui permettrait d'améliorer la sécurité routière. La campagne nationale « Unis contre le cambriolage » est un exemple en la matière.

www.stadt-zuerich.ch → Stadtpolizei → Prävention → Aktuelle Kampagnen → Gemeinsam gegen Einbruch

Qu'est-ce qui vous plaît tout particulièrement dans votre travail
J'apprécie de pouvoir réaliser nos idées, d'être en contact étroit avec la population et de pouvoir inciter les gens à s'adapter aux nouveaux problèmes et phénomènes. Quelle satisfaction de voir par exemple, quelques années seulement après l'arrivée des trottinettes électriques, une bonne partie des gens respecter les règles, alors qu'au début la situation était plutôt chaotique.

DR

« Je dirais que le contact direct apporte les résultats les plus durables. »

Les personnes qui ne respectent pas les règles le font souvent par inadvertance, n'est-ce pas ? Ou avez-vous aussi à faire à une criminalité délibérée ? Les chauffards sont-ils un problème ? On sait que dans ce domaine, l'Allemagne a déjà prononcé des condamnations pour homicide.
Les infractions – c'est-à-dire les délits et les crimes – peuvent être commises de manière délibérée ou par négligence. Circuler à vélo sur le trottoir, par exemple, constitue une infraction. Rouler bien trop vite ou de façon téméraire, en mettant en danger d'autres personnes, relève par contre du crime en Suisse. En ce moment, nous travaillons sur un projet afin de sensibiliser en particulier les jeunes adultes à la problématique des chauffards. Bien des gens pensent à tort que pour commettre un grave excès de vitesse, il faut être flashé au double de la vitesse permise. Or, d'autres comportements au volant sont susceptibles de constituer une violation grave des règles de la circulation routière. Le projet mentionné, qui regroupe notre patrouille routière, notre section Information et communication, le groupe Trafic professionnel et enquêtes particulières ainsi que notre service de réalisation de films, pointe ces éléments.

Quel autre aspect de votre travail vous vient à l'esprit ?
On ne circule pas uniquement sur la route, mais aussi sur l'eau. Les canots

DR

« Les canots pneumatiques et les paddles sont très en vogue, comme vous le savez. Là aussi, les dangers sont nombreux et il y a des règles à respecter. »

pneumatiques et les paddles sont très en vogue, comme vous le savez. Là aussi, les dangers sont nombreux et il y a des règles à respecter. Nous avons mené divers projets et actions, en collaboration avec des services externes comme la Société suisse de sauvetage (SSS). Nous avons par exemple posé des affiches en ville de Zurich et dans la rade pour informer des règles de comportement et donner des conseils de sécurité aux personnes qui font du paddle. Au Höngger Wehr, un endroit très dangereux sur le cours de la Limmat, nous avons installé un point d'entrée et de sortie, encore provisoire, pour les canots pneumatiques. Et nous avons diffusé une vidéo d'animation dans les médias sociaux pour en informer la population.

Dernière question : pour ce qui est de la circulation, quel problème particulier voyez-vous poindre à l'horizon ?

De plus en plus de marques sont équipées de dispositifs d'assistance très raffinés, incluant même l'option conduite autonome. Ces innovations vont soulever des questions juridiques : qui est responsable lorsque l'assistant ne prend pas la décision que nous aurions prise, ou ne réagit pas ? Autre sujet épineux : la densité croissante du trafic. À noter aussi que le leasing permet aux néophytes de conduire des grosses cylindrées, une source supplémentaire et non négligeable de danger.

Monsieur Böbner, merci beaucoup d'avoir répondu à nos questions !

Propos recueillis par Volker Wienecke

« Bien informé pour se déplacer en toute sécurité ! »

Chaque jour, les CFF font arriver à bon port près d'un million d'usagers. C'est le volet rail d'une activité qui englobe aussi l'exploitation de 804 gares. Avec un maître mot : la sécurité. Car, quel que soit le but du voyage – travail, école, domicile ou restauration à la gare – les clientes et clients doivent toujours se sentir en sécurité et à l'aise, durant leur trajet et à l'intérieur de la gare. Coup de projecteur sur le travail de prévention des CFF.

Les gares ont cessé depuis longtemps d'être de simples lieux de passage. Propices à la rencontre et invitant à y passer du temps, elles attirent les jeunes et les moins jeunes, qui y trouvent à la fois des commerces, des restaurants, des entreprises de services et des bureaux. Ainsi occupé, l'espace doit répondre à différents besoins et impératifs de sécurité.

Afin d'en savoir plus sur le sentiment de sécurité de ses clientes et clients (en déplacement ou non), les CFF ont créé un fonds de recherche pour mener des études scientifiques et réaliser des enquêtes de satisfaction en continu. Celles-ci permettent d'avoir environ 60000 retours par an et d'obtenir ainsi des informations primordiales sur les éléments qui ont un effet négatif sur le sentiment subjectif de sécurité. Complétée par les chiffres objectifs de la statistique policière de la criminalité et par le tableau de la situation établi par Security CFF, l'identification des risques et des points chauds peut se faire sans attendre, de manière à engager rapidement des mesures ciblées.

Les CFF misent sur une gestion intégrale de la sécurité. Ils peuvent ainsi édicter des directives à l'échelle du groupe et cerner les risques tout en coordonnant au mieux la prévention, l'intervention, les éléments du bâti et les innovations techniques. La responsabilité de cette tâche incombe au ser-

Auteures

DR

DR

Nadia Hämmerli, Barbara Brechbühl
Spécialistes Prévention
Service Corporate Security
CFF SA, railfair@sbb.ch

vice Corporate Security, subdivisé en trois unités spécialisées : « Sécurité physique », « Prévention » et « Investigation ». Cette dernière se concentre principalement sur les sujets « falsification et abus » et « gestion des menaces ».

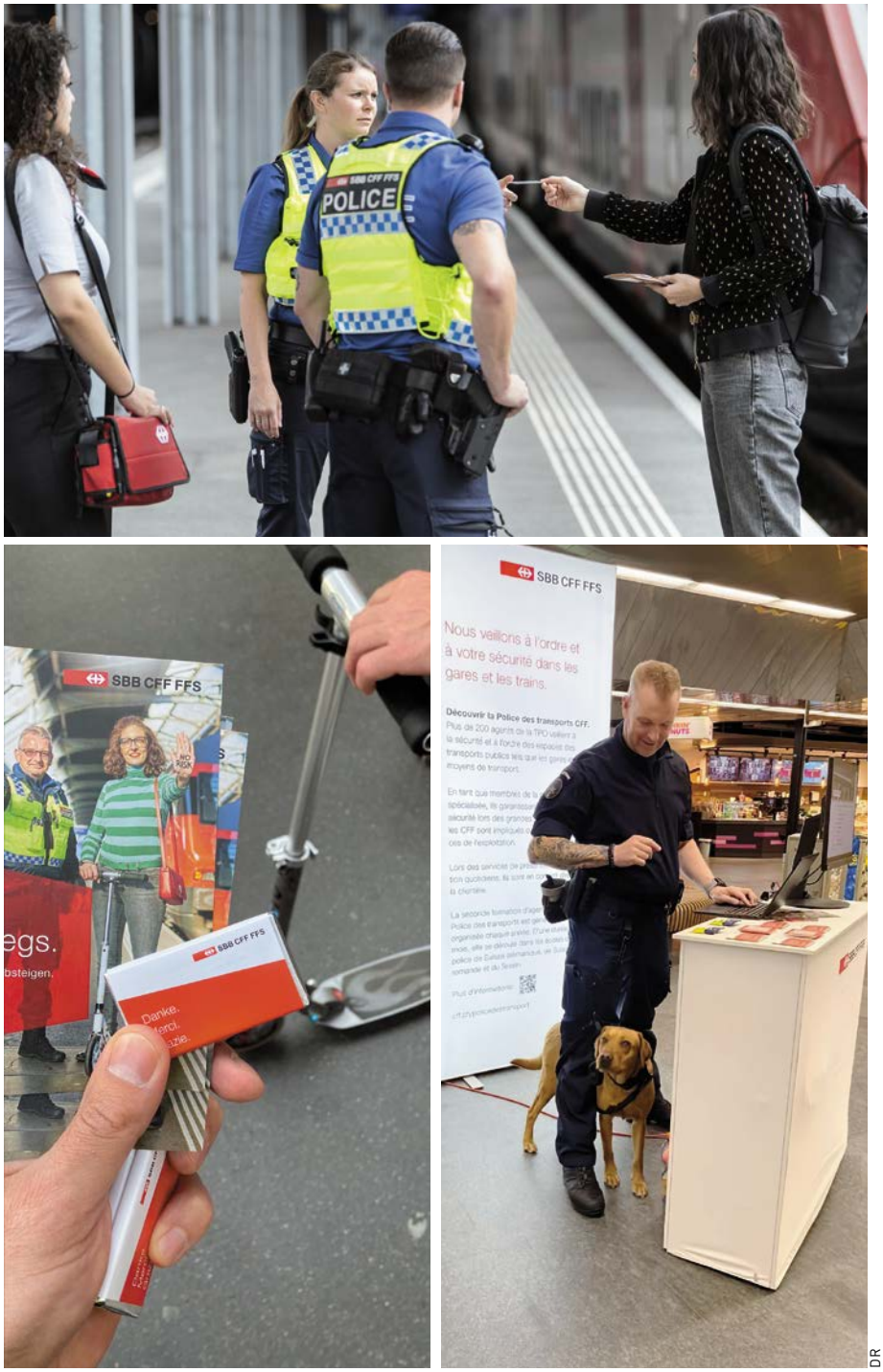
Le travail de prévention des CFF consiste en premier lieu à informer et à sensibiliser afin de parer aux dangers et aux comportements inappropriés. En application de la devise : « Bien informé pour se déplacer en toute sécurité ! », une vaste panoplie de mesures permet d'attirer l'attention des clientes et clients sur les différents dangers et sur les règles à respecter pour une cohabitation pacifique et empreinte de respect dans les gares et dans les trains.

