



N° 2212

ASSEMBLÉE NATIONALE

CONSTITUTION DU 4 OCTOBRE 1958

DIX-SEPTIÈME LÉGISLATURE

Enregistré à la Présidence de l'Assemblée nationale le 9 décembre 2025.

PROPOSITION DE LOI

*visant à autoriser le traitement algorithmique des images de vidéoprotection
dans les transports en commun,*

(Renvoyée à la commission des lois constitutionnelles, de la législation et de l'administration générale de la République, à défaut de constitution d'une commission spéciale dans les délais prévus par les articles 30 et 31 du Règlement.)

présentée par

M. Jean-Didier BERGER, Mme Valérie BAZIN-MALGRAS, M. Sylvain BERRIOS,
M. Jean-Luc BOURGEAUX, Mme Josiane CORNELOUP, Mme Félicie GÉRARD,
M. Michel HERBILLON, M. Philippe JUVIN, Mme Constance LE GRIP,
Mme Véronique LOUWAGIE, Mme Alexandra MARTIN, M. Laurent MAZAURY,
M. Didier PADEY, Mme Anne-Sophie RONCERET, M. Jean-Pierre TAITE,
Mme Lise MAGNIER, M. Fabien DI FILIPPO, M. Éric PAUGET, M. Philippe
GOSSELIN, Mme Frédérique MEUNIER, M. Michel BARNIER, M. Vincent
ROLLAND, Mme Michèle TABAROT, Mme Virginie DUBY-MULLER, M. Thomas
LAM, M. Jean-Louis THIÉRIOT, M. Sylvain MAILLARD,

députés et députées.

EXPOSÉ DES MOTIFS

MESDAMES, MESSIEURS,

La sécurité des voyageurs et des agents des transports en commun doit constituer une priorité nationale. Les actes de délinquance grave qui s’y produisent encore trop souvent atteignent un niveau d’intensité inacceptable. Personne ne devrait craindre de prendre les transports.

Pourtant, en 2024, plus d’une Francilienne sur trois déclare avoir été victime de harcèlement ou de violences sexistes ou sexuelles dans l’espace public. Sur les 3 374 victimes de violences sexuelles recensées dans les transports cette même année, 91 % sont des femmes et 36 % des mineures, selon le rapport publié le 10 mars 2025 par l’Observatoire de la violence faite aux femmes.

Depuis dix ans, d’importants efforts ont été réalisés : augmentation substantielle des effectifs de sûreté, déploiement de brigades canines, renforcement du numéro d’alerte unique 3117, installation de caméras de vidéoprotection. Ces actions ont permis d’améliorer l’élucidation des faits et de mieux sécuriser les trajets.

Par ailleurs, l’expérience des Jeux de Paris 2024 a démontré les attentes des voyageurs en matière de sûreté, ceux-ci ayant clairement perçu un niveau de sécurité renforcé durant l’événement. Malgré ces avancées et la baisse de certains indicateurs de délinquance (notamment les vols violents). Plusieurs faits récents rappellent la persistance d’actes d’une extrême gravité. L’agression d’un père et de sa fille, roués de coups pendant plus de dix minutes sur le quai de la gare de Meulan à l’été 2025, sous l’œil des caméras et sans alerte donnée, témoigne de l’urgence d’agir.

Dans ce contexte, l’usage de l’intelligence artificielle appliquée aux images de vidéoprotection constitue une réponse pertinente et opérationnelle. Les progrès technologiques permettent désormais le traitement algorithmique en temps réel des flux vidéo, capable de détecter automatiquement des situations à risque : agressions, chutes, comportements suspects, dépôts de bagages, et de transmettre immédiatement une alerte aux opérateurs, qui peuvent procéder à une levée de doute et, le cas échéant, solliciter sans délai une intervention des forces de l’ordre ou des équipes de sûreté.

Cette technologie a été expérimentée avec succès lors des jeux Olympiques et Paralympiques de Paris 2024, conformément à la loi du

19 mai 2023. Son efficacité dans un contexte de forte fréquentation et de risques élevés a été démontrée. De nombreuses capitales mondiales telles que Londres, Singapour ou Tokyo recourent déjà à ces outils pour garantir des transports plus sûrs.

Cependant, l'absence d'un cadre juridique clair interdit aujourd'hui le déploiement de ces dispositifs dans les transports du quotidien. Pour répondre aux attentes légitimes des usagers et des agents, il est indispensable de permettre, à titre expérimental et strictement encadré, l'analyse algorithmique des images de vidéoprotection dans les réseaux de transport en commun, en garantissant pleinement la protection des données personnelles et le respect des libertés publiques.

La présente proposition de loi vise ainsi à autoriser et sécuriser juridiquement cet usage, afin de renforcer la prévention, d'améliorer la réactivité des interventions et de garantir, partout et pour tous, des déplacements plus sûrs au quotidien.

PROPOSITION DE LOI

Article unique

- ① Après l'article L. 2251-2 du code des transports, il est inséré un article L. 2251-2-1 ainsi rédigé :
- ② « *Art. L. 2251-2-1.* – Les exploitants de services publics de transport terrestre de voyageurs, ainsi que les autorités organisatrices de mobilité, sont autorisés à mettre en œuvre des traitements algorithmiques automatisés sur les images issues de dispositifs de vidéoprotection installés à bord des véhicules, dans les gares, stations et infrastructures accessibles au public. Ces traitements ont pour seule finalité la détection automatique, en temps réel, de situations présentant un risque pour la sécurité des personnes ou des biens, notamment :
 - ③ « 1° Dépôts d'objets abandonnés ;
 - ④ « 2° Mouvements de foule anormaux ou paniques ;
 - ⑤ « 3° Comportements violents ou agressifs ;
 - ⑥ « 4° Intrusions dans des zones interdites.
- ⑦ « Les traitements mentionnés au présent article ne peuvent en aucun cas recourir à des techniques d'identification biométrique ou de profilage des individus.
- ⑧ « Ils ne peuvent être utilisés à des fins commerciales ou publicitaires. »