



ASSEMBLÉE NATIONALE

13ème législature

sécurité des biens et des personnes

Question écrite n° 813

Texte de la question

M. Jacques Remiller appelle l'attention de Mme la ministre de l'intérieur, de l'outre-mer et des collectivités territoriales sur la nécessité d'établir un diagnostic sécurité sur chaque réseau ou ligne d'autobus. En effet, les émeutes urbaines d'octobre et novembre 2005 puis les incidents qui ont récemment vu plusieurs tentatives d'incendie notamment sur la ligne Vienne-Lyon ont prouvé que la sécurité dans les transports restait une préoccupation très importante pour la vie quotidienne des habitants de nos villes et de nos quartiers. Les événements qui ont atteint certains quartiers justifient une approche globale et concertée de ce dossier sécurité dans les différents réseaux de transports, publics et privés. Il conviendrait notamment d'y généraliser les dispositifs de confinement des machinistes : l'appareillage de la vidéosurveillance à bord (notamment à l'entrée et à la sortie des bus), à relier à une centrale de contrôle ; la mise en place de dispositifs d'appel d'alerte aux arrêts de bus. Il lui demande donc quelles mesures elle entend proposer sur l'ensemble des secteurs concernés en collaboration entre les sociétés, les ministères concernés et les collectivités. - Question transmise à M. le ministre d'État, ministre de l'écologie, du développement et de l'aménagement durables.

Texte de la réponse

La sûreté des passagers et des employés des transports collectifs terrestres est une priorité de la direction générale de la mer et des transports (DGMT), et divers dispositifs ont été mis en place depuis plusieurs années. En collaboration avec le ministère chargé de l'intérieur, le ministère chargé des transports a ainsi participé à la sensibilisation des préfets sur la question de la sûreté des transports collectifs urbains face au terrorisme et aux actes qui s'en rapprochent, tels que l'incendie du bus 32 à Marseille le 28 octobre 2006 au cours d'une série de réunions tenues au niveau des zones de défense. L'approche globale s'appuie sur les principes suivants, qui font consensus entre les services de l'État, les collectivités territoriales et les opérateurs publics ou privés de transport : élaboration d'un volet spécifique aux transports dans les contrats locaux de sécurité et de prévention de la délinquance ; nomination d'un responsable sûreté de l'opérateur de transport, qui participe aux réunions du contrat local de sécurité et de prévention de la délinquance spécifique aux transports ; formalisation d'un document décrivant les risques et les mesures prises, approuvé par le préfet ; mise en place d'une structure de concertation entre autorités et opérateurs, dont les modalités de fonctionnement s'adaptent à chaque situation spécifique. Par exemple, lors des événements de l'automne 2005 que vous évoquez, dans de nombreuses agglomérations, les contacts entre autorités et opérateurs étaient quotidiens pour maintenir le service autant que possible, en adaptant constamment le plan de transport à l'évolution de la situation. Les mesures pratiques sont spécifiques au mode de transport considéré (métro, tramway, autobus, etc.). Pour les réseaux d'autobus, elles comprennent au minimum la gestion de l'alerte en cas d'incident, donc l'existence d'un dispositif de communication fiable en tous lieux et toutes circonstances qui facilite l'intervention rapide des forces de l'ordre. La pédale (ou le bouton) d'alarme discrète vers la centrale de contrôle est un dispositif que l'on peut maintenant considérer comme généralisé. Il faut en outre pouvoir sanctionner les auteurs d'actes de violence. C'est l'un des rôles des dispositifs de vidéosurveillance (trois caméras par bus généralement) associés à un dispositif d'enregistrement localisé dans l'autobus. Ce dispositif équipe maintenant les autobus dans les grandes

agglomérations. Il présente certes l'inconvénient de risquer d'être détérioré en cas d'incendie du bus ; mais le transfert en temps réel, en tout lieu et en toute circonstance des flux vidéo vers la centrale de contrôle, s'il est aujourd'hui techniquement envisageable, représente un coût sans commune mesure avec celui de l'enregistrement local. D'autres dispositifs peuvent être proposés en prenant en compte à chaque fois leur coût direct en ressources humaines et en investissements, et leur coût indirect (dû par exemple aux arrêts d'exploitation liés aux fausses alarmes, qui sont un facteur de désorganisation des services de transport en augmentation constante). Le financement de ces mesures devra être pris en compte dans la relation contractuelle entre l'exploitant et l'autorité organisatrice qui, comme le prévoit l'article 6 de la loi relative à la prévention de la délinquance du 5 mars 2007, concourt, « dans des conditions fixées par décret en Conseil d'État, aux actions de prévention de la délinquance et de sécurisation des personnels et des usagers dans ces transports ».

Données clés

Auteur : [M. Jacques Remiller](#)

Circonscription : Isère (8^e circonscription) - Union pour un Mouvement Populaire

Type de question : Question écrite

Numéro de la question : 813

Rubrique : Sécurité publique

Ministère interrogé : Intérieur, outre-mer et collectivités territoriales

Ministère attributaire : Écologie, développement et aménagement durables

Date(s) clé(s)

Question publiée le : 17 juillet 2007, page 4886

Réponse publiée le : 18 septembre 2007, page 5676