Le programme RailFair, qui fêtera l'année prochaine ses 20 ans d'existence, est un pilier essentiel pour le travail de prévention mené par les CFF. En conformité avec le principe « ne pas détourner les yeux », quelque 250 bénévoles assurent actuellement dans 17 gares une présence qui renforce le sentiment de sécurité, agit de manière préventive contre le littering et le vandalisme et contribue ainsi à améliorer la qualité de l'accueil. Ils se tiennent aussi à la disposition des voyageurs pour les renseigner et leur rendre de petits services et interviennent en renfort dans les actions de sensibilisation sur différents sujets.

La prévention, on le sait, passe aussi par la communication. Pour informer et sensibiliser les clientes et clients, il est nécessaire de rechercher activement le dialogue avec eux. Les CFF font donc appel à différents moyens de communication, afin de calibrer les sujets en fonction des groupes cibles – que ce soit en distribuant des dépliants pour attirer l'attention sur l'interdiction de circuler dans l'enceinte des gares, en diffusant les contenus correspondants dans les médias sociaux et via des campagnes d'affichage afin d'encourager au respect mutuel, ou encore à l'aide d'annonces dans les trains et de conseils utiles pour se prémunir contre les pickpockets.

Les CFF coopèrent aussi étroitement avec des organisations partenaires en Suisse et à l'étranger, parmi lesquelles les corps de police cantonaux ou la Deutsche Bahn, et échangent régulièrement des informations avec d'autres pays en leur qualité de membre de différents comités internationaux. Ainsi, le partage des connaissances et expériences acquises dans le cadre du travail de prévention profitent à d'autres et renforce en parallèle la mise en réseau à l'international.

Aujourd'hui déjà, les clients de demain constituent un groupe cible important pour les CFF. Pour capter leur



DR

« Pour informer et sensibiliser les clientes et clients, il est nécessaire de rechercher activement le dialogue avec eux. »

DR

« Dans ce train école et découverte, les élèves abordent des sujets relatifs à la sécurité. »

attention et les sensibiliser à temps, les CFF exploitent une « salle de classe sur les rails » qui fait halte dans toute la Suisse. Dans ce train école et découverte, les élèves abordent des sujets relatifs à la sécurité dans un environnement qui fait la part belle à la pratique et à l'expérience. Les agentes et agents de la police des transports montrent aux jeunes les risques qu'ils courent lorsqu'ils traversent des voies ferrées à des endroits non autorisés, lorsqu'ils grimpent sur un train se trouvant sur une voie de garage ou lorsqu'ils franchissent la ligne blanche de sécurité bordant le quai. Ils sont aussi sensibilisés aux conséquences que peuvent avoir le vandalisme, les graffiti illégaux, les comportements violents ou encore l'utilisation abusive et la falsification de titres de transport : des conséquences qui peuvent se faire sentir jusqu'à l'âge adulte !

En complément du train école et découverte, la police des transports des CFF effectue des visites dans les écoles afin d'échanger directement avec les élèves sur les dangers et les comportements inappropriés dans le contexte ferroviaire et d'informer sur les bonnes pratiques à adopter.

Planifier, mettre en œuvre et contrôler toutes ces actions n'est pas une mince affaire au vu de l'étendue de la zone d'intervention (à l'échelle nationale), et sachant par ailleurs que les ressources sont limitées. La police des transports des CFF compte au total 220 policiers seulement pour toute la Suisse. (Pour en savoir plus, voir l'article consacré à la police des transports des CFF à la page 9).

Les CFF ont donc décidé, il y a un peu plus d'un an, de créer au sein de Corporate Security l'unité spécialisée Prévention, chargée de coordonner les mesures de prévention, d'exploiter au mieux les synergies et de décharger les collaborateurs « au front ». Afin de tenir compte des spécificités régionales lors de la planification et de la mise en œuvre des mesures, un dispositif satellite a été mis en place pour mettre en lien l'unité spécialisée Prévention avec les différentes parties prenantes dans les régions : dix responsables au total sont chargés de la mise en œuvre décentralisée. Par ailleurs, quatre points de contact apportent leur soutien en fournissant des informations sur la situation à l'échelon régional et d'autres indications permettant de définir des priorités thématiques.

Parallèlement aux efforts consentis en matière de prévention et d'information, les CFF montent aussi des projets innovants. Est ainsi testée actuellement, dans le cadre d'essais sur le terrain, la pertinence de solutions dans le domaine des capteurs intelligents. Un autre projet se propose d'étudier le potentiel d'un outil d'alerte à bas seuil qui permettrait aux clientes et clients de signaler des incidents en se fondant sur leur propre sentiment de sécurité, sans devoir passer par le numéro d'appel d'urgence de la police des transports. Ces informations importantes pourraient ensuite être intégrées dans le tableau de la situation de Security CFF.

Comme nous le mentionnions ci-avant, les éléments du bâti tels que la vidéosurveillance, l'éclairage, l'animation ciblée de certains espaces, couplés à une planification d'ensemble en matière de prévention de la criminalité sont également des outils majeurs pour maintenir le plus haut possible le seuil d'inhibition à commettre des actes de violence et de vandalisme, positionnant ainsi les CFF dans le droit fil de leur gestion intégrale de la sécurité.

Enfin, les CFF accordent une priorité absolue à la sécurité de leurs quelque 34 000 collaborateurs, le bien le plus précieux de toute entreprise.

Quand bien même, dans l'ensemble, les collaborateurs se sentent en sécurité, les situations conflictuelles ne

sont malheureusement pas rares. C'est pourquoi les CFF tiennent à ce que leurs collaborateurs soient formés à la gestion des situations critiques. En collaboration avec le service Corporate Security, des séances de remise à niveau sont régulièrement proposées, assorties de séquences d'apprentissage en situation, afin de pouvoir réagir rapidement aux nouveaux développements.

Sujet complexe, la sécurité a toute son importance aux CFF. Aussi, avec l'esprit pionnier qui les caractérise, s'efforcent-ils constamment, dans leur travail de prévention, d'anticiper, d'innover et de venir durablement à bout des défis les plus divers dans le souci de répondre aux besoins de leurs clients et de leurs collaborateurs en la matière.

La police des transports CFF – une unité dédiée à la sécurité des personnes

Forte de ses treize points d'appui dans toute la Suisse, la police des transports fait régner l'ordre et la sécurité dans les transports publics. Dans la lutte qu'elle mène contre la violence, la fraude, les délits liés à la drogue, le vandalisme, le vol et les dangers inhérents au trafic ferroviaire, elle collabore étroitement avec le personnel des trains, les autres corps de police et des services de sécurité privés.

L'histoire des CFF a débuté il y a plus de 120 ans. Les questions de sécurité se posaient déjà avant sa création puisque les sociétés ferroviaires de droit privé exploitant le réseau en avaient pris toute la mesure, tout comme le gouvernement fédéral. Afin de garantir la protection des chemins de fer contre les endommagements et les dangers, une police ferroviaire avait été instaurée et ses compétences définies en 1878 dans la «Loi fédérale concernant la police des chemins de fer». Celle-ci stipule que les agents «sont assimilés aux agents de la police cantonale, et doivent être assermentés comme eux».

La raison d'être de la police des chemins de fer n'a jamais été remise en question; elle a montré son utilité, en Suisse comme à l'étranger, dès le début de l'exploitation ferroviaire. Élément majeur, l'action concertée a été rendue possible par le fait qu'elle était placée sur un pied d'égalité avec les organes de la police cantonale. Il était en effet déjà admis à l'époque que la police des chemins de fer n'avait ni un statut spécial ni une fonction auxiliaire pour les autorités de police locales.

Apparue pour la première fois dans les années 90, l'expression «police ferroviaire» désignait le service de sécurité mis en place à l'époque dans le RER de l'agglomération de Zurich. En 2001, cette police ferroviaire est devenue Securitrans Public Transport Security SA, puis une filiale CFF dénommée Police des transports Suisse SA, opérant dès lors sur l'ensemble du réseau des CFF.

La propension accrue à la violence et l'augmentation des délits liés au vandalisme et à l'abus de drogues n'a pas tardé à se faire sentir dans les transports publics, une situation qui impacte aujourd'hui encore le sentiment de sécurité subjectif des voyageurs et des collaborateurs. Les conséquences en termes de finances et d'image sont considérable pour les compagnies ferroviaires.

