

Présentation du
Rapport du Comité de Suivi et Evaluation Sécurité Transport (CSE)
par son rapporteur : Jean Lafont (EELV)

Intervention de Jacques Picard au nom du groupe EELV

Je souhaite d'abord saluer très respectueusement le travail de bénédictin conduit par Jean Lafont avec beaucoup de constance dans la conduite des réflexions du CSE. Un travail qui fait honneur à notre conception du parlementarisme régional : nous avons été quelques uns (trop peu parmi ceux qui se sont engagés au CSE) à auditionner longuement tous les acteurs professionnels de la sécurité, syndicalistes, régulateurs, opérateurs de transports, à effectuer plusieurs visites de terrain... à écouter tous ces agents admirables qui, dans la vraie vie, font tenir le système de transport dans les secteurs difficiles.

Le CSE a été créé à l'initiative de notre groupe pour évaluer une politique publique : l'équipement depuis 1998 pour 580 millions d'euros des gares de tout le réseau SNCF - RATP et des bus OPTILE. Pour cela, nous sommes entrés au coeur du dispositif. Les grandes leçons de ce travail, couplé avec l'étude sur la vidéosurveillance de l'IAU sont claires :

1°) Les caméras de vidéosurveillance ne sont ni dissuasives ni préventives. Elles n'entraînent pas de baisse du sentiment d'insécurité. Elles ont un rôle, modeste, d'élucidation après coup de certains délits.

2°) Depuis 20 ans, nous avons laissé créer des no man's land dans les espaces publics de transport qui sont des déserts humains vides d'autorité. Ils sont anxiogènes et criminogènes.

3°) La vidéosurveillance proclamée comme unique objet de l'action publique (c'est le syndrome Bauer) agit comme un leurre : elle cache les réponses à apporter aux vraies questions d'insécurité transport. Elle est un monodiscours sécuritaire à l'efficacité plus que faible et au coût prohibitif.

4°) La vidéosurveillance a surtout servi à la SNCF et à la RATP à la régulation de leurs flux et de leur exploitation.

5°) Les auditions ont révélé une grande angoisse et solitude des agents du secteur public : qui comprend la solitude de l'agent bus de grande banlieue ? qui comprend la peur du conducteur SNCF qui va réarmer à 23h30, je l'ai vécu, un signal d'alarme en gare de Houilles Carrières sur la ligne J ?

Alors face à ce constat, le rapport de Jean Lafont propose 21 pistes de travail :

- Le rééquilibrage de nos priorités vers la présence urbaine dans les espaces de transport
- Un travail sur la nature de cette présence humaine (agent de guichet, agent de surveillance, médiateur, chef de gare, espace de commerce... un travail de recherche des bonnes pratiques est à faire.
- Un plan de formation des agents plus affirmé sur la gestion des conflits
- Un plan d'action spécifique sur la sécurité des femmes dans les transports et sur la sécurité dans les trains nocturnes (wagons fermés au profit d'autres, et autres actions identifiées depuis longtemps).
- Application de la prévention situationnelle dans les programmes de la SGP
- Professionnalisation et sécurisation de la filière de la médiation
- Création d'un observatoire, en fait une plateforme de travail « sécurité transport » en Ile de France

Nous le disons, nous avons fait un chemin d'évaluation de la place de la vidéosurveillance dans notre dispositif sécurité transport. Mais nous n'accepterons pas que tous nos moyens soient mis sur les nouvelles caméras dites intelligentes : plus intrusives, plus liberticides.. et hors de prix.

Vous connaissez sans doute ces images tournées dans un parc de Nice. Une personne y rentre sans attacher son chien : au bout de 2 minutes, une caméra micro crache « attachez votre chien..; ». Est-ce cela la société à laquelle nous aspirons ?