



# ASSEMBLÉE NATIONALE

13ème législature

SNCF

Question écrite n° 6165

## Texte de la question

M. Jean-Pierre Nicolas attire l'attention de M. le secrétaire d'État chargé des transports sur les conséquences des incivilités et des dégradations volontaires sur les réseaux ferroviaires français. En effet, la vétusté du matériel et les défauts d'investissement expliqueraient le tiers des retards de la SNCF, les incivilités (signal d'alarme tiré, passage sur les voies, retenues des portes, saccage de wagon, incidents avec les voyageurs) un autre tiers, le tiers restant étant dû à des problèmes d'organisation et de disponibilité de personnel. L'évolution de la société française génère depuis plusieurs années un climat d'insécurité dont la SNCF subit chaque jour les conséquences. La sécurité quotidienne des clients, mais aussi de tout usager des espaces ferroviaires ainsi que des personnels de la SNCF et des entreprises partenaires est maintenant reconnue comme un des principes fondamentaux nécessaires au bon fonctionnement de l'entreprise et à la qualité de service rendu. Les incivilités ont pris une part importante dans notre vie de tous les jours. Elles font malheureusement partie de notre quotidien et nous les subissons toutes, de manières différentes. N'étant pas sanctionnées par la loi ou de façon systématique par un règlement, elles agacent et révèlent bien souvent un énorme sentiment de frustration auprès des personnes qui en font les frais, et notamment auprès des usagers des transports en commun. La SNCF ne saurait faire face seule, notamment dans le cadre de la mission de service public qui est la sienne, à ces phénomènes de société que sont la montée de l'insécurité et le développement des incivilités. Tributaire de son environnement, elle doit participer avec les services de l'État et les collectivités territoriales à la préconisation de réponses permettant de prévenir, de dissuader les actes de délinquance, de malveillance et d'incivilité. La répression de ceux-ci reste de la responsabilité des autorités judiciaires, de la police et de la gendarmerie. En conséquence, il le remercie de bien vouloir lui indiquer quelles mesures il serait susceptible de prendre afin de mettre un terme à cette situation.

## Texte de la réponse

L'État, les autorités organisatrices et les opérateurs sont depuis longtemps conscients des problèmes rencontrés dans les transports collectifs et prennent, en étroite collaboration, des mesures significatives pour améliorer tant la sûreté des personnes (voyageurs et agents des exploitants) et des biens, que le climat de sûreté dans lesdits transports. Un équilibre entre moyens humains et techniques, associés à des procédures adaptées et à une dynamique partenariale, est ainsi constamment recherché sur la base du triptyque prévention - dissuasion - répression. Des moyens techniques sont progressivement installés sur l'ensemble des réseaux, tels les caméras de vidéoprotection, les systèmes d'alerte, les cabines antiagression des conducteurs de bus et les matériaux traités antivandalisme comme les films de protection sur les vitres latérales des postes de conduite ou les sièges antivandalisme. Outre ces moyens techniques, les moyens humains dédiés à la sûreté sont également en augmentation régulière sur tous les réseaux, que ce soient des salariés des entreprises, des fonctionnaires d'État de la police nationale ou des fonctionnaires territoriaux de la police municipale. Des heures de formations en nombre très significatif sont régulièrement dispensées. Les partenariats avec les acteurs locaux ont été largement développés via des contrats locaux de sécurité (CLS). Dans ce domaine, et après neuf ans d'existence, un premier bilan de ce dispositif va être mené à l'échelle nationale afin de faire le point sur les

bonnes pratiques mais aussi les points de blocage pouvant exister. Ce bilan est indispensable au moment où l'État veut donner un nouvel essor au dispositif, en mettant en place des CLS dits de « nouvelle génération ». Ces nouveaux CLS doivent permettre de cibler plus finement le territoire auquel ils s'appliquent et favoriser une organisation globale plus pérenne. En effet, ils emploient un animateur permanent, et ils suivent le cadre de l'article 6 de la loi du 5 mars 2007 sur la prévention de la délinquance qui charge les autorités organisatrices des transports collectifs de contribuer aux actions de prévention de la délinquance et de sécurisation des personnels et des passagers. Les modalités d'application de cet article seront précisées par décret en Conseil d'État d'ici à la fin de l'année. Ladite loi prévoit des dispositions qui permettront ainsi une meilleure approche de la problématique de la sûreté dans les transports, tant pour les usagers que pour les personnels des opérateurs. Ensuite, ce partenariat avec l'ensemble des acteurs du monde des transports repose sur l'échange d'informations. Pour lutter plus efficacement contre l'insécurité dans les transports collectifs il faut d'abord mieux la connaître. À cet effet, la comptabilisation des faits d'insécurité sur les réseaux doit être améliorée, ainsi que le suivi et l'évaluation des actions mises en oeuvre. C'est pourquoi l'année 2006 a vu la création, par arrêté du ministre chargé des transports, d'un Observatoire national de la sûreté dans les transports collectifs et ferroviaires (ONSTFC) qui fonctionne en totale synergie avec l'Observatoire national de la délinquance (OND). Sa vocation est non seulement de mettre en place un outil d'homogénéisation des différentes statistiques produites sur les réseaux, un protocole d'échanges de données et de communication et un support d'aide aux décisions stratégiques, mais également d'être un vecteur de capitalisation des savoirs entre tous les acteurs du monde des transports. Le ministère de l'écologie, du développement et de l'aménagement durables a ainsi comme priorité de maintenir un haut niveau de sûreté sur les réseaux dans un contexte où le transport public est un élément central du développement économique durable. Il a donc participé activement à l'élaboration de la loi du 5 mars 2007 sur la prévention de la délinquance (art. 6, 44, 48, 74, 79) et continue à travailler étroitement avec le ministère de l'intérieur, de l'outre-mer et des collectivités territoriales ainsi que le ministère de la justice s'agissant, notamment, de la rédaction des décrets et du suivi de l'application de la loi. Le Gouvernement est plus que jamais déterminé à faire jouer les synergies nécessaires pour améliorer la sûreté dans les transports et assurer ainsi partout un service public de qualité.

## Données clés

**Auteur :** [M. Jean-Pierre Nicolas](#)

**Circonscription :** Eure (2<sup>e</sup> circonscription) - Union pour un Mouvement Populaire

**Type de question :** Question écrite

**Numéro de la question :** 6165

**Rubrique :** Transports ferroviaires

**Ministère interrogé :** Transports

**Ministère attributaire :** Transports

## Date(s) clé(s)

**Question publiée le :** 2 octobre 2007, page 5955

**Réponse publiée le :** 8 janvier 2008, page 214