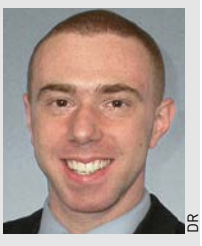
Le moment était donc venu de réviser la loi sur la police des chemins de fer de 1878, devenue obsolète. Outre l'exploitation ferroviaire régulière, le nouveau dispositif législatif devait englober la protection des voyageurs, des employés, du frêt, de l'infrastructure et

©BB Historic

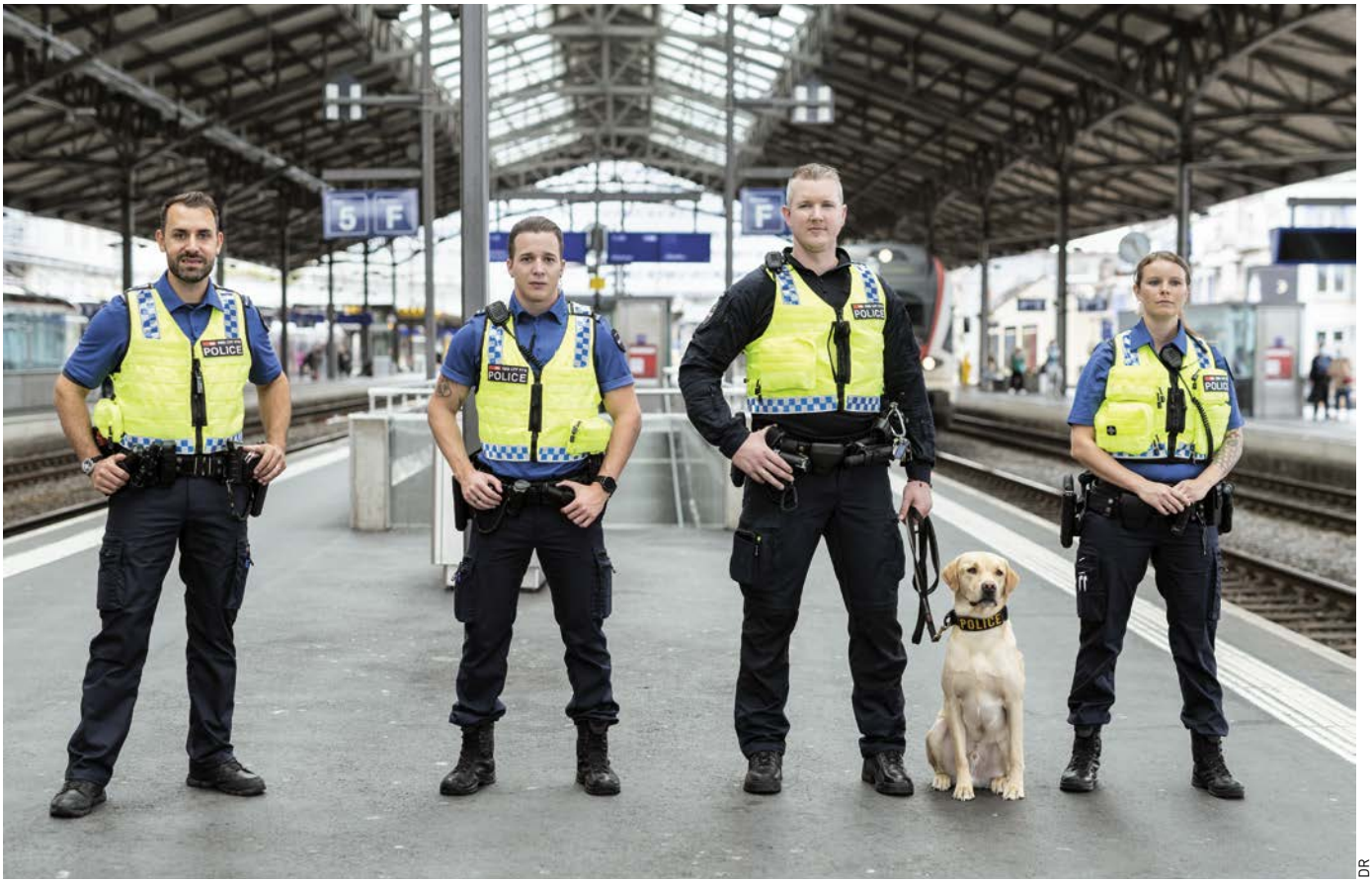
Cantonnier à Weyermannshaus, près de Berne, en 1944.

Auteur

Rudolf Lüthi
Chef d'état-major
CFF SA
Sécurité et police
des transports
stab@sbbpolice.ch



DR



DR

« En tant que police spécialisée, la police des transports veille à la sécurité et à l'ordre dans les transports publics avec un total de 13 points d'appui répartis dans toutes les régions du pays. »

des véhicules, et étendre son champ d'application à tous les moyens de transport publics. Ce fut chose faite avec l'entrée en vigueur le 1er octobre 2011 de la loi fédérale sur les organes de sécurité des entreprises de transports publics (LOST). Cette loi, assortie en 2012 de son ordonnance, l'OOST, autorisait la police des transports à utiliser des armes à feu. À noter que l'expression « police ferroviaire », bien qu'elle soit encore largement répandue dans la population, a été remplacée il y a plus de dix ans par la désignation juridique et organisationnelle de ce corps de police, à savoir : police des transports. Il faut aussi préciser que, pour obtenir la qualification de policier/policière avec brevet fédéral, les forces d'intervention suivent, dans une école de police reconnue en Suisse, une formation de deux ans aux côtés de leurs collègues des polices cantonales.

Organisation et tâches

Partie intégrante des CFF, le corps de la police des transports, fort d'un effectif d'environ 220 policiers et policières formés, est rattaché à l'unité « Sécurité et police des transports ».

L'unité est placée sous la responsabilité du lieutenant-colonel Michael Perler qui officie donc en tant que commandant de la police des transports. Celle-ci a son siège à Berne, le centre opérationnel se trouvant à Olten, qui abrite la centrale d'intervention. Y convergent 24 heures sur 24 tous les appels d'urgence et toutes les communications passant par le numéro 0800 117 117. La centrale établit aussi les plans de roulement pour les agentes et agents de la police des transports dans toute la Suisse.

En tant que police spécialisée, la police des transports veille à la sécurité et à l'ordre dans les transports publics avec un total de 13 points d'appui répartis dans toutes les régions du pays. Placée sous la surveillance de l'Office fédéral des transports (OFT), elle collabore étroitement avec le personnel des trains, d'autres corps de police et des services de sécurité privés. Ses agentes et agents disposent des compétences policières requises conformément à la législation fédérale. Lors des services de présence et d'intervention quotidiens, ils sont en contact direct avec les voyageurs dans les trains ainsi qu'avec la clientèle dans et aux abords des gares. Ils garantissent également la sécurité lors des grandes manifestations pour ce qui touche aux transports publics.

L'évolution de la situation sécuritaire et les exigences croissantes en la matière font que la police des transports a dû mettre sur pied plusieurs services spécialisés.

→ Le **centre d'analyse** est en contact permanent avec les corps de police de Suisse et des régions frontalières. Provenant de différentes sources, les données ainsi collectées en continu permettent d'intervenir au mieux en fonction de la situation.
→ Le **service Vidéo & Graffiti** est spécialisé dans la lutte et la prévention du vandalisme. Grâce à une technique de pointe, les outils de surveillance servent à détecter toute irrégularité ou infraction commise à proximité des voies et à faire entrer en action des forces d'intervention. Le vaste réseau de vidéosurveillance mis en place dans les trains et dans les gares rend aussi possible le visionnement et la sauvegarde de moyens de preuve pertinents, dès lors qu'un délit a eu lieu.
→ Les **chiens policiers** ont deux fonctions : la protection et la détection d'explosifs. Les deux types de chien sont affectés à des tâches de prévention dans les trains et sur l'aire des gares. Les chiens de détection assistent les forces d'intervention, notamment en cas de suspicion de présence de substances explosives. Les agents des brigades canines chargées de la détection étant par ailleurs détenteurs d'une autorisation de première évaluation selon le permis d'emploi d'explosifs délivré en Suisse, ils procèdent à des investigations supplémentaires en cas d'urgence et recourent à des dispositifs techniques pour l'examen des objets. Pour l'intervention, comme pour la formation, ils sont en contact étroit avec les spécialistes des centres de compétence suisses.
→ Les membres du **groupe d'intervention Genesis** bénéficient de formations continues dédiées pour acquérir des compétences en matière d'intervention et de service d'ordre. Ils sont en outre spécifiquement préparés à la lutte contre les pickpockets et se déplacent donc souvent en civil.
→ Le service **Corporate Security** est responsable des directives de sécurité visant à protéger les CFF d'actes de malveillance et de menaces extérieures. Trois unités spécialisées lui permettent d'assurer la sécurité de l'entreprise dans son ensemble :

- L'unité « Investigation » se concentre principalement sur les sujets « falsification et abus » et « gestion des menaces ».
- L'unité « Sécurité physique » prend des mesures préventives structurelles et techniques (par ex. vidéosurveillance) pour assurer la protection contre les événements liés à des actes commis par des personnes malintentionnées contre le personnel, la clientèle ou les installations des CFF.
- L'unité « Prévention » (voir l'article « Bien informé pour se déplacer en toute sécurité ! ») est responsable des thématiques relatives à la prévention de la violence et de la criminalité dans l'environnement ferroviaire. Le programme de prévention « RailFair » en fait partie intégrante.

Outre le contexte sécuritaire, la situation épidémiologique a exigé ces dernières années un investissement particulier de la part des agentes et agents de la police des transports. Durant le confinement et tout particulièrement lorsque le port du masque était obligatoire, ils ont été en première ligne pour faire appliquer les mesures sanitaires et donc parfois confrontés à une très grande agressivité. Les cas de violence et de menaces proférées à l'encontre des préposés ont considérablement augmenté au cours des années 2020 et 2021.

Les défis du futur

Maillon essentiel du Réseau national de sécurité, la police des transports collabore étroitement avec différentes organisations partenaires et institutions, une collaboration qui se fonde aussi sur des conventions individuelles passées avec les autorités policières cantonales. Ces accords existent avec seize cantons, ce qui ne facilite pas toujours la visibilité et la mise en œuvre pour les forces d'intervention du front.

Le positionnement de la police des transports au sein du paysage policier suisse est un défi constant. Les CFF sont une société anonyme régie par une législation spécifique, dont les actions sont entièrement détenues par la Confédération. C'est la raison pour laquelle la police des transports est parfois considérée comme une organisation proche de l'administration fédérale et donc comme une autorité. À l'inverse, l'absence de statut d'autorité publique est tout aussi souvent invoquée pour justifier des compétences restrictives. Dans ce contexte marqué par des tensions et des conflits d'intérêts, il est toujours épineux de concilier les attentes des politiques, des autorités et de la population.

