

N° 221  
**SÉNAT**

SESSION ORDINAIRE DE 2025-2026

---

Enregistré à la Présidence du Sénat le 12 décembre 2025

**PROPOSITION DE LOI**

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

PRÉSENTÉE  
Par Mme Isabelle FLORENNES,  
Sénatrice

*(Envoyée à la commission des lois constitutionnelles, de législation, du suffrage universel, du Règlement et d'administration générale, sous réserve de la constitution éventuelle d'une commission spéciale dans les conditions prévues par le Règlement.)*



## EXPOSÉ DES MOTIFS

Mesdames, Messieurs,

La sécurité dans les transports publics est considérée comme une priorité importante par une majorité de Français.

Cette préoccupation se révèle malheureusement fondée au vu de différents événements récents de violences intervenus contre des voyageurs, et plus spécifiquement contre des femmes.

Sur les agressions à l'encontre des femmes, les chiffres, présentés dans le rapport 2025 de l'Observatoire national des violences faites aux femmes, via la Mission interministérielle pour la protection des femmes, montrent que très majoritairement les victimes de violences sexuelles dans les transports en commun sont à 91 % des femmes dont 36 % sont des mineures.

De nombreuses actions ont été menées depuis les dix dernières années pour lutter contre tous les actes de violence ou de harcèlement.

Ainsi, le nombre d'agents de sûreté a été renforcé notamment dans la région Île-de-France où il a été procédé à un recrutement de plus d'une centaine d'agents, des brigades canines ont été créées et enfin le nombre de caméras de vidéoprotection a également été augmenté.

Concernant le réseau de vidéoprotection, son efficacité peut être renforcée en prenant en compte les nouveaux progrès techniques liés à l'utilisation de logiciels d'analyse automatisée appliqués aux flux vidéo des caméras de surveillance.

Cette technique est dénommée : vidéosurveillance algorithmique ou VSA.

Contrairement à la simple vidéosurveillance, qui montre des images en direct ou enregistrées, la VSA utilise des algorithmes, souvent basés sur l'intelligence artificielle ou sur la vision par ordinateur, pour détecter automatiquement certains événements ou comportements.

Cette technique a été mise en œuvre, réellement pour la première fois en France, à la suite d'une autorisation accordée par la loi du 19 mai 2023 relative à l'organisation des jeux Olympiques et Paralympiques de Paris 2024, dite loi « JOP », en son article 10.

Les motivations liées à cet usage portaient sur l'ampleur de la fréquentation des épreuves sportives et sur des risques d'actes de terrorisme ou d'atteintes graves à la sécurité des personnes.

Seulement, cet usage a été fait à titre expérimental, pour un laps de temps limité, jusqu'au 31 mars 2025, et dans le cadre de certaines manifestations.

À la suite de cette utilisation, le comité d'évaluation indépendant institué par la loi « JOP » a dressé un bilan, en janvier 2025, dont l'une des conclusions a été que ce dispositif « *ne heurte les libertés publiques ni dans sa conception ni dans sa mise en œuvre* ».

Les utilisateurs de cette technologie, la préfecture de police, la SNCF et la RATP en ont, pour leur part, reconnu son intérêt.

Deux rapports parlementaires l'admettent également, tout en appelant à veiller au respect des libertés publiques.

Le premier, des députés MM. Philippe GOSSELIN et Philippe LATOMBE, en date du 12 avril 2023, porte sur les enjeux de l'utilisation d'images de sécurité dans le domaine public dans une finalité de lutte contre l'insécurité. Ils admettent « *l'immixtion progressive mais inéluctable de l'intelligence artificielle dans les technologies de sécurité* » tout en s'interrogeant « *sur l'équilibre habituel entre l'impératif de sécurité et la nécessaire protection des libertés* ».

Ensuite, les sénatrices Mmes Françoise DUMONT et Marie-Pierre de LA GONTRIE, relèvent dans leur rapport d'information sur le bilan de la mise en œuvre de la loi du 19 mai 2023 relative aux jeux Olympiques et Paralympiques de 2024 (vidéoprotection intelligente et sécurité privée), en date du 19 février 2025, que « *tous les services utilisateurs (sous-entendu de la VAS), plaident pour la pérennisation de ce dispositif ou, à minima, pour une prolongation* ».

L'intérêt de cette technique est donc reconnu.

Elle permet, en effet, de repérer des mouvements inhabituels comme un attroupement soudain, d'identifier des objets particuliers tel un sac laissé

sans surveillance ou encore de détecter des comportements considérés comme « *anormaux* » liés par exemple à une agression.

Le principe est qu'une alerte soit donnée aux agents qui surveillent les caméras, afin qu'ils réalisent une levée de doute en observant une caméra signalée en temps réel, pour en cas de danger avéré alerter au plus vite les forces de l'ordre.

Sa généralisation aux services publics de transport terrestre de voyageurs ouvrira des possibilités de croissance à des entreprises françaises et européennes spécialisées notamment dans le développement d'algorithme au niveau des serveurs déportés et non des caméras elles-mêmes, l'origine de ces dernières, souvent extra-européenne, pouvant poser à terme des problèmes.

La présente proposition de loi vise à donner un cadre juridique pérenne en autorisant l'usage de l'analyse algorithmique des images de vidéoprotection dans les transports en commun pour le quotidien des voyageurs en rajoutant un article au code des transports tout en garantissant le respect des libertés publiques et de la protection des données personnelles.



## **Proposition de loi visant à autoriser le traitement algorithme des images de vidéoprotection dans les transports en commun**

### **Article unique**

- ① Après l'article L. 2251-4-2 du code des transports, il est inséré un article L. 2251-4-3 ainsi rédigé :
- ② « *Art. L. 2251-4-3. – I.* – 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 ainsi que dans les gares, stations et infrastructures accessibles au public.
- ③ « 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 :
- ④ « 1° Les dépôts d'objets abandonnés ;
- ⑤ « 2° Les mouvements de foule anormaux ou paniques ;
- ⑥ « 3° Les comportements violents ou agressifs ;
- ⑦ « 4° Les intrusions dans des zones interdites.
- ⑧ « *II.* – Les alertes issues de ces traitements peuvent être transmises aux services de la police et la gendarmerie nationales, aux services d'incendie et de secours, à la police municipale et aux services internes de sécurité de la SNCF et de la Régie autonome des transports parisiens, selon le cas.
- ⑨ « *III.* – Ces traitements sont régis par le règlement (UE) 2016/679 du Parlement européen et du Conseil du 27 avril 2016 relatif à la protection des personnes physiques à l'égard du traitement des données à caractère personnel et à la libre circulation de ces données, et abrogeant la directive 95/46/CE (règlement général sur la protection des données) et par la loi n° 78-17 du 6 janvier 1978 relative à l'informatique, aux fichiers et aux libertés.
- ⑩ « *IV.* – Le public est préalablement informé, par tout moyen approprié, de l'emploi de traitements algorithmiques sur les images collectées au moyen de systèmes de vidéoprotection autorisés sur le fondement de l'article L. 252-1 du code de la sécurité intérieure.

- (11) « V. – Ces traitements n'utilisent aucun système d'identification biométrique, ne traitent aucune donnée biométrique et ne mettent en œuvre aucune technique de reconnaissance faciale. Ils ne peuvent procéder à aucun rapprochement, aucune interconnexion ni aucune mise en relation automatisée avec d'autres traitements de données à caractère personnel. »