



## La directrice des libertés publiques et des affaires juridiques

à

### Monsieur le directeur du bureau d'enquête sur les accidents du transport terrestre

**Objet :** Réponse au projet de rapport sur la dérive d'une rame de tramway de la ligne T4 survenue le 8 novembre 2020 à Clichy-sous-Bois

**Réf. :** Votre courrier du 31 janvier 2022

Par courrier du 31 janvier 2022 cité en référence, vous sollicitez ma réponse à la recommandation n° 5 d votre projet de rapport sur la dérive d'une rame de tramway de la ligne T4 survenue le 8 novembre 2020 à Clichy-sous-Bois.

*Vous souhaitez que soient identifiées «les possibilités d'autoriser l'enregistrement vidéo par des caméras frontales sur les tramways et trams-trains afin de disposer d'un enregistrement des événements sur l'infrastructure, exploitable uniquement pour une période courte précédant et suivant un accident, aux fins exclusives des enquêtes judiciaires et, dans un objectif d'amélioration de la sécurité, des enquêtes techniques sur accident».*

Les dispositifs de captation d'images par des caméras embarquées, installées dans un véhicule, une embarcation ou tout autre moyen de transport, ou au moyen d'une caméra frontale, doivent faire l'objet d'une autorisation par le législateur et sont soumis à un cadre juridique strict.

Ce cadre juridique a été très récemment élargi.

L'article 17 de la loi n° 2022-52 du 24 janvier 2022 relative à la responsabilité pénale et à la sécurité intérieure a d'abord créé un cadre juridique applicable aux caméras embarquées, validé par le Conseil constitutionnel. Codifié aux articles L. 243-1 et suivants du code de la sécurité intérieure, le recours à des caméras embarquées concerne uniquement les forces de sécurité intérieure, les services d'incendie et de secours ainsi que les services étatiques investis de missions de sécurité civile dans la seule l'hypothèse où, à l'occasion de leurs interventions dans des lieux publics, se produit ou est susceptible de se produire un incident. Ce cadre, limité à certains services et une finalité particulière, ne permet donc pas l'installation de dispositifs de captation d'images frontales sur les tramways et trams-trains aux fins de faciliter les enquêtes judiciaires consécutives à un accident.

L'article 61 de la loi précitée autorise ensuite à titre expérimental les opérateurs de transport public ferroviaire de voyageurs à mettre en œuvre la captation, la transmission et l'enregistrement d'images prises sur la voie publique et dans des lieux ouverts au public, au moyen de caméras frontales embarquées sur les matériels roulants qu'ils exploitent. Le législateur a souhaité réduire sensiblement le champ matériel de cette expérimentation, pour ne concerner que les matériels roulant des transports ferroviaires, qui circulent essentiellement dans des lieux peu denses donnant ainsi lieu à une captation limitée de données à caractère personnel. A l'inverse, si cette expérimentation était autorisée pour des

véhicules routiers ou les tramways urbains, elle engendrerait la captation de volumes considérables d'images sur la voie publique, ce que le législateur n'a pas jugé proportionné et souhaitable au cours des débats parlementaires.

Aucun projet d'extension de ces dispositions législatives récentes aux bus et tram-trains n'est donc envisagé à ce stade.

La directrice des libertés publiques  
et des affaires juridiques



Pascale Léglise