La loi fédérale sur les organes de sécurité des entreprises de transports publics (LOST) permet en principe à toutes les entreprises de transports publics de disposer de leur propre police. Seuls les CFF ont constitué à ce jour une police des transports, seul corps de ce type en Suisse. À ce titre, elle est considérée comme une partenaire fiable dans le paysage policier suisse et représentée dans les instances nationales les plus diverses, parmi lesquelles figurent la Société des chefs de police des villes de Suisse, l'État-major de conduite de la police, la Commission fédérale pour les examens de policier/ère, la TIP (Technique et informatique policières Suisse) et l'Institut suisse de police. La police des transports des CFF souhaite poursuivre dans cette voie, moyennant toutefois une adaptation de la législation fédérale. Avec les ressources en personnel dont elle dispose, la police des transports ne peut pas s'acquitter de toutes les missions qui lui sont confiées. Elle doit compter sur la police du lieu ou sur d'autres forces de sécurité. L'objectif est de disposer d'un effectif permettant d'assurer un service de base sur l'ensemble du territoire suisse et d'avoir une capacité d'intervention rapide dans les transports publics.

Les défis de la sécurité routière

La campagne «*Meno fatica più attenzione*» (Moins d'efforts, plus d'attention) vise à sensibiliser la population à l'importance de faire se côtoyer sans heurts les deux-roues et les autres usagers de la route.

La sécurité routière est un concept vaste et complexe qui ne concerne pas seulement le respect des dispositions régissant la circulation routière, mais aussi toute une série d'infractions connexes. Parmi elles, le trafic de voitures volées, la fraude à l'assurance, les vols de deux-roues, ou encore les crimes contre l'intégrité corporelle résultant de malentendus et de tensions survenus dans le contexte routier, et bien d'autres encore.

Déchiffrer une réalité aussi vaste, à la fois fragmentée, connectée et interdépendante, est loin d'être aisé. Par conséquent, identifier où il est le plus approprié d'investir dans la prévention et trouver les bons moyens pour endiguer ou anticiper certains phénomènes est également une tâche délicate.

L'importance du respect mutuel

Comme pour de nombreux aspects de notre vie, le respect est un élément fondamental dans le contexte de la circulation routière. En effet, ce n'est que par le respect, tant des règles que des personnes, que l'on peut atteindre un bon niveau de sécurité et une coexistence pacifique entre les différents usagers de la route.

Nous vivons dans une société en perpétuelle mutation et en évolution rapide, ce qui implique un changement radical de nombreux scénarios en l'espace de quelques années. Dans ce contexte, il arrive parfois que les changements de comportement nécessaires ne suivent pas ces transformations comme il le faudrait – souvent faute de «mode d'emploi». La plupart du temps, en effet, nous adoptons les nouveautés que le marché nous propose sans trop nous soucier de la meilleure façon de procéder, une attitude qui risque d'entraîner de nouvelles difficultés.

Un exemple flagrant en matière de trafic routier est l'avènement du téléphone portable (dans un premier temps) et du smartphone (dans un second temps). Avec leur présence croissante et généralisée dans notre vie quotidienne, et en raison de leur mauvaise utilisation, les téléphones portables ont accru le risque d'inattention au volant et, par conséquent, le risque d'accident.

Dès 2019, la prévention au Tessin a mis l'accent sur les changements qui touchent à la mobilité électrique. En effet, il est apparu que l'arrivée de toute une série de nouveaux véhicules «branchés» – du vélo électrique ou à pédalage assisté à la trottinette électrique, en passant par les segways ou autres – allait compliquer la manière de concevoir la mobilité et la cohabitation avec ces nouveaux acteurs.

L'effet de la pandémie sur la mobilité

Comme dans plusieurs domaines de notre vie, la pandémie a eu un impact très important sur l'utilisation de ces nouveaux moyens de transport, ce qui a généré un marché des deux-roues électriques difficile à imaginer jusqu'alors.

Selon l'Office suisse des vélos et vélos électriques (OFVE), les ventes de deux-roues ont connu un véritable boom en 2020 (+24,4 %), plaçant ce marché à près de 2,4 milliards de francs. Bien qu'il y ait eu une baisse en 2021 par rapport à l'année précédente, le marché des véhicules neufs et en particulier des vélos électriques est en constante augmentation : 187 000 vélos électriques ont été vendus l'année dernière (+9,4 %). En Suisse, un vélo sur trois est électrique.

L'effet accélérateur que la pandémie a eu sur ce qui semblait être une transformation inexorable mais lente a généré plusieurs dynamiques qui, dans une certaine mesure, ont pris la population au dépourvu.

L'aspect certainement le plus marquant est la difficulté de coexistence entre les cyclistes, les utilisateurs de trottinettes électriques et les autres usagers de la route, tant dans les rues en ville que dans des endroits où ce type d'interaction n'avait jamais été rencontré auparavant, par exemple sur les sentiers de montagne.

La campagne *Moins d'efforts, plus d'attention*

Afin de fournir les outils nécessaires à une coexistence saine, un parcours en plusieurs étapes a été créé avec la campagne de prévention ***«Moins d'efforts, plus d'attention».***

La première phase était **informative**. Au moyen d'un tableau explicatif et d'une série d'actions ciblées, la population a été largement informée sur la réglementation en vigueur pour les différents types de véhicules, les conditions requises pour les conduire, les recommandations d'utilisation et les limites

Auteur

Renato Pizolli

Responsable Communication et prévention auprès de la Police cantonale tessinoise

DR

Afin de fournir les outils nécessaires à une coexistence saine, un parcours en plusieurs étapes a été créé avec la campagne de prévention ***« Moins d'efforts, plus d'attention »****.*

DR

imposées par la loi. En particulier, une fiche informative a été créée pour une diffusion à large échelle.

Est venue ensuite la phase **éducative** axée en particulier sur les vidéos et les spots radio qui indiquaient le bon comportement à avoir lorsque l'on conduit ces véhicules à deux roues, dans diverses situations de circulation. Ces produits étaient axés sur les aspects comportementaux et techniques et non sur les aspects émotionnels.

Dans la troisième phase, qui est en cours, l'accent est mis sur la **prévention**, comprise comme une action visant à stimuler un comportement correct en comprenant le sens de ce que l'on fait. Pour cette phase, les aspects émotionnels sont mis en avant et l'on privilégie les réseaux sociaux.

Un marché attrayant pour les voleurs aussi

Un marché florissant et en expansion rapide comporte le risque de nouvelles dérives. Le vol de vélos électriques en est un exemple. En effet, en 2022 également, la police cantonale a reçu de nombreux signalements de vols de vélos, la cible étant surtout les vélos électriques. Si, il y a cinq ans, la proportion était d'un vélo électrique ou d'une trottinette électrique pour dix vols de vélos, nous en sommes aujourd'hui à environ un sur deux. En effet, en 2022, sur un total de 387 véhicules volés (selon la statistique policière au 31 août), 148 étaient des vélos électriques et 57 des trottinettes électriques.

La rapidité avec laquelle ces nouvelles tendances de la microcriminalité se manifestent implique une grande capacité de réaction de la part des autorités. En effet, dès le départ, il est important, tant sur le plan de l'information que des opérations, de pouvoir mettre en place des mesures correctives pour contrer la montée rapide d'un phénomène. Là aussi, en Suisse et au Tessin, une action rapide d'information et de sensibilisation de la population a été menée à travers différents canaux et actions de prévention.

Les phénomènes sont interconnectés

L'interconnexion des phénomènes criminels, des changements sociopolitiques, des marchés et de l'économie, ainsi que de la technologie, est une réalité dont il faut de plus en plus tenir compte lorsqu'on parle de prévention. En effet, bien que l'objectif premier d'une campagne soit de renforcer la sécurité routière, rien n'empêche d'y intégrer des aspects liés à la sécurisation des véhicules ou de rendre attentif aux dangers inhérents à d'autres domaines. Pour ce faire, il est essentiel d'associer des équipes interdisciplinaires à la conception des campagnes de prévention. Les usagers auront dès lors toutes les informations requises et de réelles options pour améliorer leur vie au quotidien.

Sans limites ! – Le pouvoir des « documents d'identité »

Les États tentent depuis des siècles de définir les limites spatiales de leur territoire et d'assurer le contrôle et la protection de leurs frontières. Si, normalement, il faut des documents de voyage reconnus pour passer la douane, l'Europe a scellé avec l'accord de Schengen du 26 mars 1995 le début d'un processus visant à supprimer progressivement les contrôles et à élargir les libertés de circulation. Néanmoins, les documents d'identité n'ont en rien perdu de leur importance.

Les États tentent depuis des siècles de définir les limites spatiales de leur territoire et d'assurer le contrôle et la protection de leurs frontières. Si, normalement, il faut des documents de voyage reconnus pour passer la douane, l'Europe a scellé avec l'accord de Schengen du 26 mars 1995 le début d'un processus visant à supprimer progressivement les contrôles et à élargir les libertés de circulation. Néanmoins, les documents d'identité n'ont en rien perdu de leur importance.

Le passeport est le meilleur moyen de prouver son identité et le sésame pour se déplacer hors de son pays. Or, tous les passeports ne se valent pas. Certains documents octroient le privilège de se déplacer librement ou presque partout dans le monde, d'autres par contre empêchent pratiquement toute forme de mobilité. La nationalité revêt une importance considérable à cet égard. Être dépourvu de privilèges tout en souhaitant se déplacer librement pourrait conduire à faire comme si on les avait, en usant pour cela d'une fausse identité. Il existe donc un marché pour les documents falsifiés.

