

Descente des bus à la demande pour lutter contre l'insécurité

Un service qui s'adresse à tous dans le cadre du dispositif de lutte contre les violences faites aux femmes.

Afin de lutter contre les violences sexistes et sexuelles, grande cause du quinquennat, le décret d'application de la loi d'orientation des mobilités permet aux compagnies de transport de mettre en œuvre la descente à la demande des bus en période nocturne. Décryptage d'un dispositif qui se met doucement en place.

Défaut d'éclairage, heures tardives, rues désertes, squats... Différents paramètres rendent l'espace public anxiogène, particulièrement la nuit. Avec la publication de la loi d'orientation des mobilités (LOM) fin 2019, puis du décret d'application du 19 octobre 2020, l'État facilite la mise en œuvre de la « descente à la demande » des bus, afin d'apporter une nouvelle arme contre les violences sexistes et sexuelles. Un service qui s'adresse bien évidemment à tous, femmes et hommes, étudiants, seniors... Une enquête réalisée en 2017 en Île-de-France par l'Institut d'aménagement et d'urbanisme (IAU), révélait ainsi que plus d'une femme sur deux a peur dans les transports en commun. Une peur fondée si l'on sait que 37 % des vols sans violences et 39 % des agressions sexuelles envers les femmes ont lieu dans les transports en commun ou dans les gares... Le sentiment d'insécurité reste l'un des premiers freins à l'usage des transports en commun, rejoint depuis 2020 par la peur de la COVID...

Vidéoprotection, meilleur éclairage public, respect des horaires...

Actuellement mis en place – ou expérimenté – par une douzaine de réseaux de transports en commun, sur une ou la totalité des lignes de bus, ce dispositif s'accompagne de recommandations pour sa mise en œuvre. En amont, des « marches exploratoires » sont effectuées par des femmes bénévoles afin d'identifier les zones à risque sur les trajets des lignes de bus. Un guide de six étapes pour rendre ces « marches exploratoires » efficaces permet d'expliquer le processus du pilotage à l'évaluation, accompagné d'un questionnaire prêt à l'emploi. Vidéoprotection, meilleur éclairage public, respect des horaires sont autant de recommandations pour favoriser le sentiment de sécurité.

Une fois l'identification faite, le ministère des transports a, par ailleurs, édité un guide de dix étapes clés à suivre pour aider les compagnies de transports à la mise en œuvre du dispositif. « *Ce guide s'appuie sur les retours d'expérience des réseaux l'ayant expérimenté ou déployé. Ceux-ci montrent que la descente à la demande est un dispositif efficace pour rassurer les voyageuses et voyageurs, peu coûteux, sans impact sur l'exploitation et simple à mettre en place* », déclarait Jean-Baptiste Djebbari, ministre délégué auprès de la ministre chargée des transports, au moment de la sortie du décret.

Si les retards de son bus en journée l'irritent, Alexandra se dit au contraire satisfaite du service sur la ligne 14 en expérimentation à Strasbourg. « *Le soir quand je travaillais encore en restauration avant*

la fermeture des restaurants, le chauffeur était sympa et me déposait pas loin de la maison », reconnaît-elle.

« Le sentiment d'être prises en considération »

À Lyon, qui a initié les marches exploratoires en 2015 sur les lignes de bus du réseau Sytral, la lutte contre le harcèlement des femmes fait l'objet de plusieurs opérations. Les marches exploratoires permettent d'identifier les contextes à l'origine d'un sentiment d'insécurité. *« Chaque année, nos bénévoles, avec les services de la Ville et de la métropole, explorent une autre ligne, précise le service presse. Ces marches ont initié la descente à la demande dès 2018 sur 8 lignes du réseau. Depuis novembre 2019, l'ensemble du réseau propose ce service. »* Depuis, le réseau a enregistré plus de 2 200 demandes, des chiffres forcément tronqués par une année 2020 particulière. *« Nos conducteurs sont sensibilisés et impliqués, ce dispositif s'intègre dans une stratégie globale territoriale de lutte contre l'insécurité, ajoute le service presse. Les témoignages de celles qui en ont bénéficié ou en bénéficient, montrent qu'elles se sentent rassurées et prises en considération. »* Les résultats attendus ne se sont pas fait attendre : *« Si l'on observe moins d'atteintes corporelles, nous enregistrons davantage de signalements, car ces actions mises en œuvre visent à libérer la parole des femmes. »* En témoigne Valérie, Lyonnaise de 56 ans, qui n'hésite pas à informer le chauffeur de son souhait de sortir entre deux arrêts en montant dans le bus. *« J'en ai profité dès la mise en place sur la ligne C12 en novembre 2019, confie-t-elle. Les chauffeurs le font volontiers, sauf quand ils ne peuvent s'arrêter pour des raisons de sécurité. Je ne suis pas du genre à avoir peur dans l'espace public lyonnais, mais j'utilise ce service quand je sors. Même si cela m'est arrivé rarement de sortir la dernière année ! »*

Ailleurs en France : Bordeaux, Brest, Le Mans, Lille, et Rouen ont fait le choix de le tester sur quelques lignes avant d'envisager un déploiement plus large. C'est également le cas en Île-de-France où le service a été testé sur 11 lignes des réseaux Melibus et TRA avant d'être mis en place sur de nouvelles lignes. Amiens, Grenoble, Nantes, Orléans, Pau, Poitiers et Quimper ont expérimenté le service sur l'intégralité de leur réseau. Dans les grandes métropoles, le service commence à partir de 22h, dans les plus petites villes à 21 h.

Ce qu'il ressort des premiers bilans, c'est que la descente à la demande n'a pas d'incidence sur la régularité des bus et que le dispositif est simple à mettre en œuvre. Avec toujours cette priorité néanmoins : *« De nombreuses considérations sécuritaires et de configuration urbaine entrent en compte dans la mise en œuvre d'un tel dispositif, impliquant la définition préalable de consignes strictes auxquelles nos conducteurs ne peuvent déroger. Les arrêts à la demande ne peuvent en effet être effectués qu'à des emplacements préalablement définis comme garantissant la sécurité des passagers descendant de nos bus mais également celle des autres usagers de la route ainsi que de l'accostage sécurisé de nos véhicules »,* précise-t-on à la Compagnie des Transports Strasbourgeois (CTS).

Le bus-taxi n'est donc pas encore pour demain, mais le dispositif a le mérite d'exister... et de se déployer.

Références :

[Décret n° 2020-1276 du 19 octobre 2020 relatif aux dispositifs de descente à la demande et modifiant diverses dispositions du code des transports en matière de sûreté dans les transports](#)

Pour aller plus loin :

[Guides : la descente à la demande pour les bus et les marches exploratoires dans les espaces de transport.](#)

Crédit photo : William87- Adobetsock

