



## La politique de sécurité et de sûreté en transport public routier de personnes

# Déployer un plan de prévention

### 1 Contexte

**Les opérateurs de mobilité sont confrontés au quotidien à des comportements conflictuels, de harcèlement et autres conduites agressives dans les autocars scolaires ou les transports en commun.**

En outre, l'évolution du contexte de sécurité publique, en matière de responsabilités des parties prenantes (collectivités territoriales, forces de police et de gendarmerie, opérateurs de mobilité, agences de sécurité privée...), est un enjeu stratégique de société.

Quant à la sûreté, elle relève, entre autres, d'actes de malveillance motivés par une intention volontaire de nuire à autrui. La probabilité du risque de terrorisme et d'actes de malveillance lors d'évènements sportifs ou de tourisme de groupe doivent être pris en compte par le renforcement managérial des opérateurs de mobilité.

Il s'agit d'être omniprésent dans les lieux collectifs de transport ou dans les espaces scolaires voire extra-scolaires, à savoir, dans les véhicules, lors des déposes des usagers, aux abords des établissements scolaires et des zones de chalandise et durant des prises en charge des bagages en soute...

L'efficacité des mesures de vigilance, de prévention et de protection nécessite une démarche permanente de sécurité et de sûreté.

### 2 Questions

- ☀ **Comment un opérateur de mobilité en charge de la sécurité et de la sûreté des usagers / des voyageurs et de son personnel peut-il garantir la continuité de service du transport public ?**
- ☀ **Une collectivité territoriale - cas d'une AOM - peut-elle bénéficier d'un accompagnement en matière de sûreté dans le cadre de la sécurisation des services de transport et de mobilité ?**
- ☀ **Quels sont les dispositifs et les outils existants pour dissuader le passage à l'acte, bloquer ou retarder l'action malveillante voire réduire ses effets, alerter et faciliter l'action des services d'interventions et de secours ?**

### 3 Enjeux

Dans la situation présente, l'opérateur de mobilité doit être en mesure de rédiger des procédures et des processus d'analyse des risques sécuritaires et de sûreté sous l'angle technique et comportemental. Ainsi trois types d'enjeux peuvent être identifiés :

#### ✿ Anticiper les risques

Il s'agit de maîtriser le plan Vigipirate et s'assurer d'une connaissance avérée des mesures de protection et de vigilance par le personnel de conduite, d'exploitation, de régulation et de contrôle. L'emploi d'agents de sécurité privée en transport urbain est autorisé pour surveiller les passagers, empêcher les actes de malveillance et répondre aux incidents. Ces agents peuvent signaler les comportements suspects aux autorités compétentes.

#### ✿ S'appuyer sur des forces de l'ordre

L'expérience terrain, entre autres de la police, au vu de leur connaissance des modes opératoires et des protocoles de sécurisation, des matériels à installer (anti-bélier, barriérage, vidéo...) et des chaînes d'alertes à respecter.

#### ✿ Maintenir une veille stratégique et opérationnelle sur la sécurité et la sûreté

Il faut désigner un référent sécurité ou prévention, aussi bien en transport urbain qu'en interurbain, dont les missions seraient la gestion de crise, le diagnostic sécurité, la gestion des incidents, des opérations de contrôle...

### 4 Actions

#### ✿ Sensibiliser le personnel de conduite, d'exploitation et de contrôle par le truchement d'une formation-action

Il incombe, entre autres, aux opérateurs de mobilités de veiller à l'application des règlements de sûreté concernant les trajets en autobus, dans les tramways et de sécurité en autocar. Le cabinet, **Editions Conseil en Mobilités**, avec l'appui d'un commandant divisionnaire honoraire a déployé une formation-action dont les objectifs sont de :

- ✗ Connaître les dispositifs de sécurité et de sûreté en vigueur ainsi que les différentes modalités d'application ;
- ✗ Savoir identifier et analyser les risques en situation critique en face à face ;
- ✗ Adopter et adapter les bons comportements en fonction des situations.

#### ✿ S'assurer de la collaboration d'un réseau de référents et correspondants sûreté de la police nationale

Au sein de la police nationale, des référents et des correspondants sûreté réalisent gratuitement des études de sûreté au profit notamment d'infrastructures de transport. Cette étude globale comprend des thématiques diverses (l'environnement, l'organisation, les équipements notamment le choix d'une vidéoprotection).

Il s'agit de formuler des préconisations organisationnelles, techniques ou humaines. Dans la situation présente en France, des collectivités territoriales en relation avec des opérateurs de mobilité pourraient envisager une étude sur la protection des enceintes scolaires dans le cadre des lieux de prise en charge et ou de dépose des élèves(\*).

#### ✿ Signer une convention entre un opérateur de mobilité et la gendarmerie

La signature d'une convention entre les parties susvisées doit permettre de :

- ✗ bénéficier d'interlocuteurs ressources (gestion de dépôts de plaintes, actes d'incivilités...) ;
- ✗ d'être accompagné des forces de l'ordre pour des contrôles de titres ;
- ✗ se doter d'interlocuteurs dédiés pour des problèmes de réseaux.

(\*) « Depuis 2023, chaque école, collège et lycée doit disposer d'un plan particulier de mise en sûreté (PPMS) unifié afin de se prémunir contre les risques majeurs d'origine naturelle et technologique et contre tout type de menace (intrusion de personnes malveillantes, attentats ou toute forme d'attaque armée, violences au sein ou aux abords de l'école ou de l'établissement) doit être activé, par le directeur d'école ou le chef d'établissement, à chaque fois que nécessaire ».

Extrait du guide de sécurité des élèves, des personnels et des enceintes scolaires publié par le ministère de l'Éducation Nationale et de la Jeunesse en 2024.