Auteur

Stephan Mentzel

Spécialiste auprès de fedpol depuis 2018, domaine Technologie et développement des documents d'identité

DR

La situation en Suisse

Chaque année, les polices cantonales, l'Office fédéral de la douane et de la sécurité des frontières, le Département fédéral des affaires étrangères et le Secrétariat d'État aux migrations enregistrent près de 4000 documents falsifiés et utilisés abusivement. Un chiffre relativement stable, à l'exception des années Covid. Il s'agit, pour plus de deux tiers des cas, de permis de conduire, de cartes d'identité et de passeport, et seuls 6 % concernent des documents suisses. Les motifs sont multiples, et falsifier n'est généralement pas une fin en soi, mais un moyen permettant de commettre certaines infractions. De l'immigration clandestine au terrorisme en passant par divers types d'escroquerie, les documents falsifiés sont utilisés pour simuler une autre identité que la sienne et garantir sa propre mobilité.

Les mesures préventives

La législation et les compétences en matière de poursuite et de lutte contre la fraude documentaire font que les mesures engagées à titre préventif en Suisse ont un caractère multidimensionnel. Ainsi, le dispositif de prévention comprend trois volets : la base, à savoir l'émission de documents sécurisés obéissant aux critères technologiques les plus avancés, puis la formation des personnes chargées des contrôles, et enfin l'analyse quantitative des chiffres de la fraude et la mise à disposition d'informations pour les contrôles d'identité. Ces outils sont primordiaux pour lutter contre les falsifications et détecter à temps les grands axes et tendances en la matière.

fedpol

« La Suisse s'est récemment dotée d'un nouveau passeport, et la nouvelle carte d'identité sera introduite l'an prochain. »

L'émission de documents sécurisés

Différents services se partagent en Suisse la tâche de mettre au point et d'émettre les documents d'identité et de légitimation. Ainsi, le développement de la carte d'identité et du passeport

« Les techniques de sécurité et les exigences sont en constante évolution, aussi pour garder une longueur d'avance sur les faussaires. » (capture d'écran de la vidéo de présentation de la nouvelle carte d'identité)

incombent à l'Office fédéral de la police fedpol, tandis que l'Office fédéral des constructions et de la logistique est chargé de la fabrication, de la personnalisation et de l'envoi des documents aux citoyennes et citoyens. Le permis de conduire est de la responsabilité de l'Office fédéral des routes et les documents relatifs au droit de séjour sont délivrés par le Secrétariat d'État aux migrations. Les autorités compétentes travaillent en étroite collaboration avec les fabricants lors de la création de nouveaux documents d'identité et pratiquent entre elles un échange intensif. À noter aussi que les critères stricts imposés avant tout par l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) et, en Europe, par l'UE, satisfont les exigences de sécurité en la matière et en garantissent l'homogénéité.

Dans le monde, les documents d'identité ne sont pas tous conçus selon les normes suisses ; ils présentent par conséquent une grande diversité formelle. Les différences de qualité et surtout de types de document sont énormes. Si les consignes émises par l'OACI à titre de recommandations établissent des critères minimaux, la Suisse décide en fin de compte quels documents elle considère comme suffisamment sûrs pour donner droit à l'entrée et au séjour sur son territoire.

Les techniques de sécurité et les exigences sont en constante évolution, aussi pour garder une longueur d'avance sur les faussaires. Ainsi, de plus en plus, les documents d'identité sont équipés d'éléments de sécurité numériques, qu'il s'agisse de données stockées sur une puce électronique ou de codes QR signés numériquement. De plus, l'OACI est en passe d'établir une nouvelle classe de documents de voyage, les *Digital Travel Credentials*, dont l'utilisation pourra aussi se faire sans passeport.

La Suisse s'est récemment dotée d'un nouveau passeport, et la nouvelle carte d'identité sera introduite l'an prochain. En circulation depuis plus de 20 ans, elle a été revue de fond en comble selon les critères de sécurité les plus pointus. Il a fallu s'adapter à l'évolution des imprimantes vendues dans le commerce (systèmes de traitement de l'encre basés sur le toner), toujours plus performantes, sans compter que les caractéristiques de sécurité sont aussi disponibles sur Internet et sur le Darknet. La refonte intégrale des documents d'identité suisses permettra de maintenir leur légendaire sécurité contre la falsification dans les décennies à venir, contribuant ainsi grandement à la liberté de voyager des Suissesses et des Suisses.

www.passeportsuisse.ch

La formation

Ces améliorations constantes apportées aux documents de voyage, aussi bien physiquement que sur le plan numérique, font que le personnel chargé

d'effectuer les contrôles et les experts doivent être formés en continu et de manière exhaustive. Afin de mettre au jour les fraudes, il faut être très au fait des techniques d'impression et de sécurité, composants électroniques inclus. Chaque autorité compétente étant responsable de la mise à niveau, les priorités divergent. Néanmoins, à partir du niveau d'expert en documents, la formation dispensée sous l'égide de l'Institut suisse de police est homogène ; les polices cantonales et la Confédération en sont les parties prenantes. Ce cursus est continuellement adapté aux dernières avancées technologiques et aux capacités acquises par les faussaires.

L'analyse et la mise à disposition d'informations

La possibilité d'effectuer des contrôles ciblés et de comparer des documents est tributaire d'informations sur les documents authentiques et de l'analyse des tendances en matière de fraude. Exploitées par fedpol, la banque de données ARKILA contient des informations sur les pièces d'identité de référence, et la banque de données FRAUDE recense les fraudes documentaires.

La banque de données ARKILA compte plus de 4000 spécimens de tous les pays, photographies à l'appui, assortis de descriptions des techniques d'impression et de sécurité. Ouverte gratuitement à toutes les autorités de contrôle en Suisse, elle permet de vérifier de manière fiable tout document, même peu ou pas connu, et fournit des informations sur les nouveautés et les changements intervenus en la matière.

La banque de données FRAUDE renseigne sur les documents falsifiés ou utilisés de manière abusive. Introduites par les autorités de contrôle suisses, ces données sont ensuite analysées par fedpol. Un rapport trimestriel présente les points forts et les tendances en matière de fraude en Suisse et signale les documents potentiellement menacés. L'évolution générale est retracée dans un rapport annuel. Partager les connaissances en toute transparence à l'échelle nationale et internationale est indispensable pour conjuguer les efforts et se mettre constamment à niveau. Les enseignements tirés sont ensuite pris en compte lors de la production et de l'émission des pièces d'identité suisses.

Conclusion

Grâce à la qualité des documents qu'elles émettent et au développement constant de ces derniers au gré des évolutions technologiques, les autorités suisses apportent une contribution essentielle à la protection de l'identité et des droits de ses ressortissants, qui peuvent ainsi bénéficier d'une grande liberté de déplacement. Le niveau de formation poussé du personnel, couplé à la mise à niveau en continu dans le cadre des analyses de tendances, permet d'assurer un degré de contrôle élevé et ciblé et de participer de façon appréciable à la sécurité intérieure du pays.

« Quand les limites sont-elles passées, Monsieur Bartenschlager ? »

Une interview d'Urs Bartenschlager, chef Poursuites pénales de l'Office fédéral de la douane et de la sécurité des frontières (OFDF), sur les tâches, les compétences et la coopération dans la lutte contre ce qui passe les limites en passant la douane.

Monsieur Bartenschlager, merci de vous prêter à l'exercice de l'interview. Traiter le sujet de la mobilité nous mène tout naturellement à celui des douanes et de la sécurité des frontières. Tout d'abord, pourriez-vous nous en dire plus sur votre fonction au sein de l'Office fédéral de la douane et de la sécurité des frontières et sur votre parcours ?

Très volontiers, c'est aussi pour moi l'occasion de familiariser un public intéressé aux activités que nous menons dans le domaine de la poursuite pénale. Je travaille à l'Office fédéral de la douane et de la sécurité des frontières (OFDF) depuis juillet 2018. Responsable de la poursuite pénale et vice-directeur, je dirige une équipe qui compte environ 190 collaboratrices et collaborateurs dans toute la Suisse. Ma carrière professionnelle a débuté dans la police. Une fois l'école de police terminée, et la maturité pour adultes en poche, j'ai étudié le droit à l'Université de Bâle. Après mes études, j'ai pris la direction de la police judiciaire de la Police cantonale de Soleure. J'ai occupé cette fonction pendant près de douze ans, c'est-à-dire jusqu'à mon arrivée à l'OFDF. Durant cette période, j'ai noué des contacts avec la PSC.

Peu de gens savent que l'OFDF abrite un service chargé de la poursuite pénale. Pourriez-vous nous en dire plus sur ce domaine de direction ?

L'OFDF est aussi l'organe de poursuite pénale de la Confédération. Nous

DR

Urs Bartenschlager, vice-directeur de l'Office fédéral de la douane et de la sécurité des frontières.

sommes responsables de l'exécution des dispositions pénales inscrites dans de nombreuses lois et plus de 100 arrêtés. Notre domaine d'activité est donc très vaste, puisqu'il touche au droit douanier, à la loi sur la TVA ou sur le tabac, mais aussi à la protection des espèces, aux biens culturels, à l'impôt sur les huiles minérales ou encore sur l'alcool. Ces tâches nombreuses et variées n'incombent assurément pas seulement au domaine de direction Poursuites pénales, car nous travaillons en étroite collaboration avec des collègues d'autres domaines de l'OFDF. Les enquêtes menées en poursuite pénale se concentrent sur les infractions complexes et de grande envergure s'agissant des domaines qui relèvent de la compétence de l'OFDF.

