



# ASSEMBLÉE NATIONALE

13ème législature

## transport de voyageurs

Question écrite n° 9322

### Texte de la question

M. Michel Grall attire l'attention de M. le secrétaire d'État chargé des transports sur la sécurité dans les transports. Si le nombre d'atteintes aux voyageurs a diminué de 7,4 % en 2006 dans les transports publics hors région parisienne, les agressions contre le personnel ont augmenté de 4,7 % selon une étude de l'union des transports publics et ferroviaires. Aussi, il lui demande de bien vouloir lui indiquer les mesures susceptibles d'être prises afin que le personnel bénéficie d'une sécurité optimale. Il le remercie également de bien vouloir lui indiquer le nombre d'agressions commises à l'encontre des voyageurs et du personnel en Bretagne, et plus particulièrement dans le Morbihan.

### Texte de la réponse

L'État, les autorités organisatrices et les opérateurs sont depuis longtemps conscients des problèmes rencontrés dans les transports collectifs et ont, en étroite collaboration, déjà pris des mesures significatives pour améliorer la sûreté, tant pour les voyageurs que pour les agents des exploitants. S'agissant de la protection des personnels, des mesures significatives de sûreté sont financées depuis une quinzaine d'années. Des moyens techniques sont progressivement installés sur l'ensemble des réseaux, tels les caméras de vidéoprotection, les systèmes d'alerte, les cabines anti-agression des conducteurs et les matériaux traités anti-vandalisme, comme les films de protection sur les vitres latérales des postes de conduite. Pour exemple, les entreprises de l'Union des transports publics (UTP) équipent leurs véhicules de films de protection sur les vitres latérales des postes de conduite à hauteur de 33,8 % en 2006. Des cabines anti-agression sont également progressivement installées dans les véhicules de ces mêmes entreprises (32,4 % en 2006). Une majorité des bus d'Île-de-France en sont d'ores et déjà équipés. S'agissant des dispositifs de vidéoprotection, les entreprises de l'UTP ont équipé leurs véhicules à hauteur de 54,1 % en 2006. Quant à la RATP, ses bus et trams sont équipés de caméras de vidéo embarquée, ce qui représente un total de 17 000 caméras en différé. Sur ses réseaux métro et RER, la généralisation de la vidéoprotection se poursuit. Plus de la moitié des caméras sont pourvues de fonctionnalités techniques performantes : un temps d'enregistrement de soixante-douze heures, un raccordement aux postes de commandement de la RATP et de la police nationale ainsi qu'une opportunité de consultation en temps réel. 6 900 caméras sont prévues pour fin 2008. La SNCF, quant à elle, va investir sur la période 2007-2013, pour le déploiement de la vidéoprotection dans les gares et dans les trains, de 150 à 200 millions d'euros. Ces données ne sont pas exhaustives mais bien représentatives des efforts constants faits dans ce domaine. Outre les moyens techniques évoqués, les moyens humains dédiés à la sûreté sont en augmentation régulière sur tous les réseaux, que ce soient des salariés des entreprises, des fonctionnaires d'État de police nationale ou des fonctionnaires territoriaux de polices municipales. De plus, des formations préventives sont dispensées aux agents de toutes les entreprises de transports afin d'aider les personnels, particulièrement dans les métiers de conduite et de contrôle/vérification, à gérer leur stress et les situations conflictuelles. La RATP forme tous les ans environ 1 500 conducteurs de bus à la prévention et à la gestion des conflits. L'école interne de sûreté de la SNCF dispense autour de 300 000 heures de formation par an au réseau des acteurs dédiés à la sûreté ainsi qu'aux contrôleurs et agents des gares. Les salariés des entreprises de transport urbain de l'UTP ont, quant à

eux, suivi 108 369 heures de formation à la sûreté en 2006 (97 854 en 2005). 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 sur les points de blocage pouvant exister. Ce bilan est indispensable au moment où l'État souhaite 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. 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. Ce partenariat avec l'ensemble des acteurs du monde des transports repose également 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, le Gouvernement a la volonté d'améliorer la comptabilisation des faits d'insécurité sur les réseaux, ainsi que le suivi et l'évaluation des actions mises en oeuvre. C'est pourquoi l'année 2006 a vu la création, au sein de la direction générale de la mer et des transports, par arrêté du ministre d'État, ministre de l'écologie, du développement et de l'aménagement durables, de l'Observatoire national de la sûreté dans les transports ferroviaires et collectifs (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 comité de pilotage de l'ONSTFC, qui réunit différents acteurs du transport public, travaille activement à l'amélioration de la collecte des informations afin de disposer de statistiques scientifiquement établies. S'agissant du nombre d'agressions commises à l'encontre des voyageurs et des personnels des entreprises de transport en Bretagne et plus particulièrement dans le Morbihan, il n'existe pas, à ce jour, au niveau de l'État, de recensement géolocalisé des faits de délinquance. L'application de la loi du 5 mars 2007 sur la prévention de la délinquance le permettra à terme. Le Gouvernement est plus que jamais déterminé à continuer de faire jouer les synergies nécessaires pour encore améliorer la sécurité dans les transports et assurer ainsi partout un service public de qualité.

## Données clés

**Auteur :** [M. Michel Grall](#)

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

**Type de question :** Question écrite

**Numéro de la question :** 9322

**Rubrique :** Transports

**Ministère interrogé :** Transports

**Ministère attributaire :** Transports

## Date(s) clé(s)

**Question publiée le :** 6 novembre 2007, page 6824

**Réponse publiée le :** 26 février 2008, page 1686