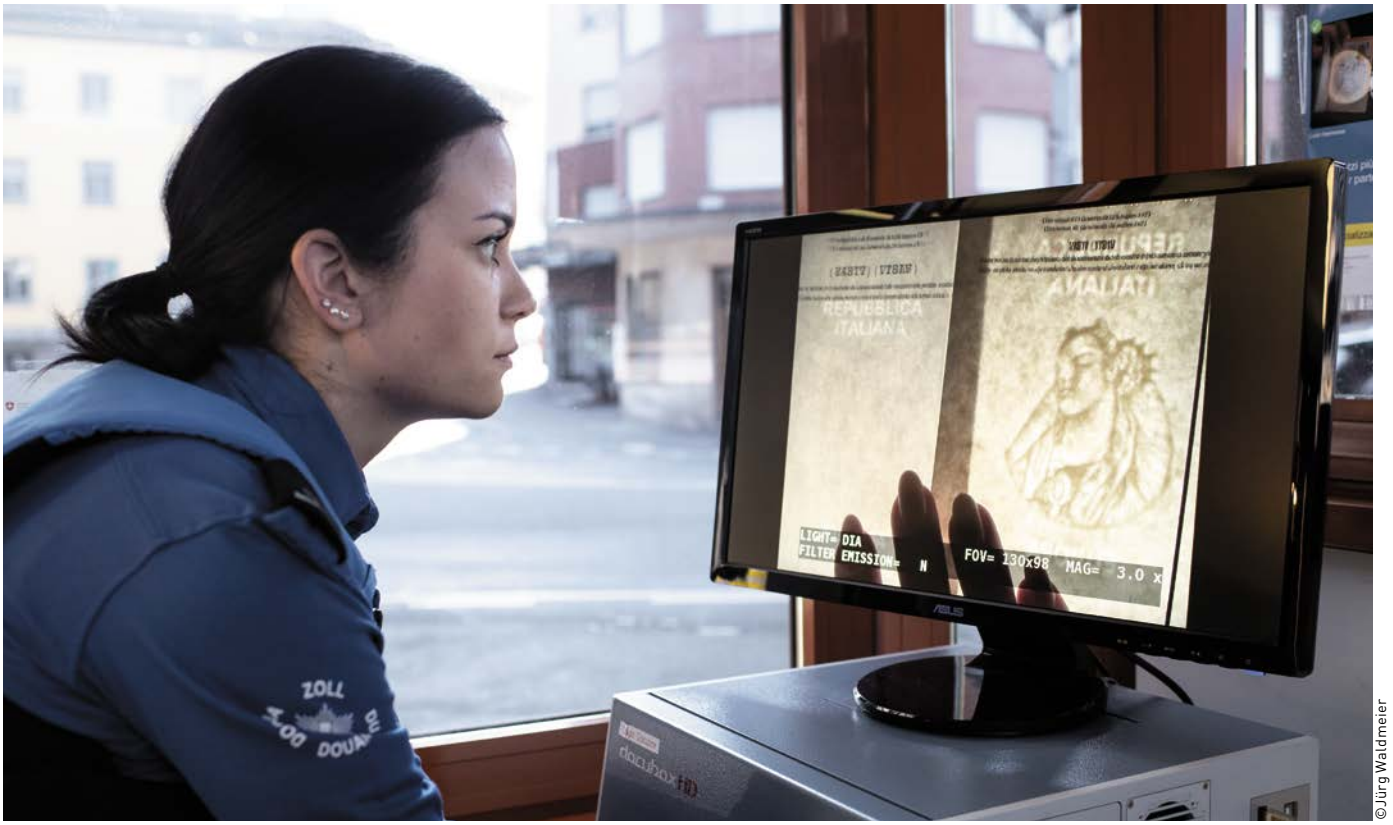
L'une des particularités de notre action est qu'elle s'appuie sur le droit pénal administratif et que l'ensemble du processus central est regroupé au sein du domaine de direction Poursuites pénales. Ainsi, nous accomplissons toutes les étapes de la procédure, du premier traitement des informations lors de l'enquête préliminaire à la représentation de l'accusation devant le tribunal compétent, s'il y a lieu. Notre secteur compte, je l'ai dit, environ 190 collaborateurs et collaboratrices, basés dans toutes les régions du pays et couvrant toutes les langues nationales.

L'OFDF a modifié son nom récemment, ceci pour répondre à des impératifs de contenu. Pouvez-vous préciser quelles tâches et compétences ont changé, et pourquoi ?

Depuis le 1er janvier 2022, l'Administration fédérale des douanes (AFD) est devenue l'Office fédéral de la douane et de la sécurité des frontières (OFDF). Cette nouvelle dénomination met mieux en avant le cœur de métier de notre office, à savoir les tâches douanières et la protection des frontières. Le changement de nom a été effectué dans le cadre d'une transformation de grande envergure, afin de devenir une organisation centrée sur les tâches. L'élément clé en est le programme de numérisation « DaziT », un mot composé de Dazi, qui désigne la douane en romanche, et de « T » pour « transformation ». Cette refonte repose sur deux piliers : la simplification et la numérisation des processus, d'une part, et le développement de l'organisation, d'autre part. L'adaptation des bases juridiques en est également un élément important. Le Parlement délibère actuellement sur le nouveau droit douanier, après le message adopté par le Conseil fédéral à la fin août. S'agissant de la poursuite pénale, la nouvelle législation prévoit la possibilité d'effectuer des achats sous un nom d'emprunt et de procéder à des investigations secrètes dans l'espace virtuel. Ces nouvelles compétences sont nécessaires, car la forte augmentation du commerce en ligne est un nouvel enjeu de taille pour la poursuite pénale de l'OFDF.

Dans quelle mesure notre sujet de la mobilité joue-t-il un rôle dans la poursuite pénale ?

Les infractions que nous poursuivons sont toujours en lien avec la frontière, avec le trafic frontalier, en fin de compte avec tout ce qui passe les limites en passant la frontière, pourrait-on dire. Il peut s'agir de marchandises qui traversent les frontières en échappant aux taxes dues sous forme de droits de douane ou d'impôts, ce qui porte préjudice à l'économie et à l'État. Ou alors



©Jürg Waldmeier

«Les infractions que nous poursuivons sont toujours en lien avec la frontière, avec le trafic frontalier, en fin de compte avec tout ce qui passe les limites en passant la frontière, pourrait-on dire.»

de denrées alimentaires, souvent des produits carnés, qui entrent dans le pays au mépris des règles d'hygiène requises, par exemple concernant la réfrigération. L'OFDF contribue ainsi directement à la protection de la santé des consommateurs. D'autres marchandises, dont certaines sont importées en Suisse à la faveur des déplacements touristiques, ont également un lien direct avec le thème de la «mobilité», comme l'importation illégale d'espèces animales et végétales menacées ou de produits qui en sont issus, tels que les objets en ivoire, les châles en laine shahtoosh ou les stimulants sexuels à base de corne de rhinocéros. Il en va principalement de la protection de ces espèces. Toutes ces thématiques ont pour dénominateur commun le fait que les marchandises sont souvent en route très longtemps avant d'être introduites en Suisse.

Quelles sont les points forts en matière de poursuite pénale à l'OFDF?

La poursuite pénale se concentre actuellement sur les produits carnés, le tabac pour pipe à eau et les produits thérapeutiques, mais aussi sur la protection des espèces et le cabotage, c'est-à-dire les transports illégaux à l'intérieur du pays. Les points forts de notre action sont bien sûr toujours susceptibles de changer. Ils dépendent de la situation et sont également déterminés par les priorités de la population, de l'économie et de l'État.

Quelles sont les modalités de la collaboration avec les autres autorités de poursuite pénale : polices cantonales, police des transports ou encore fedpol ?

L'OFDF travaille en étroite collaboration avec ses partenaires correspondants de la Confédération et des cantons. S'agissant des polices cantonales, les modalités font l'objet de conventions détaillant les compétences que le canton concerné délègue à l'OFDF, autrement dit quelles tâches notre office assume pour lui. Des conventions de cet ordre ont été passées avec la plupart des cantons. Dans le domaine de la poursuite pénale, nous coopérons au cas par cas avec des autorités partenaires en Suisse et à l'étranger, dans le cadre de l'entraide administrative ou judiciaire. Nous travaillons régulièrement avec l'Office fédéral de la police fedpol, les polices cantonales, les autorités douanières et policières étrangères et, selon les dossiers, avec d'autres offices fédéraux comme l'Office fédéral de la sécurité alimentaire et des affaires vétérinaires (OSAV), dans le domaine de la protection des espèces. Plus récemment, nous avons également intensifié notre collaboration avec certains corps de police dans le cadre de la lutte contre la criminalité structurelle.

Le citoyen ordinaire a généralement affaire à la douane lorsqu'il est en voyage. Dans quelle mesure est-il tenu de s'informer sur les consignes en

vigueur ? L'OFDF renseigne-t-elle aussi de façon proactive, à titre préventif ?
Le site Internet de l'OFDF renseigne de façon exhaustive aussi bien la population que les entreprises. De plus, nous avons une centrale de renseignement qui répond en plusieurs langues aux questions touchant à l'importation et à l'exportation de marchandises. Toute importation en Suisse étant en principe soumise à une obligation de déclaration à l'entrée, il est donc expressément recommandé de s'informer sur les dispositions en vigueur afin d'éviter d'éventuelles conséquences négatives. En ce sens, l'usager doit fournir un effort actif pour aller chercher de l'information.

Dans de nombreux domaines, l'OFDF est une instance d'exécution ; accomplir un travail de prévention au-delà de la mise à disposition d'informations actuelles et fiables n'est pas de notre ressort. Il faut comprendre que notre compétence d'exécution aux frontières est définie dans de nombreuses lois, mais que nous ne détenons pas de responsabilité sur le plan technique. La protection des espèces en fournit une bonne illustration. L'OFDF contrôle l'importation de marchandises soumises à l'obligation de protéger les espèces, sanctionne les infractions constatées et travaille en étroite collaboration avec l'OSAV. Néanmoins, la compétence en matière de protection des espèces n'incombe pas à l'OFDF mais à l'OSAV. Celle-ci mène des campagnes de prévention dans ce domaine. Comme nous l'avons dit précédemment, l'OFDF fournit des informations sur de nombreux sujets. Nous faisons aussi régulièrement état de prises importantes ou insolites, ce qui permet de sensibiliser le public aux dispositions en vigueur.

© Jürg Waldmeier

«Toute importation en Suisse est en principe soumise à une obligation de déclaration à l'entrée.»

© Jürg Waldmeier

«Il y a presque tous les jours dans le trafic touristique des infractions qui peuvent donner lieu à des actions pénales faisant l'objet d'une procédure simplifiée.»

On dit que «Nul n'est censé ignorer la loi». Cela vous vient-il souvent à l'esprit à l'OFDF ?
Nous appliquons les dispositions en vigueur. C'est la raison pour laquelle il est recommandé de s'informer à leur sujet. Mais il convient d'opérer une distinction stricte entre deux catégories d'infractions : celles qui sont commises presque tous les jours dans le trafic touristique et peuvent donner lieu à des actions pénales faisant l'objet d'une procédure simplifiée. C'est notre travail ordinaire, nous avons chaque année un nombre à cinq chiffres de procédures de ce type. La deuxième catégorie, forcément beaucoup plus rare, est constituée par les procédures pénales complexes et de longue haleine, qui peuvent parfois s'étendre sur plusieurs années. Nous mettons là l'accent sur la poursuite pénale. Car l'énergie criminelle à l'œuvre est parfois importante et les dommages potentiels pour la population, l'économie et l'État d'autant plus graves. Il est de notre devoir de les empêcher.

Propos recueillis par Chantal Billaud.

Des roues, des sabots, des chenilles – et parfois même un robot

La Police cantonale bernoise, détentrice du plus grand parc automobile de l'administration cantonale, ne doit pas seulement veiller à ce que tous ses véhicules soient constamment en état de marche, mais aussi anticiper les nouvelles exigences en matière de durabilité et d'économicité.

Police cantonale bernoise

Le service chargé du parc gère près de 1000 véhicules de la Police cantonale bernoise.

Auteur·e·s

DR

Magdalena Rast
Porte-parole, Police cantonale bernoise

DR

Rolf Müller
Responsable de la Gestion du parc automobile, Police cantonale bernoise

DR

Andreas Haruksteiner
Responsable de la centrale d'achat Mobilité du canton de Berne

La Police cantonale bernoise possède un parc automobile d'un millier de véhicules qui lui permet d'intervenir sur tout le territoire du canton en en un temps très bref, 24 heures sur 24 et 365 jours par an. La mobilité, indispensable à l'exécution de son mandat, revêt une importance stratégique pour elle. Et le fait d'être propriétaire du plus important parc automobile de l'administration cantonale lui confère une responsabilité particulière envers la population et l'environnement.

Assurer la maintenance et l'équipement ad hoc de tous ces véhicules, leur répartition optimale sur le territoire, tout en respectant les budgets, demande un minimum d'organisation. Sans compter qu'il faut aussi préparer l'avenir : quels véhicules seront tout à la fois économiques et adaptés aux besoins ? Est-il possible de diminuer les coûts ? Autant de questions qui occupent en permanence le personnel assurant la gestion de ce parc.

Un élément pivot

Le service chargé du parc de véhicules fournit des prestations englobant l'acquisition de véhicules, la mise en commun des ressources, le reporting, la mise à disposition de véhicules, la gestion du parc, du carburant, des pneus et des dégâts, sans oublier la liquidation des véhicules. Son équipe gère par ailleurs les parcs des services et directions de tout le canton, pour un total de 1600 véhicules environ. Une centrale d'achat Mobilité s'occupe de l'aspect stratégique, notamment en établissant un catalogue pour l'administration cantonale, tandis que le service chargé du parc de véhicules en assume le volet pratique, notamment l'achat et l'entretien des véhicules.

Un cadre bien défini

L'acquisition des véhicules d'intervention se fait sur la base de contrats-cadres d'une durée de cinq ans. Les contrats en cours ont été passés avec AMAG (VW, Skoda, Audi et Seat) ainsi qu'avec BMW. La Police cantonale bernoise peut aussi se fournir auprès d'autres fabricants, par exemple pour

les besoins de sa police de sûreté ou pour garder une certaine diversité dans les marques, afin d'éviter que ses véhicules banalisés ne soient repérés. Elle a toutefois intérêt à limiter le nombre de marques et de modèles, pour éviter que son personnel ne doive s'adapter à chaque fois qu'il effectue un service. Environ 120 unités viennent compléter le parc chaque année. Un véhicule d'intervention de la police territoriale parcourt en moyenne 160 000 km environ contre quelque 240 000 km pour la police mobile. Le budget, qui est régulièrement réexaminé et adapté aux besoins, s'élève à plusieurs millions de francs suisses.

Des véhicules avec ou sans gyrophare et sirène

Chaque véhicule a son emplacement fixe. Quand un groupe s'apprête à prendre son service, on décide qui va conduire quel modèle. Les agents et agentes s'annoncent ensuite auprès de la centrale d'engagement, qui leur attribue le véhicule adapté le plus proche. La Police cantonale bernoise dispose de véhicules de toutes sortes, mais les voitures jouent évidemment un rôle central : son parc automobile compte plusieurs centaines de voitures de patrouille et d'autos civiles.

Ses véhicules de patrouille – plus de 180 – arborent ses couleurs et sont dotés de tout l'équipement nécessaire. Trois d'entre eux sont des centrales d'engagement mobiles qui, lors d'opérations d'envergure, permettent de garder une vue d'ensemble des événements. Les services spéciaux de la Police cantonale bernoise disposent en outre de près de 160 véhicules d'intervention équipés de systèmes avertisseurs particuliers, dont le dispositif peut être adapté en fonction de la mission.

Le parc automobile comprend en outre plus d'une centaine de véhicules d'intervention civils pour les besoins de base, dont la configuration est semblable à celle des véhicules de patrouille. Plus de 200 véhicules sans équipement particulier la complètent. Répartis pour la plupart dans différents pools de véhicules, ils ne se distinguent pas des autres voitures en circulation.

Motos, vélos et vélos électriques

Une trentaine de motos sont également utilisées. Ce moyen de locomotion particulièrement souple se prête bien aux cols alpins et à l'autoroute, surtout en été. Très maniables, les motos permettent notamment de remonter des files de véhicules. Elles ne conviennent en revanche pas à tous les événements, puisqu'on ne peut y emporter qu'une petite quantité de matériel. Lors d'une intervention – comme pour une alerte au cambriolage –, les agents et agentes à moto partent toujours à deux, entre autres pour des raisons de sécurité. S'ils arrêtent un individu, un véhicule de patrouille est appelé sur les lieux pour le récupérer.

La Police cantonale bernoise dispose aussi de 170 vélos environ, dont près de 80 sont électriques. Elle y recourt comme moyen de transport, pour le service ordinaire, pour l'engagement au sein de la police cycliste ainsi que pour les cours de circulation routière.

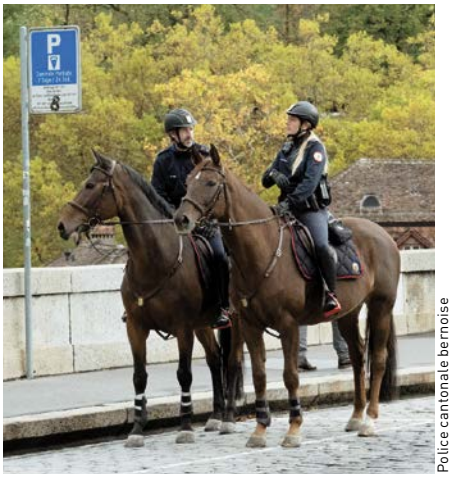
Moyens de transport peu conventionnels

Police montée

Berne est le seul canton de Suisse à disposer d'une police montée, c'est-à-dire d'une patrouille de police à cheval.

Police cantonale bernoise

Les futurs agentes et agents de police apprennent dès leur formation de base à rouler avec gyrophares et sirène.



Police cantonale bernoise

La police montée, une tradition bernoise séculaire.

Sillonner en selle la ville de Berne présente plusieurs avantages, et notamment celui de rapprocher les forces de l'ordre de la population : les bêtes suscitent en effet immanquablement un vif intérêt. La patrouille montée est une tradition séculaire favorisant la proximité.

Pour sillonner l'Oberland

La police de l'Oberland bernois est propriétaire de trois quads, qui permettent à ces spécialistes des régions de montagne de se déplacer facilement tant en été qu'en hiver. Les quads gardent leurs pneus durant la belle saison, puis les troquent pour des chenilles, afin de rouler sans problème sur la neige.

Véhicules spéciaux

Le parc automobile comprend aussi des véhicules spéciaux destinés aux interventions de maintien de l'ordre : près de 45 véhicules pour le transport de brigades, six véhicules porte-grille et deux canons à eau. Les véhicules porte-grille sont utilisés dans des missions de maintien de l'ordre pour barrer des routes et des espaces ainsi que lors de manifestations, ou encore pour transporter des personnes ou du matériel. Font également partie du parc deux tonnes-pompes, dont on peut actionner les canons à eau en cas de besoin lors de grands rassemblements, de matches

Police cantonale bernoise

Six véhicules porte-grilles permettent de bloquer la chaussée en cas de nécessité.

de football ou d'autres événements rassemblant les foules. La Police cantonale bernoise dispose en outre de près de 50 remorques et d'un camion pour la logistique ainsi que de robots sur roues. Ces derniers, qui sont utilisés pour désamorcer les matières explosives, sont chargés sur des camionnettes lors de missions particulières. Les forces de police s'en servent pour neutraliser des objets dangereux tout en restant à bonne distance.

Sur l'eau

La Police cantonale bernoise ne se déplace pas uniquement sur terre, elle patrouille aussi sur les eaux. Dix-sept vedettes permettent aux spécialistes de la Police du lac d'accomplir leur mandat sur les eaux du canton.

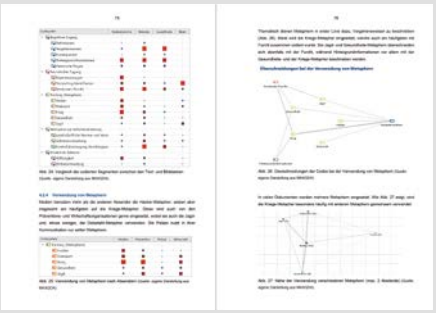
Une transition à assurer

Le parc automobile de la Police cantonale bernoise comprend, comme on le voit, toutes sortes de moyens de locomotion, sur roues, sur sabots et sur chenilles. En coordonner l'utilisation suppose une étroite collaboration entre toutes les parties prenantes. Désormais, la police cantonale mise surtout sur des véhicules décarbonés. Rien que cette année, elle a augmenté de seize unités son parc de véhicules purement électriques et, à terme, ce type de véhicules est appelé à remplacer tous les autres.

La nouvelle stratégie de mobilité prévoit que d'ici 2035 la Police cantonale bernoise couvre 70 % de sa mobilité par des énergies renouvelables. On s'attend à ce qu'en matière de batteries et de véhicules, la technologie ne cesse de progresser, et qu'elle fera même des avancées très rapides dans certains domaines. Le service chargé des acquisitions observe par conséquent l'évolution du marché, afin de repérer si d'autres véhicules remplissent les critères requis. L'objectif est à la fois de garantir en tout temps la capacité d'intervention et de réussir la transition vers une flotte décarbonée. À long terme, il est en effet tout à fait réaliste, et même inévitable, de passer à une mobilité entièrement électrique. La transition sera évidemment progressive, car la Police cantonale bernoise doit préserver sa capactié d'action. Autant de nouveaux défis qui promettent d'être captivants.

Mémoire de master sur la communication en matière de prévention dans le domaine du phishing

Dans son travail de fin d'études clôturant le cursus «Master en gestion des médias et de la communication», Beatrice Kübli, cheffe de projet à la PSC, a voulu savoir dans quelle mesure la communication en matière de prévention tient compte des résultats scientifiques des études menées sur le changement du comportement et des opinions. Elle a procédé à l'analyse de textes et d'images diffusés sur le sujet du phishing via les canaux



des médias sociaux de la police, des organisations chargées de la prévention et de certaines entreprises du privé. Il en ressort que souvent les textes se prêtent à un traitement aussi bien cognitif qu'intuitif, ce qui facilite le changement d'opinion. Autre constat: les consignes d'action concrètes parviennent à faire changer de comportement. Par contre, pointer du doigt le dénuement des utilisateurs et utilisatrices face à l'agilité des escrocs ou avoir recours à des images empruntées au domaine de la chasse («tomber dans le piège», «être dans le viseur des escrocs», etc.) ne permet pas d'obtenir tout l'effet escompté. Il y a aussi des améliorations possibles sur le plan visuel. Le travail de master est à disposition des corps de police en téléchargement sur l'intranet de la PSC («Informations de la PSC»).

Un jour ici, le lendemain ailleurs

Presque toujours, criminalité et mobilité vont de pair, car les auteurs de forfaits s'empressent de déguerpir, à pied, en vélo ou encore en voiture. Mobilisée, la police les prend en chasse, à cheval, en trottinette électrique ou encore en hélicoptère. Celui qui peut se le permettre s'équipe pour passer allègrement les frontières, comme récemment Jan Marsalek, de la société fictive Wirecard, qui s'enfuit en jet privé, muni d'identités mobiles justifiées par des documents falsifiés. Au point que même le parc de véhicules de la Police cantonale bernoise ne serait pas d'une grande utilité. L'argent emporté circule lui aussi, transféré, transféré, puis encore transféré.

Les butins escroqués sont pratiquement toujours mobiles : argent liquide, bijoux et objets de valeur, mais surtout, bien sûr, les téléphones mobiles… L'énorme pièce d'or volée il y a quelques années au Bode-Museum de Berlin (PSC INFO 2|2020) a quitté les lieux tout simplement roulée comme une meule de fromage suisse pour rejoindre une brouette, puis un grand creuset. Mobile, même dans son état physique premier.

La mobilité, c'est le mouvement, une bonne chose, au fond : tout le monde souhaite garder sa mobilité jusqu'à un âge avancé ; mobile, c'est le contraire d'encroûté. Cependant, le mouvement peut prendre une tournure très menaçante et beaucoup moins plaisante, dès lors que la mobilisation est décrétée, même si, selon une expression récente, il s'agit d'une mobilisation partielle. Des personnes valides et donc aptes à servir sont transformées en soldats, ceux-ci en une troupe en mouvement, disponible et déplaçable d'un front à un autre. Parler de mobilisation partielle pourrait laisser supposer qu'on assiste à un mouvement de personnes en partie aptes à servir, l'autre partie étant constituée d'enfants, de malades et de vieillards, ou encore de prisonniers auxquels on a (pas) laissé le choix. Se pourrait-il même que les mobilisés ne soient que partiellement équipés comme des soldats ? L'un reçoit les bottes, le deuxième la kalachnikov, le troisième les vivres ? Allez savoir.

Mais la mobilité peut aussi se présenter en modèle réduit : le fabricant de jouets Playmobil a récemment lancé sur le marché une figurine qui pourrait devenir culte : le « hipster avec trottinette électrique » (article n° 70873). Avec une barbe de hipster, des tatouages de hipster, une casquette de hipster. Et une borne de recharge pour son véhicule. Nos enfants ont le choix entre un comportement correct, sur la piste cyclable, ou – comme il ne faut pas le faire – celui de faire passer leur personnage sur le trottoir. Là se trouve peut-être le « couple de grands-parents » Playmobil (article n° 6549) avec son petit chien. Le jeu étant réaliste, ils ne l'entendent pas venir et sont terriblement effrayés lorsqu'il déboule. Des frissons bien de notre temps !

Celui à qui tant de mobilité finit par donner le tournis pourra toujours se retirer parmi le mobilier de son bien immobilier (peut-être assuré auprès d'une compagnie qui porte presque le même nom). Ou dans son mobil-home.

Volker Wienecke
Contact : redaktion@skppsc.ch

BLOC-NOTES

«TROP BEAU, PAS VRAI ?!» – Campagne de sensibilisation aux escroqueries sur les places de marché en ligne

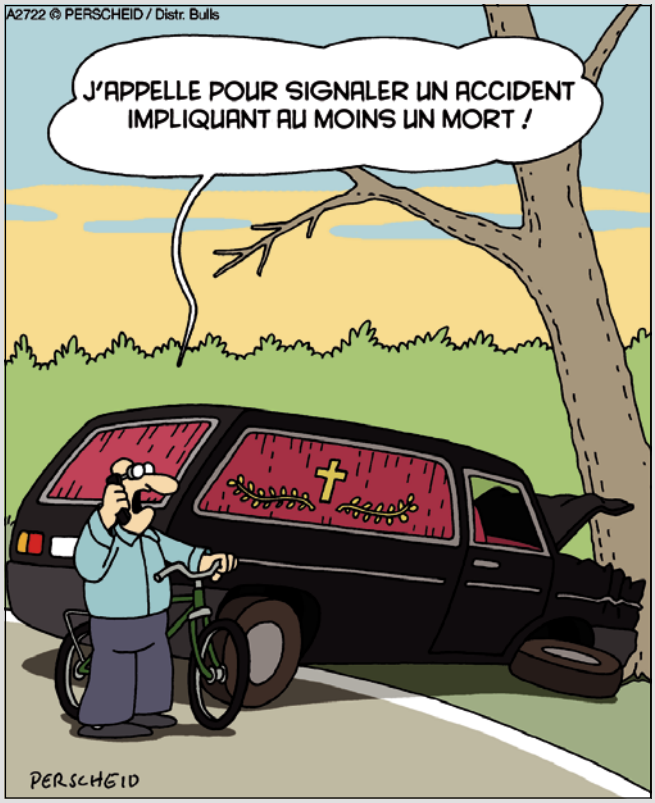
Depuis fin mars, la campagne «TROP BEAU, PAS VRAI ?!» bat son plein. Montée avec le concours de tutti.ch, Ricardo et anibis.ch, elle a aussi reçu le soutien de ImmoScout24, Homegate et MotoScout 24. Le site Internet dédié pasvrai.ch

détaille les formes d'escroquerie usuelles et différentes catégories d'astuce. L'usager est encouragé à faire davantage confiance à son instinct, car les personnes tombées dans le piège disent souvent avoir eu un mauvais pressentiment. La campagne, qui a lieu jusqu'à la fin de l'année, est menée dans les médias sociaux par la PSC et les corps de police, avec le soutien des places de marché en ligne, qui diffusent des avertissements sous forme de bannière.

Deuxième campagne SUPER, centrée sur le phishing

La deuxième campagne SUPER consacrée à la cybersécurité a pris fin le 16 octobre. Menée une nouvelle fois de concert avec le Centre national pour la cybersécurité, l'édition de cette année avait placé le focus sur la lettre «R», pour: «réduire les risques». Illustrés par de mini-histoires, les scénarios envisageables en matière de phishing mettaient en scène des utilisateurs et utilisatrices attentifs signalant qu'ils n'étaient pas dupes en s'écriant «Sûrement pas!» ou «En aucun cas!». Le site Internet de la campagne S-U-P-E-R.ch a permis aux personnes intéressées de vérifier et d'approfondir leurs connaissances sur la base de mails réels utilisés pour le phishing. La campagne a bénéficié du soutien aussi bien numérique qu'analogue des corps de police. Le retentissement médiatique a été considérable.

ÇA RIME AVEC CRIME



SKPPSC

Prévention Suisse de la Criminalité
Maison des cantons
Speichergasse 6
Case postale
CH-3001 Berne

www.skppsc.ch

©hxdyl/123RF.COM